

Texte

28
05

ISSN
0722-186X

Modellvorhaben

"Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt"

Chancen des Fuß- und Radverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung

Umwelt
Bundes
Amt 

Für Mensch und Umwelt

UMWELTFORSCHUNGSPLAN DES
BUNDESMINISTERIUMS FÜR UMWELT,
NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT

Forschungsbericht 200 96 133
UBA-FB 000872



Modellvorhaben

„Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“

Chancen des Fuß- und Radverkehrs als
Beitrag zur Umweltentlastung

von

Dipl. - Ing. Juliane Krause

plan & rat Büro für kommunale Planung und Beratung, Braunschweig

Dipl. - Ing. Edzard Hildebrandt

PGV Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover

Im Auftrag des Umweltbundesamtes

Diese Publikation ist ausschließlich als Download unter <http://www.umweltbundesamt.de> verfügbar.

Die in der Studie geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen des Herausgebers übereinstimmen.

Herausgeber: Umweltbundesamt
Postfach 14 06
06813 Dessau
Tel.: 0340/2103-0
Telefax: 0340/2103 2285
Internet: <http://www.umweltbundesamt.de>

Redaktion: Fachgebiet I 3.1
Bernhard Specht

Dessau, Januar 2006



Planungsgemeinschaft
Verkehr



Büro für kommunale
Planung & Beratung

Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“

Chancen des Fuß- und Radverkehrs
als Beitrag zur Umweltentlastung



Schlussbericht
September 2005

Modellvorhaben "Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt"

FuE Vorhaben 20 096 133

Schlussbericht

Im Auftrag des
Umweltbundesamtes

plan & rat

Büro für kommunale Planung und Beratung
Humboldtstr. 21
38106 Braunschweig
Tel : 0531 / 79 82 03
Fax : 0531 / 7 78 43
e-mail: krause.plan-und-rat@t-online.de
www.plan-und-rat.de

PGV

Planungsgemeinschaft Verkehr
Große Barlinge 72a
30171 Hannover
Tel : 0511 / 80 80 37
Fax : 0511 / 80 46 37
e-mail: pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bearbeitung :
Dipl. - Ing. Juliane Krause (plan & rat)
Dipl. - Ing. Edzard Hildebrandt (PGV)

Vorwort

Wir können es jeden Tag beobachten, wenn wir aus der Haustür treten: Wir sind stark auf das Auto ausgerichtet. Wie attraktiv Autos sind und wie schön Auto fahren sein kann, stellen die Massenmedien immer wieder dar. Die Realität in unseren Städten sieht – wie wir alle wissen – oft anders aus. Die Menschen dort leiden unter dem massiven Verkehr, der die Lebensqualität in den Innenstädten stark beeinträchtigt. Ein Beispiel: Viele Bürgerinnen und Bürger dieses Landes sind permanent mit Lärm konfrontiert. Zwei von drei Personen fühlen sich durch Straßenverkehrslärm „belästigt“. Modellrechnungen zeigen, dass tagsüber fast 16 Prozent der Bevölkerung einem Straßenverkehrslärm mit ganz erheblichen Schallpegeln von über 65 dB(A) ausgesetzt sind.

Dieser Lärm bleibt nicht ohne Folgen, er stresst, er kann sogar krank machen: Das Umweltbundesamt schätzt, dass circa 12 Millionen Menschen in Deutschland ein erhöhtes Risiko haben, durch Verkehrslärm Herz-Kreislaufkrankungen zu erleiden. Es verwundert daher nicht, dass – wer es sich leisten kann – aus der Stadt nach draußen auf die grüne Wiese zieht. Das setzt einen Teufelskreis in Gang, da letztlich noch mehr Verkehr entsteht, sobald die Menschen von der Wohnung außerhalb der Stadt zum Arbeiten und Einkaufen in die Städte drängen. Mensch und Umwelt und das Klima werden so noch mehr belastet.

Wir können dagegen etwas tun, indem wir zum Beispiel den Fußgänger- und Fahrradverkehr in unseren Städten konsequent fördern. Fußgänger- und fahrradfreundliche Städte reduzieren die Schadstoff- und Lärmbelastung für Mensch und Umwelt. Ein weiterer Aspekt: Diese Städte brauchen auch viel weniger Fläche, da der Flächenbedarf für den Radverkehr um das 5 bis 10-fache unter dem liegt, was der Pkw- und der Lkw-Verkehr beanspruchen. Städte, die auf Fahrradverkehr setzen, können somit auf den Neubau von Straßen, Parkplätzen für Pkw und Lkw weitgehend verzichten. Dies hat wirtschaftliche Vorteile: Die Hinwendung zum Fuß- und Radverkehr kann die wirtschaftliche Situation der Städte und Kommunen verbessern.

Fazit: Zu Fuß gehen und Radfahren ist aktiver Klima- und Umweltschutz und gut für die kommunalen Kassen. Doch nicht nur das: Wer sich so bewegt, tut auch etwas für die Gesundheit und hält sich fit.

Neben dem Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ wurde 2001 das Vorhaben „Chancen des Rad- und Fußverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung“ abgeschlossen. In einem Leitfaden und einer Defizitanalyse werden wertvolle Ratschläge zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs gegeben. Dieses Vorhaben ist in der Reihe Texte des Umweltbundesamtes unter der Nummer 32/01 erschienen.

Berichts-Kennblatt

1. Berichtsnummer UBA-FB	2.	3.
4. Titel des Berichts Modellvorhaben Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt , Chancen des Fuß- und Radverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung Teil 1: Bericht , Teil 2: Broschüre Qualitätsmanagement im Fuß- und Radverkehr		
5. Autor(en), Name(n), Vorname(n) Dipl. - Ing. Juliane Krause (plan & rat) Dipl. - Ing. Edzard Hildebrandt (PGV)	8. Abschlußdatum 03.08.05	9. Veröffentlichungsdatum
	6. Durchführende Institution (Name, Anschrift) plan & rat, Büro für kommunale Planung und Beratung Humboldtstr. 21, 38106 Braunschweig PGV, Planungsgemeinschaft Verkehr Große Barlinge 72a, 30171 Hannover	
7. Fördernde Institution (Name, Anschrift) Umweltbundesamt, Postfach 14 06, D-06813 Dessau	10. UFOPLAN-Nr. 200 96 133	11. Seitenzahl 295
	12. Literaturangaben 112	13. Tabellen und Diagramme 35
	14. Abbildungen 146	
	15. Zusätzliche Angaben	
16. Kurzfassung Von Juni 2001 bis Oktober 2003 ist das Modellvorhaben "Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt" in den drei Modellstädten Lingen (Ems), Plauen (Vogtland) und Lutherstadt Wittenberg durchgeführt worden. Ziel des Modellvorhabens war die Schaffung eines fußgänger- und fahrradfreundlichen Klimas durch eine langfristige Förderung des Fuß- und Radverkehrs, die Etablierung des Fuß- und Radverkehrs als gleichberechtigte Verkehrsmittel bei Planungsentscheidungen und die institutionelle Verankerung in den Modellstädten. Für jede Modellstadt ist in Form eines intensiven Kommunikationsprozesses ein Gesamtkonzept mit der Verwaltung (Kernarbeitsgruppe) und den lokalen Akteuren (Beiräte) entwickelt. bzw. fortgeschrieben worden. Aufgrund der kurzen Laufzeit des Projektes und der Tatsache, dass keine investiven Maßnahmen gefördert wurden, lag der Schwerpunkt bei - einfachen, ohne größeren baulichen und sonstigen Aufwand realisierbaren Maßnahmen, - auf dem Gebiet der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sowie - der Erarbeitung eines über die Projektlaufzeit hinaus wirksamen Qualitätsmanagementsystems. Die eingetretenen Wirkungen, Realisierungshemmnisse und Nutzeneffekte in den Bereichen Infrastruktur, Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit sind bewertet worden. Es hat sich gezeigt, - dass der Anteil des Fuß- und Radverkehrs an allen Wegen unter Einbeziehung innovativer, kosteneffizienter und unkonventioneller Lösungen gesteigert werden kann und - dass die Hemmnisse bei der Umsetzung von Handlungskonzepten zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in erster Linie bei der fehlenden finanziellen Absicherung von Projekten und Einzelmaßnahmen, bei Schwierigkeiten bei der Beantragung von Fördermitteln sowie fehlender Eigenmittel liegen. Die Schlussfolgerungen enthalten Handlungsempfehlungen zur strategischen Förderung des Fuß- und Radverkehrs für Kommunen.		
17. Schlagwörter Fahrradverkehr, Fußverkehr, Nahmobilität, Öffentlichkeitsarbeit, Prozessorganisation, kooperative Beteiligungsverfahren, Qualitätsmanagement, Kosten-Nutzen-Analyse, Beschwerdemanagement		
18. Preis	19.	20.

Report Cover Sheet

1. Report No. UBA-FB	2.	3.
4. Report Title Model project walking and cycling friendly city Quality management in walking and bicycle traffic		
5. Autor(s), Family Name(s), First Name(s) Dipl.-Ing. Juliane Krause (plan & rat) Dipl.-Ing. Edzard Hildebrandt (PGV)		8. Report Date 2005.08.03
6. Performing Organisation (Name, Address) plan & rat, Büro für kommunale Planung und Beratung Humboldtstr. 21, 38106 Braunschweig PGV - Planungsgemeinschaft Verkehr Große Barlinge 72 a, 30171 Hannover Umweltbundesamt, Postfach 14 06, D-06813 Dessau		9. Publication Date
		10. UFOPLAN-Ref. No. 20096133
		11. No. of Pages 295
		12. No. of Reference 112
		13. No. of Tables, Diagrams 35
		14. No. of Figures 146
15. Supplementary Notes		
<p>16. Abstract</p> <p>From June 2001 until October 2003 the model project "Walking and cycling friendly city" was accomplished. Model cities were the three cities Lingen (Ems), Plauen (Vogtland) and the Luthertown Wittenberg. The aim of the project was the creation of a positive climate towards walking and cycling through a long term promotion of these traffic forms, by forming equal rights in planing decisions and to strength its position in the planning institutions.</p> <p>For each model city it was built up a main concept with the administrationen (specific workinggroup) and local participants (advisors), or an existing concept was been updated. Caused by the short running time of the project and due to the fact, that no capital intensive programmms has been promoted the highlights were</p> <ul style="list-style-type: none"> - simple actions with little constructional or other effort, - mainly ideas of public relations and communication, - establishing a quality management with long lasting effects. <p>The occured effects, realisation restaints and the benefits in the domains infrastructure, involvement and public relations have been appraised. This showes that:</p> <ul style="list-style-type: none"> - the proportion of walking and cycling at all ways can be increased with help of innovative, cost efficient and unconventional solutions. - that the problems of the implementation of concepts for walking and cycling primarily lay in the financial safeguarding of projects and single measures and in the missing knowledge about moving for financial funding and the own capital. <p>The conclusions show recommendations for the strategic promotion of walking and cycling programmms for the local administration.</p>		
<p>17. Keywords</p> <p>walking, cycling, mobility, public relations, quality management, process organisation, complaint-management, cooperative public participation, cost-benefit-analysis</p>		
18. Price	19.	20.

Inhalt

1.	Anlass und Ziel des Modellvorhabens	1
2.	Grundlagen	4
2.1	Förderung des Fuß- und Radverkehrs	4
2.1.1	Erkenntnisstand	4
2.1.2	Voraussetzungen steigender Anteile des Fuß- und Radverkehrs	6
2.2	Kenngrößen einer Kosten-Nutzen-Analyse des Fuß- und Radverkehrs	10
2.3	Qualitätsmanagement im Fuß- und Radverkehr	14
2.4	Vergleichbare Modellvorhaben	18
2.5	Folgerungen für das Modellvorhaben	21
3.	Verlauf des Modellvorhabens und Untersuchungs-methodik	22
3.1	Auswahl der Modellstädte	22
3.2	Grundsätzliches Vorgehen	25
3.3	Spezielle Analysen und vertiefende Untersuchungen	28
4.	Die Modellstadt Lingen	30
4.1	Situationsanalyse zu Beginn des Modellvorhabens	30
4.2	Organisationsstruktur zur Durchführung des Modellvorhabens	32
4.3	Das Strategiekonzept	34
4.4	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	35
4.5	Konzepte und Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur	38
4.6	Finanzierungs- und Förderpraxis	42
4.7	Erstes Fazit	43
5.	Die Modellstadt Plauen	44
5.1	Situationsanalyse zu Beginn des Modellvorhabens	44
5.2	Organisationsstruktur zur Durchführung des Modellvorhabens	47
5.3	Das Strategiekonzept	49
5.4	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	50
5.5	Konzepte und Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur	53
5.6	Finanzierungs- und Förderpraxis	57
5.7	Erstes Fazit	57
6.	Die Modellstadt Lutherstadt Wittenberg	59
6.1	Situationsanalyse zu Beginn des Modellvorhabens	59
6.2	Organisationsstruktur zur Durchführung des Modellvorhabens	62
6.3	Das Strategiekonzept	64
6.4	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	66
6.5	Konzepte und Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur	68
6.6	Finanzierungs- und Förderpraxis	73
6.7	Erstes Fazit	73

7.	Beschreibung und Bewertung der Ergebnisse	75
7.1	Prozessorganisation und Beteiligung	75
7.2	Öffentlichkeitsarbeit	86
7.3	Verbesserung der Infrastruktur	96
7.4	Stärkung der Nahmobilität	105
7.5	Nutzenbewertung der Fuß- und Radverkehrsförderung	116
7.6	Nachhaltige Förderung von Fuß- und Radverkehr durch Qualitätsmanagement	127
7.7	Zusammenfassende Bewertung der Gesamtkonzepte	135
8.	Bewertung des Modellvorhabens	148
9.	Schlussfolgerungen:	150
10.	Literatur	159

Anhang

Bausteine auf dem Weg zur „Fußgänger- und Fahrradfreundlichen Stadt“

Baustein 1	
Erarbeitung eines Haupttroutennetzes mit lokalen Akteuren (Stadt Lingen)	1
Baustein 2	
Beispielhaftes Finanzierungskonzept für eine innerörtliche Fahrradrouten – der Elster-Radweg (Stadt Plauen)	6
Baustein 3	
Der Anfang ist gemacht – Beschilderung und Markierung in Plauen	9
Baustein 4	
Realisierung zweier Radrouten mit einfachen Mitteln (Lingen)	12
Baustein 5	
Fußgängerüberquerungshilfen in Wittenberg – mobile Elemente zur sicheren Anbindung der Altstadt (Lutherstadt Wittenberg)	15
Baustein 6	
Öffnen der Fußgängerzone für den Radverkehr (Stadt Lingen)	17
Baustein 7	
Regionale und städtische Radrouten: „Mehr Zeit für Wittenberg“ (Lutherstadt Wittenberg)	23
Baustein 8	
Fahrradabstellanlagen – die bürgernahe Auswahl des Altstadtständers (Stadt Lingen)	26
Baustein 9	
Kinder als Radfahrer und Fußgänger – Die „Kinder-Meilen-Kampagne“ (Lutherstadt Wittenberg)	29
Baustein 10	
Beispielhafte Öffentlichkeitsarbeit der Verwaltung (Stadt Plauen)	33
Baustein 11	
Bürgerengagement in Plauen: Joachim Last (Stadt Plauen)	38
Baustein 12	
Mängel-Coupons als wichtiger Bestandteil eines Qualitätsmanagements für den Fuß- und Radverkehr	40
Baustein 13	
Verankerung des Leitgedankens „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ in Politik und Verwaltung: Dienstanweisung und Qualitätsziele (Lutherstadt Wittenberg)	46

1. Anlass und Ziel des Modellvorhabens

Fuß- und Radverkehr sind im innerörtlichen Verkehr die umweltschonendsten Verkehrsarten. Vielerorts sind fahrradfreundliche Konzepte vorhanden, Defizite gibt es jedoch in der Umsetzung. Demgegenüber hat der Fußverkehr in den bisher vorliegenden Forschungserkenntnissen, ebenso wie in der kommunalen Praxis, noch nicht den ihm gebührenden Stellenwert.

Der Fahrradanteil an allen Wegen liegt bundesweit bei 9% und ist damit knapp über dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der einen Anteil von 8% erreicht. Der Anteil an Wegen, der zu Fuß zurückgelegt wird, beträgt circa 23%.¹ Die Aktivitäten vieler Kommunen sowie von Interessenverbänden haben dazu beigetragen, dass der Radverkehr in vielen Städten Anteile von bis zu 20% an der Zahl der Wege erreicht, zum Teil steigt dieser Anteil auch auf über 30%. Darüber hinaus gibt es Städte mit einem vergleichsweise hohen Fußverkehrsanteil. Potenziale zur Änderung der Verkehrsmittelwahl haben in erster Linie die Städte, die von der Siedlungsstruktur eher kompakt sind und eine Stadtentwicklungspolitik betreiben, die Komponenten einer verkehrsreduzierenden Stadt- und Verkehrsplanung enthält. Dazu zählen eine wirksame Regional- und Flächennutzungsplanung, eine integrierte Standortplanung der Arbeitsstätten und zentralen Einrichtungen, die Entwicklung einer Beteiligungskultur bei der Planung und Durchführung der Maßnahmen und eine stadtverträgliche Verkehrspolitik. Nach mehreren Untersuchungen lassen sich innerorts 15 - 30% der Pkw-Fahrten auf den Radverkehr verlagern.

Im Forschungsvorhaben des Umweltbundesamtes „Chancen des Rad- und Fußverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung“ wurde erstmals umfassend untersucht, wie sich eine gleichzeitige Förderung von Fuß- und Radverkehr erreichen lässt. In einem „Leitfaden zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs“ werden Handlungsfelder zur Stärkung des Rad- und Fußverkehrs aufgezeigt. Der Leitfaden soll insbesondere kleine und mittlere Kommunen zu einer Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs motivieren.

Hier knüpft das Modellvorhaben "Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt" an: ausgehend von der Einschätzung, dass es erhebliche Potenziale im Fuß- und Radverkehr gibt, sollen die Erkenntnisse aus dem Vorhaben mit Unterstützung der Verantwortlichen und Beteiligten in die Praxis umgesetzt werden.

¹ Ergebnisse der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“(2002). www.kontiv2002.de.

Eine wesentliche Leitlinie für das Modellvorhaben ist die Stärkung von Nahmobilität. Dazu gehört neben infrastrukturellen Maßnahmen die Förderung des Fuß- und Radverkehrs "als System" unter Einbindung eines möglichst breiten lokalen Bündnisses von Personen und Institutionen. Besonders wichtig ist hierbei die Entwicklung eines Beteiligungskonzeptes und einer Kommunikationsstrategie. Dies soll eine positive, akzeptanzbildende und möglichst über längere Zeit tragfähige Plattform zur Verbesserung des lokalen Fuß- und Fahrradverkehrsklimas mit dem Ziel einer veränderten Verkehrsmittelwahl und der Stärkung der lokalen Identität schaffen.

Aufgrund der kurzen Laufzeit des Projektes liegt der Schwerpunkt in den Modellstädten bei

- einfachen, ohne größeren baulichen und sonstigen Aufwand realisierbaren Maßnahmen,
- auf dem Gebiet der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sowie
- bei der Erarbeitung eines über die Projektlaufzeit hinaus wirksamen Qualitätsmanagementsystems.

Das Modellvorhaben soll in drei Modellkommunen (Mittelstädte), die bezüglich der Situation und Förderung des Rad- und Fußverkehrs den "Normalfall" darstellen, Handlungskonzepte und Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs entwickeln und die nach ihrer Umsetzung eingetretenen Wirkungen, Realisierungshemmnisse und Nutzeneffekte bewerten. Dabei wird von der Hypothese ausgegangen, dass Handlungskonzepte zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs für alle Beteiligten (lokale Akteure und Gesamtheit der Bewohner²) einen Nutzen versprechen und in eine Gesamtstrategie eingebunden sein müssen. Diese Gesamtstrategie soll die notwendige Infrastruktur, die Beteiligung lokaler Akteure, die Integration in das Verwaltungshandeln und die Öffentlichkeitsarbeit beinhalten.

Vor dem Hintergrund der relativ hohen Investitionskosten für Infrastrukturmaßnahmen und der Bedeutung einer Beteiligungskultur bei der Entwicklung und Umsetzung von Handlungskonzepten werden mit dem Modellvorhaben folgende Ziele verfolgt:

- Entwicklung eines zügig umsetzbaren Gesamtkonzepts zur Verbesserung des kommunalen Fuß- und Radverkehrs (Förderung von Nahmobilität) mit dem Schwerpunkt einfach und kostengünstig umzusetzender Maßnahmen.
- Initiierung und Evaluation von lokalen Bündnissen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs auf möglichst breiter Beteiligungsbasis.

² Im nachfolgenden Text wird bei personenbezogenen Begriffen nur die männliche Form verwendet, um den Text lesbarer zu halten. Die weiblichen Personen/Personengruppen sind entsprechend mit eingeschlossen.

- Verbesserung der Akzeptanz des Fahrrades im Alltagsverkehr, besonders für neue Nutzergruppen (Einkaufsverkehr, werktäglicher Freizeitverkehr, Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV).
- Förderung einer nachhaltigen Verankerung der erreichten Qualitätsmerkmale und Akzeptanz durch Bausteine eines Qualitätsmanagementsystems .
- Praxisnahe Empfehlungen für eine effektive fußgänger- und fahrradfreundliche Politik.
- Verbesserung der Gestaltung und Nutzbarmachung der finanziell-rechtlichen Förderbedingungen des Fuß- und Radverkehrs incl. Aufzeigen des Handlungsbedarfs des Bundes im Hinblick auf die Fortentwicklung bundeseinheitlicher Regelungen.

Je nach örtlicher Situation und Datenlage soll für jede Modellgemeinde ein Gesamtkonzept mit der Verwaltung, den lokalen Akteuren und den Bürgern entwickelt bzw. fortgeschrieben und möglichst bis Mitte 2003 umgesetzt werden. Dabei werden die Modellgemeinden beraten, unterstützt und begleitet. Eine direkte finanzielle Unterstützung von Investitionen und anderen Aktivitäten wie Veranstaltungen war nicht Bestandteil des Forschungsvorhabens. Diese mussten von den Modellstädten aus eigenen Mitteln oder über Förderanträge finanziert werden.

2. Grundlagen

2.1 Förderung des Fuß- und Radverkehrs

2.1.1 Erkenntnisstand

Über 20 Jahre Forschung im Bereich Radverkehrsinfrastruktur und Radverkehrsförderung haben in diesem Bereich zu weitestgehend gesicherten Erkenntnissen geführt. Der Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs (BMVBW, 2000) hat ebenso wie die nordrhein-westfälische "Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden" Erfolg versprechende Handlungsfelder zur Förderung des Radverkehrs aufgezeigt. Die neueren Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) geben den Kommunen auf dieser Basis Planungshilfen für eine stadtverträgliche Verkehrsabwicklung. Seit Frühjahr 2002 liegt der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) vor, der unter Beteiligung von Ländern, Kommunen und Verbänden erarbeitet wurde (BMVBW, 2002). Der NRVP zeigt Zielsetzungen und Handlungsfelder für eine zukünftige Fahrradförderung in Deutschland auf. Mit der Vorlage des NRVP (2002 2012) bekennt sich die Bundesregierung zu ihrer aktiven Rolle als Katalysator und Moderator bei der Förderung des Radverkehrs.

Demgegenüber spielt der Fußverkehr innerhalb der Grundlagenforschung und innerhalb der kommunalen Verkehrsplanungen eine weit geringere Rolle. Bei der Mehrzahl bisher vorliegender Untersuchungen liegt das Schwergewicht auf der Dimensionierung von Verkehrsanlagen (z. B. Breiten), weniger auf der Definition von Qualitätsstandards des Zufußgehens. Einzelne Städte verfolgen, wie etwa Halle/Saale oder Wuppertal sowie im europäischen Ausland etwa Amsterdam oder Basel, weitergehende Planungen auf Basis von Netzkonzeptionen (vgl. auch MIN. FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR BAWÜ, 1997). Die 2002 erschienenen "Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen" (EFA) der FGSV können den Kommunen wichtige Planungshilfen geben.

Der Fahrradanteil an allen Wegen liegt in Deutschland bei 9% und damit in einer der ÖPNV-Nutzung vergleichbaren Häufigkeit, der Anteil des Fußverkehrs bei 23% (MID, 2002). Im internationalen Vergleich liegt Deutschland beim Anteil des Radverkehrs an allen Ortsveränderungen über dem EU-Durchschnitt von 5%, aber unter den Niederlanden (27%) Dänemark und Japan (14%). Jeder Deutsche fährt jährlich rund 300 km mit dem Rad, während in Dänemark und den Niederlanden pro Einwohner etwa jeweils 1.000 km zu verzeichnen sind. Die mittlere Wegelänge von Fahrten mit dem Rad liegt in Deutschland bei 3,3 km, Fußwege sind ca. 1,4 km

lang (MID, 2002). 75% aller Personen besitzen ein gebrauchstüchtiges Fahrrad, 80% aller Personen, die jederzeit einen Pkw verfügbar haben, besitzen auch ein Fahrrad. Das Fahrrad wird überwiegend im Freizeitverkehr und zum Einkaufen genutzt. Deutlich unter dem Durchschnitt liegen die Begleitwege und die Dienst- und Geschäftswege.

Die Modal-Split - Anteile des Rad- und Fußverkehrs sind abhängig vom Alter, vom Geschlecht, von Siedlungsstruktur und Topografie und der entsprechenden Stadt- und Verkehrspolitik der Stadt oder der Region.

So weist die Fahrradnutzung verschiedener Bevölkerungsgruppen deutliche Unterschiede auf. Personen in der Ausbildung fahren deutlich häufiger mit dem Fahrrad als Erwerbstätige und Nichterwerbstätige. Aber auch innerhalb dieser Gruppen finden sich Unterschiede. Den stärksten Radverkehrsanteil haben die 10 – 17 Jährigen mit 16%, der Fußverkehrsanteil liegt hier bei 32%. Das Einstiegsalter zum Radfahren liegt bei etwa 4 Jahren, zwei Drittel der Mädchen und Jungen dieses Alters verfügen über ein Fahrrad (MID, 2002).

Die vorliegenden Daten des Radverkehrs lassen erkennen, dass der Anteil des Radverkehrs bei der Verkehrsmittelwahl stagniert bzw. sinkt³. Ein Grund dafür liegt mit Sicherheit darin, dass Zersiedelung und Bedürfniswandel die mittleren Entfernungen des Verkehrs steigen lassen und der im Entfernungsbereich des Radverkehrs liegende Anteil der Verkehrsnachfrage sinkt (Suburbanisierung, autoaffine Siedlungsstrukturen).

Bei der Fahrradnutzung gibt es jedoch nach Kultur, Topografie und Siedlungsstruktur große regionale Unterschiede. Radverkehrsaffine Städte (ebene Topographie, kompakte Stadt), Universitätsstädte und Städte mit einer aktiven Radverkehrspolitik weisen z.T. deutlich höhere Werte und auch hohe Steigerungsraten auf (z.B. Freiburg 19%, Münster 32%, Troisdorf 21%, München 14%). In Großstädten gibt es auch Unterschiede in einzelnen Stadtteilen. So ist beispielsweise der Radverkehrsanteil in der Innenstadt bzw. der Kernstadt von Köln größer als in den weiter außen gelegenen Stadtteilen (STADT KÖLN, 1998).

Potenziale zur Steigerung besonders des Radverkehrs sind generell vorhanden, denn etwa die Hälfte aller Fahrten mit dem Pkw ist kürzer als 6 km. Nach mehreren Untersuchungen lassen sich innerorts 15 – 30 % der Pkw-Fahrten auf den Radverkehr verlagern (vgl. zusammenfassend BMVBW, 1998). Die Zunahme der Radverkehrsanteile ist allerdings vielerorts zu Lasten des Fußverkehrs erfolgt. Mehrere Kommunen der nordrhein-westfälischen Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden“ konnten jedoch auch eine Steigerung der Fahrrad-

³ vgl. ausführlicher www.kontiv.2002.de

nutzung zu Lasten des Kfz-Verkehrs und ohne sinkende Fußverkehrsanteile erzielen (MWMEV NRW, 2000). Der Anteil des Fußverkehrs am Gesamtpersonenverkehr (ohne Zubringerfunktion zum öffentlichen Nahverkehr) liegt in den meisten Städten zwischen 20 und 30 %. Dem Fußverkehr kann dabei ein Potential zur Verlagerung kurzer Kfz-Fahrten zukommen, denn etwa 6 % aller PKW-Fahrten in den alten Ländern sind nur bis 1 km lang (HAUTZINGER et al., 1996 a).

2.1.2 Voraussetzungen steigender Anteile des Fuß- und Radverkehrs

Bislang ist es nicht gelungen, das "menschliche Maß" (Rad- und Fußverkehr als sogenannter Langsamverkehr) als Entwurfs- und Denkprinzip in die Verkehrsplanung und -politik zu integrieren. Die Vermutung liegt nahe, dass eine Erschließung von Potenzialen im Fuß- und Radverkehr mehr ist als eine verkehrsplanerische Aufgabe. Sie hängt ab von Stadt- und Siedlungsstruktur und ihrer Entwicklung, dem Verhalten von Betroffenen und lokalen Akteuren, dem lokalpolitischen Klima und den vorherrschenden Interessenkonstellationen.

Die Wirkungen von Maßnahmen bzw. Handlungskonzepten zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs (und damit möglichst zur Änderung der Verkehrsmittelwahl) können wegen der bislang ungesicherten Befunde über Wirkungszusammenhänge zwischen einzelnen Maßnahmen und möglichen Verkehrsverlagerungen i.d.R. nur qualitativ beschrieben werden. So liegen Ergebnisse von Wirkungsanalysen von stadtverträglichen Verkehrskonzepten aus dem interministeriellen Modellvorhaben "Flächenhafte Verkehrsberuhigung" zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Wohngebieten, aber auch in Richtung Änderung des modal-split vor. Weitergehende Wirkungsanalysen, die auch die Stadt- und Verkehrspolitik, siedlungsstrukturelle Entwicklung und sonstige Rahmenbedingungen (wie beispielsweise Bürgerengagement in einer Stadt) mit einbeziehen, liegen in Form von Fallstudien u.a. von APPEL et al. (1996) und KRAUSE (1998) vor. Zu berücksichtigen ist bei allen diesen Untersuchungen, dass jede Stadt aufgrund der komplexen Zusammenhänge und der jeweiligen Rahmenbedingungen für sich steht, es lassen sich aber Tendenzen ablesen. So hat es sich immer wieder gezeigt, dass kompakte Siedlungsstrukturen, stadtverträgliche, d.h. fußgänger- und fahrradfreundliche Verkehrskonzepte, die objektive und subjektive Verkehrssicherheit im Verkehr, das Engagement lokaler Akteure und eine hohe gesellschaftliche Wertschätzungen den Anteil des Fuß- und Radverkehrs zu steigern vermögen.

Kompakte Siedlungsstrukturen und stadtverträgliche Verkehrskonzepte

Mögliche Potenziale zur Änderung der Verkehrsmittelwahl und damit wesentliche Kriterien, die es bei der Förderung des Fuß- und Radverkehrs zu berücksichtigen gilt, haben in erster Linie die Städte, die von der Siedlungsstruktur eher kompakt⁴ sind und eine Stadtentwicklungspolitik betreiben, die Komponenten einer verkehrsreduzierenden Stadt- und Verkehrsplanung enthalten. Dazu zählen eine wirksame Regional- und Flächennutzungsplanung, eine integrierte Standortplanung der Arbeitsstätten und zentralen Einrichtungen, die Entwicklung einer Beteiligungskultur bei der Planung und Durchführung der Maßnahmen und eine stadtverträgliche Verkehrspolitik.

Verkehrssicherheit

Zwischen steigenden Potenzialen des Fuß- und Radverkehrs und realisierten Handlungskonzepten der städtischen Verkehrspolitik einerseits und der Erhöhung der Verkehrssicherheit andererseits besteht ein Zusammenhang. Bei Städten mit flächendeckender Radverkehrsinfrastruktur, flächendeckenden Tempo 30-Konzepten und weiteren radverkehrsfördernden Maßnahmen ist eine vergleichsweise günstige Unfallentwicklung zu beobachten. Dies ist in der Regel gekoppelt mit einem steigenden Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr. Dabei sind steigende Radverkehrsanteile nicht mit einer Verringerung der Verkehrssicherheit (mehr verunfallte Radfahrer) verbunden (KRAUSE, 1998).

Die Bedeutung lokaler Akteure

Die Durchsetzung eines systembezogenen Ansatzes zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs hängt entscheidend von dem Engagement der Verwaltung, dem Einfluss lokaler Akteure und dem politischen Klima ab. So belegt eine Studie von BRATZEL (1997) zum Thema stadtverträgliche Verkehrspolitik, dass die Gründe dafür, dass eine grundlegende "Ökologisierung" städtischer Verkehrspolitik in den meisten Städten bisher nicht stattgefunden hat, weniger im Fehlen adäquater Verkehrskonzepte, sondern vor allem im Bereich des politischen Wollens und Könnens zu suchen sind. Vieles spricht dafür, dass dieses in der (subjektiv) fehlenden Bedeutung des Fuß- und Radverkehrs für (lokale) Akteure liegt. So ist beispielsweise in Publikationen zur Bedeutung des Fahrradklimas für die Förderung des Radverkehrs immer die Rede von der Notwendigkeit von Verhaltensänderungen bei Personen mit Leitbildfunktion (lokale Akteure), der Notwendigkeit von Öffentlichkeitsarbeit, nicht nur nach außen, sondern auch nach innen d.h.

⁴ Definition nach Apel et al. 1996: "Der Begriff kompakte Stadt wird üblicherweise für Städte verwandt, wo der größte Teil der Bevölkerung (größer 70%) im 6 km-Radius Luftlinie um den Zentrumspunkt liegt und bei der Siedlungspolitik eine Konzentration auf die Innenentwicklung betrieben wird".

Verwaltung) und einer Zusammenarbeit mit Interessenverbänden, lokalen Akteursgruppen, aber auch Arbeitgebern und privatwirtschaftlichen Anbietern.

In den Kontext der geringen Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs für die maßgeblichen Akteure fällt auch die geringere institutionelle Verankerung des Fuß- und Radverkehrs in der Verwaltung, aber auch die starke Ausrichtung von Finanzierungs- und Förderkonzepten (inklusive rechtlicher Ordnungsrahmen und Steuerrecht) auf den motorisierten Verkehr.

Politische und personenbezogene Rahmenbedingungen mehrerer Fallstudien in Form von Städteportraits belegen, dass ein umweltorientierter Verkehrspolitikwandel an verschiedene politische Durchsetzungsbedingungen gekoppelt ist. So stellten auch in Städten wie Freiburg, Amsterdam, Zürich, Münster (sie gelten als "relative Erfolgsfälle") Restriktionen auf der Problemebene, der Macht- und Interessenebene und der politisch-institutionellen Ebene teilweise erhebliche Handlungsblockaden dar. Für deren Überwindung waren bestimmte Rahmenbedingungen (z.B. Kommunalwahl), aber auch Strategien der umweltorientierten Akteurskonstellationen notwendig. Hiernach spielen Macht und Einfluss umweltorientierter Akteure (Umweltverbände und -gruppen) in der kommunalpolitischen Arena eine zentrale Rolle (BRATZEL, 1997, APEL et al., 1996 und TESCHNER et al., 1990).

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Zur Steigerung der Anteile des Fuß- und Radverkehrs ist die notwendige Infrastruktur (sichere und attraktive Wege, Elemente der Verknüpfung, Wegweisung) eine wesentliche Voraussetzung. Erfahrungen zeigen aber, dass dies allein nicht ausreicht, um die Potenziale wirksam auszuschöpfen. Gleichrangige Elemente eines Gesamtsystems sind die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit und der Bereich Service und Dienstleistungen. Für den Bereich Radverkehr hat sich hierfür mittlerweile der Begriff „Radverkehr als System“ durchgesetzt (vgl. BMVBW, 2002). Mit einer vergleichbaren Strategie zur Förderung des Fußverkehrs liegen bislang kaum Erfahrungen vor.

Öffentlichkeitsarbeit umfasst alle Informations- und Kommunikationsmaßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Im Mittelpunkt der Öffentlichkeitsarbeit sollte die Förderung der Akzeptanz, also der Wertschätzung der eigenen Füße und des Fahrrades als alltagstaugliches Verkehrsmittel stehen. Diese umfasst neben der Werbung für die nichtmotorisierten Verkehrsmittel auch Ansätze, die auf eine Verhaltensänderung in der Verkehrsmittelwahl zielen.

Als Grundsätze einer Kommunikationsstrategie sind zu nennen: Information, Aufklärung und Wissensvermittlung, Beteiligung der Nutzer bzw. der potenziellen Nutzer, Motivation für eine

Verhaltensänderung sowie Unterstützung bzw. Stabilisierung der gewünschten Verhaltensweisen. Diese hat auf den vorgenannten Handlungsebenen zu erfolgen (vgl. ausführlicher PGV/PLANERBÜRO SÜDSTADT, 1997).

Bezüglich einer effizienten Öffentlichkeitsarbeit, d.h. kontinuierlich, professionell und zielorientiert, auch was die Notwendigkeit der Bereitstellung entsprechender Finanzmittel angeht, gibt es noch erhebliche Defizite. Oftmals wird Öffentlichkeitsarbeit auf Pressearbeit oder die Herausgabe von Faltblättern und Broschüren verkürzt (vgl. u.a. die Analyse bei PLATE et al., 2001). Erfahrungen zeigen aber auch, dass mit geringeren finanziellen Mitteln durch eine Kooperation mit (lokalen) Akteuren, Phantasie und personellen Engagement eine effiziente Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden kann, z.B. Stadt Marl (vgl. auch MWMEV NRW, 2000).

Individuelle Einstellungen zum Fuß- und Radverkehr

Steigende Anteile des Fuß- und Radverkehrs erfordern Verhaltensänderungen des Einzelnen bei der Verkehrsmittelwahl. Zu berücksichtigen sind in diesem Kontext auch die individuellen Möglichkeiten und Rahmenbedingungen zur Veränderung des Verkehrsverhaltens. Verhaltensänderungen sind nach vorherrschender Meinung nur dann zu erwarten, wenn sie einen Gewinn bzw. Nutzen versprechen. Was jedoch von Personen als Gewinn bzw. Nutzen – materiell oder emotional - empfunden wird, ist abhängig von den jeweiligen Werthaltungen, diese wiederum sind geprägt von gesellschaftlichen Normen und anderen Personen. Verhaltensabsichten und Verhaltensweisen lassen sich nicht ohne Bezug auf persönliche Eigenschaften und Lebenslagen sowie die physischen und sozialen Umweltbedingungen erklären und verstehen. Besonders für die Veränderung normativer Überzeugungen spielt Öffentlichkeitsarbeit eine bedeutende Rolle (BECKMANN et al., 1989; FLADE, 2000).

Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass ein umweltorientierter Wandel in der kommunalen Verkehrspolitik zwar an bestimmte Voraussetzungen geknüpft ist, aber grundsätzlich möglich ist. Auch unter derzeitigen Rahmenbedingungen ist die Verkehrsentwicklung in Städten damit innerhalb einer beachtlichen Bandbreite steuerbar. Die Chancen zu einer Trendwende sind derzeit wahrscheinlich besser als in der Vergangenheit. Dafür sprechen die erheblichen Potenziale für eine innerstädtische Entwicklung, die zur Zeit vorhanden sind und sich abzeichnende gesellschaftliche Veränderungen, die eine Renaissance städtischer und damit rad- und fußaffiner Lebensformen stärken könnten (APEL et al., 2000). Öffentlichkeitsarbeit und das Agieren von umweltorientierten Akteuren spielen dabei eine nicht zu vernachlässigende Rolle.

Handlungskonzepte zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs müssen also für alle Beteiligten - hier lokale Akteure und Gesamtheit der Bewohner - einen Nutzen versprechen (d.h. positiv besetzt sein) und in eine Gesamtstrategie eingebunden sein. Eine Gesamtstrategie, die die notwendige Infrastruktur, die die Beteiligung lokaler Akteure, die Integration in das Verwaltungshandeln sowie die allgemeine Öffentlichkeitsarbeit beinhaltet.

2.2 Kenngrößen einer Kosten-Nutzen-Analyse des Fuß- und Radverkehrs

Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen werden auf kommunaler Ebene in der Regel als sinnvoll und notwendig eingeschätzt, die Bereitschaft aber, dafür Haushaltsmittel bereitzustellen, ist häufig gering. Eine solche „Es-darf-nichts-kosten“-Mentalität und damit vermeintlich geringe Wertigkeit von Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen kann in der (Beschlüsse vorbereitenden bzw. ausführenden) Verwaltung zu einer unangemessenen Zurückhaltung führen. Sie kann die grundsätzliche Durchsetzbarkeit von als notwendig erkannten Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen erschweren. Das in der Regel besonders gute Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser Maßnahmen wird nicht wahrgenommen.

Andererseits ist auch der gegenteilige Effekt bekannt, dass vielfach erst verhältnismäßig teure Maßnahmen, auch für den Fuß- und Radverkehr, das Interesse wecken und allein von daher schon als nutzbringend angesehen werden („Viel bringt viel“).

In beiden Fällen erscheint vor allem eine ausreichende Nutzenargumentation zielführend, möglichst in monetarisierter Form, um beide Größen gegenüberstellen und ggf. einen Kosten-Nutzen-Quotienten ermitteln zu können, z.B. für Vergleiche mit anderen Verkehrsmaßnahmen des MIV und ÖPNV. Monetäre Kosten-Nutzen-Betrachtungen lassen erwarten, dass sie den örtlichen Entscheidungsträgern die Bedeutung der Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs in überzeugender Form vermitteln. Voraussetzung für ihre Durchführung ist die Auswahl aussagekräftiger und zugleich operationabler Nutzenkomponenten und die Verfügbarkeit zugehöriger Daten, insbesondere quantifizierbarer modaler Verlagerungspotenziale vom Kfz-Verkehr zum Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehr.

Hier kann zwischen der volkswirtschaftlichen und der, für lokale Akteure leichter nachvollziehbaren, kommunalen Betrachtungsweise unterschieden werden:

Monetarisierbare, volkswirtschaftliche Nutzenkomponenten sind insbesondere

- Klimaschutz durch CO₂-Reduzierung,

- Unfallkostensenkung im Fuß- und Radverkehr,
- Gesundheitsvorsorge durch weniger Bewegungsmangel.

Monetarisierbare, sozusagen kommunale Nutzenkomponenten sind insbesondere

- Minderung von Lärm und Luftschadstoffen, besonders in hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen,
- Senkung der kommunalen Verkehrsausgaben.

Die Nutzenkomponente Unfallkostensenkung im Fuß- und Radverkehr erfordert Vorher-Nachher-Vergleiche des Unfallgeschehens. Die Nutzenkomponente Minderung von Lärm und Luftschadstoffen, besonders in hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen kann entweder gesamtstädtisch „global“ an Hand eines entsprechend geeigneten Rechenmodells (z.B. im Rahmen eines Lärminderungsplans bzw. Luftreinhalteplans) oder „makroskopisch“ an Hand einer Hauptverkehrsstraße untersucht werden. Vor dem Hintergrund der seit 01.01.2005 gültigen EU-Luftqualitätsrichtlinie in Deutschland mit den daraufhin zu erstellenden Luftreinhalteplänen und der Möglichkeit, die verkehrsbedingten Immissionen durch Geschwindigkeitsbegrenzungen, Anreizsysteme für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes bis hin zu Fahrverboten zu reduzieren, gewinnt diese Nutzenkomponente an Bedeutung.

Im Folgenden wird auf die Komponenten Kostenvorteile des Fuß- und Radverkehrs durch Verkehrsvermeidung, Klimaschutz durch CO₂-Reduzierung und die Senkung der kommunalen Verkehrsausgaben am Beispiel des LCTP-Verfahrens näher eingegangen.

Grundlagen der Anwendung eines umfassenden Vermeidungskostenansatzes

Die Kosten von Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen sind in der Regel leicht ermittel- und darstellbar, der monetarisierte spezifische (auf die jeweilige Maßnahme bezogene) Nutzen aber schwerer. Maßnahmenbezogene Nutzenbewertungen wurden z.B. im Auftrag des schweizerischen Bundesamtes für Straßen (ASTRA) durchgeführt und sog. Kosteneffizienzindikatoren ermittelt (FRICK, 2003). Diese liegen in Bandbreiten von 10 bis 40 Rappen⁵ pro Fahrt bei Maßnahmen für den Nichtmotorisierten Verkehr (NMIV) und von 40 bis 80 Rappen pro Fahrt für MIV-/ÖV-Maßnahmenbeispiele. Maßnahmen des NMIV können also bis zu einem Verhältnis von max. 8:1 wirtschaftlicher als solche des MIV/ÖV sein. Dieses Vorgehen erfordert eine möglichst eindeutige Zuordnung von Maßnahmen und Verkehrsverhalten.

⁵ Umrechnungskurs: 1 europäischer Cent = 1,4 schweizer Rappen

Bei Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs erscheint es naheliegender, mit Vermeidungskosten zu argumentieren. LITMAN hat für amerikanische Verhältnisse einen Ansatz für den monetarisierten Nutzen bei Verlagerung von Pkw-Fahrten (Alleinfahrer) zum Nichtmotorisierten Verkehr entwickelt, der auf Deutschland übertragbar erscheint (LITMAN, 2004).

Vermeidungskosten als Nutzenkomponenten der Förderung des Fuß- und Radverkehrs sind insbesondere solche, die durch den Ersatz von Pkw-Fahrten im Nahbereich bewirkt werden (Förderung der Nahmobilität). Vermieden werden können volks- und betriebswirtschaftliche (private und kommunale) Kosten des Kfz-Verkehrs durch:

- Verkehrsstaus, Luftverschmutzung und Lärm,
- Straßenbau,
- Fahrzeugbetrieb, Parkgebühren,
- Zunahmen der Reisezeiten und Beeinträchtigungen anderer Straßenraumnutzer durch Verkehrsstaus,
- Erschöpfung der Energieressourcen,
- Verkehrsunfälle.

Für diese Komponenten entwickelte LITMAN Vermeidungskostenansätze. Weiter interessante, aber nur schwer bzw. nicht monetarisierbare Nutzenkomponenten sind günstige Wirkungen des Fuß- und Radverkehrs auf folgende Bereiche: Gesundheit und Fitness des Nutzers, verbesserte Partizipation nicht-(auto-)mobiler Bevölkerungsgruppen, Senkung des Flächenverbrauches, wirtschaftliche Entwicklung und Arbeitsmarkt, Umfeld-, Freizeit- und Lebensqualität generell sowie weitere mittelbare positive Umweltwirkungen.

Unter Berücksichtigung ähnlicher Ansätze kommt eine norwegische Untersuchung zu Nutzen-Kosten-Quotienten für Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr in einer Bandbreite von ca. 3 bis ca. 14 (Klein- und Mittelstädte zwischen 8.000 und 150.000 EW).

Grundlagen der Nutzenbewertung möglicher CO₂-Reduzierungen

Der Motorisierte Individualverkehr hat großen Anteil an allen CO₂-Emissionen in Deutschland (1990 ca. 110 Mio. t). Unter der Voraussetzung einer umfassenden und langfristig wirksamen Radverkehrsförderung innerhalb einer integrierten Verkehrspolitik erscheinen die Realisierung von Verlagerungspotenzialen durch Radverkehr und damit CO₂-Reduzierungen möglich. Zur Höhe der Reduktionspotenziale für CO₂ (und Luftschadstoffe) gibt es unterschiedliche Szenarien, basierend auf Untersuchungen in Modellstädten und theoretischen Abschätzungen des

Umweltbundesamtes (UBA) auf der Grundlage von Km-Fahrleistungen des PKW- und Radverkehrs. Bei der theoretischen Abschätzung auf Basis von Wegelängenstatistiken wurden vier Verlagerungsszenarien entwickelt, die CO₂-Einsparungen zwischen 3,5 und 12 Mio. t/a ermöglichen würden (vgl. ausführlicher BMVBW, 2002).

Entsprechende Potenzialabschätzungen für den Fußverkehr liegen bisher nicht vor.

Grundlagen der Nutzen-Bewertung möglicher Senkungen des Krankenstandes in Unternehmen

Senkungen des Krankenstandes durch eine Steigerung des Anteils radfahrender Mitarbeiter sind aus Sicht der Unternehmen ein wirtschaftlich besonders greifbarer Vorteil. Oft zitiert wird das norwegische Beispiel der Firma Hunsfos, die allen 610 Mitarbeitern ein Fahrrad schenkte, sodass die Senkung des Krankenstandes zu einer jährlichen Personalkostenersparnis von 225 Tsd. € führte. Auch liegen u.a. Beispielrechnungen einer Arbeitsgruppe des Kongresses „Wirtschaft in Bewegung“ in 2005 bei der WHO in Bonn vor, wonach eine Senkung des Krankenstandes bspw. eines Betriebes mit 500 Mitarbeitern von 4 auf 3,5 % mit Einsparungen von 68.750 € verbunden ist⁶.

Die Ergebnisse von zwei Studien zum Thema Radfahren und Gesundheit ließen erkennen, dass die individuellen positiven gesundheitlichen Wirkungen des Radfahrens hochgradig signifikant sind (BALS, 2003; FROBÖSE, 2004). Die Bielefelder Miele-Studie (BALS, 2003) wäre eventuell für eine Potenzialabschätzung geeignet. Da jedoch bisher keine „Formeln“ für die spezifische Monetarisierung des gesundheitlichen Nutzens (einer Stadt, eines Unternehmens) aufgrund von realen Maßnahmen existieren, kann dies derzeit nicht vorgenommen werden.

Grundlagen der Anwendung des LCTP-Verfahrens

Angesichts der dramatischen Haushaltslage der meisten Kommunen erscheint es erstaunlich, dass in den meisten Kommunen über die tatsächlichen Ausgaben für die verschiedenen Verkehrsträger bzw. das gesamte Verkehrssystem große Unklarheit herrscht. Dies kann dazu führen, dass trotz leerer Kassen nicht die kostengünstigsten Lösungen für die Sicherstellung und Verbesserung der Mobilitätsbedürfnisse aller Bürger gefunden und umgesetzt werden.

Vor diesem Hintergrund hat das Umweltbundesamt mit dem Instrument des Least-Cost Transportation Planning (LCTP)⁷ ein Verfahren zur Haushaltsstrukturanalyse für Verkehrspla-

⁶ www.wirtschaftinbewegung.com/national.php?url=national.bonn_foren.inc.html&menu=national.menu.inc

⁷ swv. „Umweltentlastung durch Kostenminimierung in der Verkehrsplanung“

nungszwecke entwickelt, mit dem sich die Verkehrsausgaben und Einnahmen einer Stadt im Jahresüberblick systematisch aufschlüsseln lassen (IVU, 1999).

Das LCTP-Verfahren gibt Hilfestellung bei der Schätzung von Kosten und Nutzen geplanter Maßnahmen. Es erleichtert eine verkehrsträgerübergreifende, objektive Bewertung von Projekten hinsichtlich ihrer Wirkungen auf die Luft- und Lärmbelastung sowie die Flächeninanspruchnahme und das Klima. Dabei kann der nicht-motorisierte Verkehr verfahrensmäßig explizit berücksichtigt und in Relation zu den Kennziffern anderer Verkehrsträger gebracht werden. Mit dem LCTP-Verfahren wird demnach die Transparenz der Ausgaben für Verkehrszwecke verbessert und die Verbindung der Ausgaben zur damit erbrachten Mobilitätsdienstleistung oder, je nach Fragestellung, zur Minderung von Umweltbelastungen sichtbar gemacht.

Dieses Verfahren setzt die Kommunen in die Lage, politische und planerische Strategien zur Reduzierung der negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs (bzw. zur Aktivierung der Nutzenkomponenten des Fuß- und Radverkehrs wie genannt) zu überprüfen. Dazu können auch Strategien zur Verringerung von Aufwendungen für die kommunalen Verkehrsinfrastrukturen gehören, z.B. bei angenommenem geringerem Bedarf an Straßen und Parkplätzen. Vor allem für die Kämmereien bieten sich Chancen, sie in verkehrsplanerische und städtebauliche Entscheidungsprozesse zu integrieren, um strukturelle Entlastungen der Budgets zu erreichen. Bisherige Anwendungen (z.B. Freiburg, Göttingen, Heidelberg) zeigen, dass ein Kernproblem die Datenbeschaffung ist und eine Einweisung bzw. Schulung der Anwender unabdingbar ist (vgl. ausführlicher UBA, 2002).

2.3 Qualitätsmanagement im Fuß- und Radverkehr

Eine dauerhafte, wirksame und effiziente Förderung des Fuß- und Radverkehrs wird am besten gelingen, wenn die Qualität der zugehörigen Verkehrsangebote auf allen Ebenen stimmt. Ein Weg, um Qualität zu sichern und zu verbessern, ist der Einsatz von Instrumenten und Konzepten des Qualitätsmanagements (QM). QM kommt aus dem Bereich der Betriebswirtschaftslehre, der Verwaltungs- und der Arbeitswissenschaften, aber nicht aus den klassischen Verkehrsplanungsdisziplinen. In vielen Wirtschaftsunternehmen wird seit vielen Jahren erfolgreich mit Qualitätsmanagementsystemen gearbeitet. Auch zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Städten und Gemeinden kann Qualitätsmanagement sinnvoll eingesetzt werden. Nachfolgend werden Ziele, Chancen, Erfahrungen und Erkenntnisse zusammengetragen, die diese Hypothese stützen.

Ziele und Chancen eines Qualitätsmanagements für den Fuß- und Radverkehr

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs und die damit verbundene Qualitätssicherung der Planung kann durch die Einführung eines Qualitätsmanagement (QM) systematischer gestaltet und damit erheblich verbessert werden. Besonders das Ziel, die Handlungskonzepte zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in eine Gesamtstrategie einzubinden, wird durch Qualitätsmanagement wirksam gefördert und unterstützt.

QM zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs hat direkte Kosteneinsparungen durch bessere Koordinierung und Vermeidung von Fehlplanungen zur Folge. Als Beispiel wäre die in der Regel teurere Anlage einer Radverkehrsführung im Straßenseitenraum zu nennen, statt möglicherweise einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu planen, die betroffenen Belange abzuwägen und dann die Umsetzung zu koordinieren und durchzuführen.

Bei dem Einsatz von Instrumenten und Bausteinen des Qualitätsmanagements im Rahmen des Modellvorhabens war beabsichtigt, Handlungsfelder zu identifizieren, in denen die Qualität nicht den Anforderungen entspricht. Sodann Zielsetzungen festzulegen, Methoden und Messgrößen als Indikatoren für den Grad der Zielerreichung zu finden, zielführende Organisationsstrukturen zu installieren und die „Kunden“-Zufriedenheit zu messen⁸).

Erfahrungen und Erkenntnisse zur Anwendung von Einzel-Elementen eines Qualitätsmanagements für den Radverkehr liegen überwiegend auf kommunaler Ebene vor. Eine sinnvolle Kombinationen derartiger Elemente ist ein wichtiger Entwicklungsschritt für ein in sich geschlossenes, anwendungsorientiertes Qualitätsmanagementsystem, dass sich daraus durch längere praktische Anwendung und Evaluierung entwickeln kann.

Wichtigster Akteur zur Einführung und Anwendung eines Qualitätsmanagement-Systems zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist die Kommune auf der politischen und verwaltungsbezogenen Ebene. Denn neben der Gestaltung der Infrastruktur kommt ihr als wichtige Handlungsebene zu, Initiativen anderer Akteure zu stimulieren, aufzugreifen und zu unterstützen. Die Einführung, Anwendung und Gestaltung von Instrumenten des Qualitätsmanagements muss daher vorrangig bei der Kommune verankert werden. Sie hat zugleich darauf zu achten, dass mit Rücksicht auf den Systemgedanken auch die weiteren Akteure angemessen in das Qualitätsmanagement eingebunden sind. Diese Kooperation und Koordination stellt eine besondere Herausforderung dar.

⁸ Kunden sind in diesem Rahmen Personen, die zu Fuß oder per Rad unterwegs sind oder dies zukünftig verstärkt tun wollen.

Die Grenzen der QM-Anwendung liegen bei einer institutionalisierten Anwendung im Sinne der DIN ISO 9000, die in der Regel in eine Zertifizierung (auch als Wettbewerbsvorteil des Unternehmens) einmündet. Diese Anwendung hat einen grundsätzlich anderen (engeren) Rahmen als die hier gemeinte Förderung des „öffentlichen“ Fuß- und Radverkehrs.

Die Kosten der Anwendung von Bausteinen des Qualitätsmanagements für den Fuß- und Radverkehr sind nicht einfach bezifferbar. Nachvollziehbar ist aber, dass sich im Hinblick auf den sowohl intern (z.B. Arbeitszufriedenheit, Kosteneinsparung durch bessere Koordinierung)) als auch extern erzielbaren Nutzen (z.B. Vermeiden von Fehlplanungen, steigende Anteile des nichtmotorisierten Verkehrs,) eine Anwendung in jedem Fall auszahlt.

Zum Berichtszeitpunkt befinden sich Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zum „Qualitätsmanagement in Verkehrsplanungsprozessen“ in Vorbereitung⁹, die auch Hinweise für ein Qualitätsmanagement für den Fuß- und Radverkehr erwarten lassen (geplante Herausgabe 2005/2006). Grundlage ist die Dissertation von BLEES (BLEES, 2003).

Erfahrungen und Erkenntnisse zur Anwendung von Elementen eines Qualitätsmanagements

Aus verschiedenen Forschungs- und Praxisbereichen gibt es praktische Erfahrungen oder Erkenntnisse zur Anwendung von Elementen eines Qualitätsmanagements für den Radverkehr auf kommunaler Ebene, die grundsätzlich auch auf den Fußverkehr übertragbar erscheinen:

- **BYPAD¹⁰**

BYPAD wurde 1999-2001 im Rahmen eines EU-Projekts entwickelt und in 7 europäischen Städten getestet: Gent, Graz, Troisdorf, Birmingham, Zwolle, Ferrara und Grenoble (ASPERGES, 2001; LEHNER-LIERZ, 2001; BRR, 2001). Auch BYPAD+ als Nachfolgeprojekt wurde von der EU unterstützt (Laufzeit 2003-2005). 42 Städte in 15 europäischen Ländern nahmen an BYPAD+ teil, in Deutschland Bünde, Ettlingen, Kiel, Köln, Lüneburg, Marl und Münster. Das Verfahren hat sich in der Praxis bewährt, weil es eine moderierte Einbindung und intensive Mitarbeit der Akteure (Mitglieder der Fraktionen, Nutzergruppen und Verwaltung) gewährleistet. Der für die Prozesssteuerung notwendige Koordinations- und Moderationsaufwand erscheint ohnehin unverzichtbar und erleichtert es erheblich, einen tragfähigen Konsens und Beschluss über den Status und die notwendigen Maßnahmen

⁹ FGSV-Arbeitskreis 1.1.29

¹⁰ aktuelle Informationen unter www.bypad.org

herzustellen. Karlsruhe ist die erste Stadt in Deutschland, in der BYPAD nach Ablauf des zweiten EU-Projektes durchgeführt wurde (GÜNDEL et. al., 2005).

- **Fahradklimatests und Rankings**

Es gab in den vergangenen Jahren verschiedene Fahrradklima-Befragungen zur Beurteilung der Qualität der Infrastruktur und des Fahrradklimas deutscher Städte (Rankings) durch die Nutzer. Die letzte bundesweite Befragung erfolgte 2003 durch die Verbände ADFC und BUND, deren Ergebnisse im März 2004 veröffentlicht wurden (ADFC, 2004). Im Rahmen seiner Aktivitäten für den Verbraucherschutz hat der ADAC in den Jahren 2003/2004 das Testprojekt „Radfahren in Städten“ durchgeführt. Ziel des Projektes war es, vergleichbare Erkenntnisse über Sicherheit und Nutzungskomfort von Radverkehrsanlagen sowie über die Fahrradfreundlichkeit deutscher Großstädte zu finden. (ALRUTZ/BOHLE/GÜNDEL, 2004).

- **Kommunale Aktion "Mängelcoupon"**

Einfach zu beseitigende Mängel können mittels so genannten ‚Mängelcoupons‘ durch die Bevölkerung registriert, der Verwaltung mitgeteilt und häufig rasch beseitigt werden. Diese Maßnahme bezieht Fußgänger und Radfahrer und damit deren Problemkompetenz aus alltäglich wiederkehrenden Erfahrungen in die Bemühungen zur kontinuierlichen Verbesserung des Wegenetzes ein. Dies ist ein Schritt zur Einführung eines Beschwerdemanagements im Verkehrsplanungsbereich (BLEES/HILDEBRANDT/KRAUSE, 2005).

- **Sicherheits-Audit für Straßen**

Die Empfehlungen für ein Sicherheitsaudit für Straßen in Deutschland (ESAS) vom Herbst 2002, die bereits bei zahlreichen Pilot-Audits erprobt und fortentwickelt wurden, beinhalten Darstellungen des Sicherheits-Audits mit typischen Sicherheitsdefiziten, Audit-Phasen, Projektbegrenzung für das Sicherheits-Audit, Audit-Prozess, Audit-Durchführung, Auditoren und Haftung (FGSV, 2002). Die bei Pilot-Audits beobachtete hohe Zahl von Planungsmängeln gerade im Bereich von Anlagen für den Fuß- und Radverkehr zeigte wie Qualitätsmanagement sinnvoll eingesetzt werden kann, um Fehlplanungen und Attraktivitätsverluste durch Sicherheitsmängel zu vermeiden.

- **Öko-Audit**

In verschiedenen Städten wird unter diesem Stichwort das Handeln der Stadtverwaltung unter Umweltgesichtspunkten bewertet. Im Regelfall folgen daraus Handlungsprogramme, die zur Verminderung der Umweltbelastungen und Kostenreduzierungen führen können. (STADT MÜNSTER, 1999).

- **WALCYNG¹¹**

WALCYNG ist ein EU-Forschungsprojekt, in dem u.a. ein Entwurf zu einem Qualitätsprogramm für den Fuß- und Radverkehr entwickelt wurde, das bisher allerdings nur durch die Forscher selbst gehandhabt wurde (HYDEN/NILSSON/RISSER, 1998; RISSER, 1998).

- **CYCLE-AUDIT**

Nach der britischen Radverkehrsrichtlinie sollen alle Straßenplanungen durch ein "Cycle Audit" geprüft werden. Damit soll sichergestellt werden, dass jede Straßenplanung so fahrradfreundlich wie möglich wird. Der Schwerpunkt der britischen Empfehlungen betrifft nicht spezielle Radverkehrsanlagen, sondern Verkehrsberuhigung und die Führung des Radverkehrs auf Straßen (DAVIES, McCLINTOCK et al., 1996).

Zusammenfassend ist festzuhalten: die dargestellten Erkenntnisse und Erfahrungen unterstützen die These, dass Qualitätsmessverfahren für den Radverkehr in unterschiedlichen Facetten bereits existieren und praxiserprobt sind. Je nach Anwendungszweck sind institutionalisierte (Öko-Audit, Sicherheits-Audit, Cycle-Audit), prozesshafte (BYPAD; ggf. WALCYNG) und schlaglichtartige (Klimabefragungen und -tests) Evaluationen durchführbar.

Eine Übertragbarkeit auf den Fußverkehr erscheint bei einigen der angeführten Verfahren ohne weiteres gegeben bzw. schon inbegriffen zu sein: außer bei WALCYNG besonders beim Sicherheits-Audit für Straßen, bei Fahrradklimabefragungen und bei der Aktion Mängelcoupons. Offen bleibt, ob für den Fußverkehr Verfahren wie BYPAD und der ADAC-Klimatest handhabbar zu machen sind, da die Auswahl typischer und zugleich einfach handhabbarer Bewertungskriterien aufgrund der komplexen Merkmale und Anforderungen des Fußverkehrs grundsätzlich schwerer fällt.

2.4 Vergleichbare Modellvorhaben

Für Zielsetzung, Schwerpunktsetzung und Ablauf des Modellvorhabens ist es von Bedeutung, vergleichbare Modellvorhaben zu analysieren. Zu nennen sind hier die beiden Modellprojekte „Fußgänger- und Velomodellstadt Burgdorf“ (Schweiz) und „Verkehrsspargemeinde Langenlois (Niederösterreich), die ähnliche Zielstellungen, d.h. die Berücksichtigung von Rad- und Fußverkehr, hatten.

¹¹ Walcyng ist eine Wortschöpfung aus Walking und Cycling

Fußgänger- und Velomodellstadt Burgdorf (Schweiz)

Idee und Ziel

Das Modellvorhaben ist Teil des Aktionsprogramms "Energie 2000" (seit 2001 "EnergieSchweiz"), einem Programm der Bundesregierung zum freiwilligen Energiesparen. Ziel war es (nachdem das Schweizer Volk eine Initiative zur Abschaltung der Atomkraftwerke abgelehnt hatte), den Energieverbrauch bis 2000 je nach Sparte zu senken oder mindestens zu stabilisieren. Auch wenn dieses Ziel nur teilweise erreicht werden konnte, so gelang es doch, im Verkehrsbereich einige vielversprechende Projekte auszulösen.

Eines davon ist die Fußgänger- und Velomodellstadt Burgdorf, eine Stadt mit 20.000 EW im Kanton Bern (Laufzeit 1995-2001). Unter dem Titel "Fußgänger- und Velomodellstadt" lief das mehrjährige Projekt mit dem Ziel, das Zufußgehen und das Radfahren in der Stadt zu fördern. Ziel des Projektes war die Reduktion des innerstädtischen motorisierten Verkehrs um 10%, die Erhöhung des Fußverkehrsanteils um ein Drittel und des Veloanteils um 20%. Die erste Phase des Modellvorhabens, die ein gutes Dutzend Projekte beinhaltete, wurde 2001 abgeschlossen, eine zweite Phase mit weiteren Projekten läuft seit 2002. In der Rangfolge ihrer Wirkung auf den Energieverbrauch sind hier die „Begegnungszone“, die Mobilitätsberatung zum Sportverkehr („sportlich unterwegs in Burgdorf“) und der „Hauslieferdienst“ (Einkäufe werden den Kunden mit dem Rad nach Hause gebracht) zu nennen¹².

Kern des Pilotprojektes ist die Burgdorfer „Begegnungszone“¹³. Ziel war ein neues, fußverkehrsfreundliches Verkehrsmanagement im Ortskern, ohne den Autoverkehr wesentlich einzuschränken und ohne große bauliche Investitionen. In einem zentral gelegenen Straßenabschnitt mit einem DTV von 6000 Kraftfahrzeugen, Warenhäusern, Bahnhoferschließung und großen Fußverkehrsströmen erhielt der Fußverkehr auf der ganzen Straßenfläche Vorrang, für Autos galt Tempo 20 (vergleichbar mit dem Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich Z 274 StVO).

Der Erfolg des Modellvorhabens ist unbestritten. Die verkehrlichen bzw. energetischen Ziele konnten zwar nicht im beabsichtigten Umfang nachgewiesen werden, sind aber doch zufriedenstellend¹⁴, Ideen und Projekte der Modellstadt Burgdorf fanden nationale Beachtung. Seit 2001

¹² vgl. ausführlicher FUßGÄNGER- UND VELOMODELLSTADT BURGDORF (2002). Natürlich unterwegs. Schlussbericht 1996-2001. Burgdorf
 Aktuelle Materialien unter <http://www.modelcity.ch>

¹³ Die Begegnungszone ist eine Schweizer Kombination aus dem bundesdeutschen verkehrsberuhigten Bereich (Z 325 StVO) und dem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit von Tempo 20. Der als Begegnungszone ausgewiesene Bereich gilt als Wohnstraße (Höchstgeschwindigkeit 20, Vortritt für Fußgänger).

¹⁴ Die Begleitforschung ergab eine Treibstoffverminderung von ca. 16 % in der Begegnungszone infolge Verlagerung von Autofahrten auf das Velo bzw. die eigenen Füße sowie durch langsames Fahren. Der im Jahre 2000 erho-

ist die Begegnungszone in der Schweizer Straßen-Signalisationsverordnung verankert¹⁵.

Modellprojekt Verkehrspargemeinde Langenlois (Niederösterreich)¹⁶

Im Landesverkehrskonzept NÖ von 1997 wurde festgestellt, dass in einem Zeitraum von 15 Jahren (1995 bis 2011) mit einer Steigerung des Straßenverkehrs von ca. 30% gerechnet werden muss. Die negativen Auswirkungen auf Mensch, Natur und Wirtschaft waren den Entscheidungsträgern bewusst. Es wurde eine Strategie beschlossen, nach der durch verschiedene Maßnahmenbündel der Verkehrszuwachs auf den Straßen nur ca. 7% betragen soll. Ein wesentlicher Baustein ist hierbei die Förderung des Fuß- und Radverkehrs, wobei die Mithilfe der Gemeinden bei der Umsetzung der Zielsetzungen des NÖ-Landesverkehrskonzeptes als äußerst wichtig eingestuft wurde.

Ziel war es, Maßnahmen zu setzen, die ein Umdenken in der Bevölkerung bewirken, eine hohe Akzeptanz bei der Umsetzung erreichen und ohne Zwangsmaßnahmen erreicht werden. Im Landesverkehrskonzept wurde deshalb festgelegt, ein Pilotprojekt "Verkehrspargemeinde" zu initiieren (Laufzeit 1998-2002). Ziel des Vorhabens war es, die Bevölkerung durch Anreize und bewusstseinsbildende Maßnahmen zum freiwilligen Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel bzw. zum freiwilligen Verzicht auf das Auto besonders auf kurzen Strecken zu verleiten. Die Auswahl der Verkehrspargemeinde erfolgte durch einen Wettbewerb. Die Stadtgemeinde Langenlois (7.000 EW) hatte die besten Ideen eingebracht und wurde als Verkehrspargemeinde ausgewählt. Langenlois liegt 60 km westlich von Wien bzw. 10 km nördlich von Krems im unteren Kamptal und ist mit 2.400 ha Weinbaufläche die größte weinbautreibende Stadtgemeinde Österreichs.

Die Ergebnisse der Begleituntersuchungen bestätigen den Erfolg des Pilotprojektes. Nach zwei Projektjahren gehört das Wort "Verkehrsparen" bereits zum alltäglichen Wortschatz wie z.B. "Energie sparen". Im Vergleich zur Vorher-Untersuchung konnte zwei Jahre später der Fußverkehrsanteil von 19% auf 22%, der Radverkehrsanteil von 3% auf 9%, der Anteil am öffentlichen Verkehr von 1% auf 3% vergrößert werden; der Anteil der Autofahrten konnte von 62% auf 55% vermindert werden.

bene Energiespareffekt des Projektes „Mobilitätsberatung im lokalen Trainingsverkehr (Sportvereine) beträgt ca. 6 % (<http://www.modelcity.ch>, vom 22.03.2004).

¹⁵ Eine aktuelle Synopse zu den Begegnungszonen findet sich unter [http:// www.begegnungszonen.ch/](http://www.begegnungszonen.ch/).

¹⁶ vgl. ausführlicher PRASCHL/VÖLKL(2000); HOFHECKER (2001) in: Dokumentation des 1.Workshop vom 24.09.01 in Berlin und <http://members.aon.at/mip/> und weiter beim Logo Langenlois.

2.5 Folgerungen für das Modellvorhaben

Die Grundlagenanalyse und die beiden Modellvorhaben aus der Schweiz und Niederösterreich können hinsichtlich Organisationsstruktur, Kommunikationsstrategien und Umsetzung von einfachen kostengünstigen Maßnahmen wichtige Hinweise für die Konzeption des Modellvorhabens "Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt" geben.

Danach erscheint es wichtig, zunächst Defizite und vorhandene Potenziale vor Ort zu erkennen, bei der Organisationsstruktur an vorhandene Strukturen anzuknüpfen, diese weiterzuentwickeln und nachhaltig (das heißt über die Laufzeit des Projektes hinaus) zu verankern.

Es sollte an vorhandene Konzepte angeknüpft und die Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs integriert werden (z.B. in kooperativen Verfahren erarbeitete Stadtentwicklungskonzepte, Innenstadt-/Altstadtkonzepte, Projekte „Soziale Stadt“). Bei der Konzeption von Maßnahmen ist es von Vorteil, ein "Highlight" zu haben, mit dem das Modellvorhaben identifiziert wird und das erfahrungsgemäß eine Reihe von anderen Maßnahmen nach sich zieht (vgl. Flanierzone in Burgdorf). Dieses "Highlight" muss nicht unbedingt etwas Einmaliges sein, sondern es muss vorrangig für die Stadt etwas Besonderes darstellen bzw. einen Nutzen versprechen. Über die Laufzeit des Projektes sollten Schwerpunkte gesetzt werden (z.B. eine Kampagne pro Jahr unter einem bestimmten Thema). Unstrittige Sofortmaßnahmen, die sich aus den Handlungsfeldern und Maßnahmenkonzepten ergeben, sollten schnellstmöglich umgesetzt und mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit bekannt gemacht werden ("Es tut sich was").

Die im Rahmen der beiden Modellprojekte durchgeführten Maßnahmen, besonders was die Beteiligung der Öffentlichkeit durch Aktionen (z.B. "Elektrofahrräder", "Radfahrer werden geblickt", "Hauslieferdienst", "sportlich unterwegs in Burgdorf") anbetrifft, haben gezeigt, dass diese effektiv sind und im Falle der Stadtgemeinde Langenlois auch zur veränderten Verkehrsmittelwahl geführt haben. Eine wichtige Folgerung ist deshalb, Maßnahmen vorzuschlagen, die unter realistischen Bedingungen – und das bedeutet zumeist "wenig Zeit und kaum Geld" – erfolgreich umgesetzt werden können und trotzdem einen nachhaltigen (MIV-sparenden) Effekt entfalten.

Eine Beteiligung von Bund und Land, ideell (durch Fachkongresse oder Publikationen) oder finanziell (z.B. finanzielle Förderung modellhafter Maßnahmen) erscheint aus den Erfahrungen mit den Modellvorhaben zielführend.

3. Verlauf des Modellvorhabens und Untersuchungsmethodik

3.1 Auswahl der Modellstädte

Die Auswahl der potenziellen Modellstädte erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren in enger Abstimmung zwischen dem Umweltbundesamt und den bearbeitenden Büros. Laut Zielsetzung sollten es Mittelstädte sein, die bezüglich der Förderung des Fuß- und Radverkehrs eher durchschnittlich sind, d.h. vor dem Hintergrund der finanziellen und personellen Rand- und Rahmenbedingungen eher den „Normalfall“ bundesdeutscher Kommunen darstellen, um eine Übertragbarkeit der Ergebnisse zu ermöglichen.

Kommunalumfrage (Interessenbekundung) und Auswahl der Kommunen zur Bereisung

Eine erste Zusammenstellung anhand der Gemeindestatistik¹⁷ der Kommunen in der Größenordnung zwischen 20.000 – 100.000 Einwohner und eine Überprüfung anhand einer groben Kriterienliste ergab 113 Kommunen. Diese wurden anhand einer detaillierten Kriterienliste auf 26 reduziert. Kriterien waren u.a. die stadt-, bzw. siedlungsräumliche Struktur, Gemeindegrößenklasse, Bundesland, Topografie, Entwicklung der Stadt- und Verkehrspolitik, aber auch lokalpolitisches Klima bezüglich „Nahmobilität“, personelle Kapazität, politische Rückendeckung¹⁸.

Diese 26 Städte wurden angeschrieben, um das potentielle Interesse abzufragen. 17 Städte waren an einer Teilnahme am Modellvorhaben interessiert. Die Vorauswahl der zu bereisenden potenziellen Modellkommunen wurde anhand der ausgewerteten Fragebögen vorgenommen, die eine Übersicht über

- konzeptionelle Planungen;
 - Maßnahmen im Bereich Fahrradverkehr;
 - Maßnahmen im Bereich Fußverkehr;
 - Maßnahmen im Bereich motorisierter Individualverkehr;
 - Beteiligungsverfahren / lokale Akteure und Organisationsstrukturen
- gaben.

¹⁷ Statistisches Bundesamt (2000), Bevölkerung und Wirtschaft der Länder

¹⁸ s. hierzu die detaillierte Dokumentation des Auswahlprozesses im 1. Zwischenbericht (Materialien-CD).

Die potenziellen Modellstädte wurden anhand der in **Tab. 3-1** zusammengestellten Parameter bewertet. Nach derzeitigem Erkenntnisstand bergen diese Kriterien eine Chance zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl in sich. Entscheidend war hier die Zielsetzung des Modellvorhabens, die Nahmobilität zu stärken, das heißt eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl in Richtung mehr Rad zu fahren und zu Fuß zu gehen und weniger Wege mit dem Auto zurückzulegen. Der gewünschte „Normalfall“ (s. **Kap. 1**) lässt sich jedoch nicht nur an Modal-Split-Anteilen festmachen (die in der Regel nicht vorliegen), sondern muss differenzierter betrachtet werden. Die Streuung der Städte, die den sogenannten "Normalfall" darstellen, ist groß. Die Bandbreite reicht von Städten, die in der Vergangenheit viel zur Förderung des Radverkehrs gemacht haben (gemeint sind nicht Städte wie Münster, Erlangen), aber kaum Aktivitäten zur Förderung des Fußverkehrs entwickelt haben (Gruppe I), bis hin zu Städten, die noch fast nichts zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs unternommen haben und darüber hinaus auch einen geringen Modal-Split-Anteil haben (z.B. 3 %), aber Potenziale haben (Gruppe III). Diese drei Gruppen von Städten decken aber durchaus den bundesdeutschen Durchschnitt (Normalfall) ab. Die 17 Städte sind diesen drei „Gruppen“ zugeordnet worden.

Tab. 3-1: Kriterien: Chancen zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl

Kriterium	Parameter	Mögliche Mess- und Beschreibungsgrößen
Stadt- und siedlungs-räumliche Struktur	Strukturtyp	• Räumlich kompakte Stadtform
		• Disperse Siedlungsstruktur
Topografie		• Flach
		• Hügelig
		• Bergig
Entwicklung der Stadt- und Verkehrspolitik	konzeptionelle Planungen	• Stadtentwicklungskonzept
	Konzeptionen zum Fuß- und Radverkehr	• Verkehrsentwicklungsplan (ab 1992)
		• Tempo 30-Konzept,
		• Radverkehrskonzept
lokalpolitisches Klima bzw. Klima pro "Nahmobilität"	Bedeutung von "Nahmobilität"	• Fußverkehrskonzept
	Beteiligungskultur	• Erklärte Zielsetzung zur Steigerung des Anteils von Rad- und Fußwegen am Modal-Split (z.B. Leitlinien)
		• Erfahrungen mit (kooperativen) Beteiligungsverfahren
		• Aktivitäten lokaler Akteure
		• Aktivitäten im Agenda 21-Prozess
	• Mobilitätsberatung	

Bereisung und Auswahl der Modellgemeinden

Nach Abstimmung mit dem Umweltbundesamt wurden 7 Städte bereist. Folgende Kriterien wurden bei der einvernehmlichen Auswahl der zur Bereisung vorgesehenen Städte berücksichtigt:

- An erster Stelle sollte bei der Auswahl der Städte die Begeisterungsfähigkeit der lokalen Akteure stehen.
- Es sollte die Bereitschaft vorliegen, innovative Lösungen zu realisieren.
- Mindestens eine Stadt sollte eine hügelige bis leicht bergige Topographie aufweisen.
- Die Modellstädte sollten bereits über Ansätze für eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes verfügen.
- Die Modellstädte sollten Haushaltsmittel für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs vorgesehen haben.
- Es sollten Daten zur Berechnung der Verkehrsleistung (Wegelänge, Wegehäufigkeit u.a.) und des Modal-Split vorliegen, um im Rahmen des Qualitätsmanagements Umweltentlastungseffekte abschätzen zu können.
- Zwei der drei Modellstädte sollten in den neuen Bundesländern liegen.

Die Bereisung fand im März und April 2001 statt. Anhand eines Gesprächsleitfadens wurden ca. 3-4-stündige Gespräche in den Verwaltungen geführt, i.d.R. unter Beteiligung der Oberbürgermeister bzw. Vertreter der Fraktionen, mit anschließender mehrstündiger Ortsbesichtigung. Auf dieser Basis wurden die beiden Städte Lingen (Ems) und Lutherstadt Wittenberg als Modellkommunen festgelegt. Nach einer erneuten Bereisung folgte im Juni 2001 die Stadt Plauen als dritte Modellstadt. Nach einer ersten Einschätzung könnten die drei Modellstädte beispielhaft für folgende „Stadttypen“ stehen:

Bild 3-1: Die Modellstädte



- Die Stadt **Lingen** ist ein Modell für Städte mit vergleichsweise günstiger Ausgangsposition der Fuß- und Radverkehrsförderung in den alten Bundesländern.
- Die Stadt **Plauen** ist ein Modell für Städte mit ungünstigen topographischen Bedingungen (hügelig) in den neuen Bundesländern und kann ggf. ein Modell für osteuropäische Nachbarstädte sein.
- Die **Lutherstadt Wittenberg** ist ein Modell für Städte mit vergleichsweise günstiger Ausgangsposition der Fuß- und Radverkehrsförderung in den neuen Bundesländern

konzeptes dar. Sie umfasst die verwaltungsinterne Struktur (Kernarbeitsgruppe unter Beteiligung der Forschungsnehmer, Verankerung in der Verwaltungsspitze), die Beteiligung der lokalen Akteure (i.d.R. durch einen projektbegleitenden Beirat) und die Beteiligung der politischen Gremien. Ziel ist die effektive Begleitung des Modellvorhabens und die nachhaltige Verankerung dieser Struktur auch nach Beendigung des Modellvorhabens.

Das Strategiekonzept umfasst weiterhin

- ein Konzept zur Beteiligung und zur Öffentlichkeitsarbeit;
- das Festlegen von Leitlinien und Handlungsfeldern aufgrund der Situationsanalyse
- die Zeitschiene für die Laufzeit des Projektes bis Mitte 2003.

Dieses Strategiekonzept zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs war die Basis für den Verlauf des Planungsprozesses, die Konzepte zur Öffentlichkeitsarbeit und die zu realisierenden Infrastrukturmaßnahmen.

Workshop und Arbeitstreffen

Der Kommunikation und dem fachlichen Austausch zwischen den Modellstädten und mit dem Umweltbundesamt dienten ein Auftaktworkshop zu Beginn des Modellvorhabens, drei Arbeitstreffen und eine abschließende Bereisung durch das Umweltbundesamt.

Logo „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“

Auf dem ersten Treffen der Modellstädte (Workshop in Berlin im Sept. 2001) wurde vereinbart, ein gemeinsames Logo zu entwickeln. Das Logo sollte das Modellvorhaben als „Marke“ mit lokaler Identitäts- und Wiedererkennungsfunktion etablieren. Das mit den Modellstädten abgestimmte Logo wirkt dynamisch, urban und ist durch die Verfremdung und das Einblenden des Schriftzuges jeder Modellstadt stadtspezifisch (s. **Bild 3-3** und **3-4**).

Bild 3-3 : Logo



Bild 3-4 : Logo stadtspezifisch



Meilensteine

Der methodische und zeitliche Ablauf ist der nachstehenden Übersicht zu entnehmen. Dem öffentlichkeitswirksamen Auftakt des Modellvorhabens dienten die Auftaktveranstaltungen. In Lingen wurde die 1. Fahrradstraße eröffnet, in Wittenberg eine geführte Radtour durch die Stadt veranstaltet, in Plauen fand die Veranstaltung im Rahmen des „europaweiten Aktionstages „In die Stadt ohne mein Auto“ (Sept. 2001) statt. Dem fachlichen Austausch und dem Kennenlernen der jeweiligen Modellstadt dienten die Arbeitstreffen, die in Lingen, Plauen und Wittenberg im Abstand von einem halben Jahr stattfanden. Zu einem vierten abschließenden gemeinsamen Arbeitstreffen (geplant Frühjahr 2004) ist es aus zeitlichen Gründen nicht gekommen. Die Modellstädte waren jedoch eingeladen, am Workshop „Ideenschmiede FahrRad“ im Umweltbundesamt teilzunehmen. Zum Abschluss des Vorhabens in den Städten fand eine Bereisung unter Teilnahme des Umweltbundesamtes im Herbst 2004 statt. Dies bot die Möglichkeit, die Arbeit in den Städten mit ihren Erfolgen aber auch Schwierigkeiten zu bilanzieren, sowie die selbstständige Fortführung der Förderung des Fuß- und Radverkehrs nach Abschluss des Modellvorhabens festzulegen.

Tab. 3-2: Meilensteine des Modellvorhabens (2001 – 2004)

Zeit	Meilensteine	Inhalte
Juni – Juli 2001	Auftaktgespräche	- Entwickeln einer groben Arbeits- und Organisationsstruktur
Juni – Sept. 2001	Auftaktveranstaltungen	- Öffentlichkeitswirksame Bekanntmachung des Modellvorhabens (Eröffnung Fahrradstraße, Radtour, Aktionstag)
Sept. 2001	Gemeinsamer Workshop der Modellstädte im Umweltbundesamt	- Fachvermittlung zu Maßnahmen der Förderung des Fuß- und Radverkehrs - Präsentation des Arbeitsstandes in den Modellstädten - Städte mit Interessenbekundung am Modellvorhaben waren eingeladen
Sept. 2001 – Jan. 2002	Erarbeitung vom Strategiekonzepten	- Konstituierende Sitzungen der projektbegleitenden Beiräte - Diskussion von Leitlinien und Handlungsfeldern - Erarbeitung von Konzeptionen zur Öffentlichkeitsarbeit (für 2002)
April 2002 – Okt. 2002	1. und 2. Arbeitstreffen der Modellstädte	- Erfahrungsaustausch der drei Modellstädte - Fachvorträge zu vorher vereinbarten Themen - Ortsbesichtigungen
Herbst 2002	Halbzeitbilanzen	- Diskussion des Bearbeitungsstandes in den Handlungsfeldern in den projektbegleitenden Beiräten (nach Vorbereitung in den Kernarbeitsgruppen) - Ergebnis: Aktualisierung der Handlungsfelder und Festlegen der Schwerpunkte 2003
April 2003	3. Arbeitstreffen der Modellstädte	- Erfahrungsaustausch - Ortsbesichtigung - Fachvorträge

		<ul style="list-style-type: none"> - Diskussion der bisherigen Anwendungspraxis des Qualitätsmanagement „Fuß- und Radverkehr“ - Bilanz und Strategien für die verbleibende Zeit des Modellvorhabens
Sept. 2003	Schlussveranstaltungen der projektbegleitenden Beiräte	<ul style="list-style-type: none"> - Sachstand der Umsetzung der Handlungsfelder - Bilanz des Modellvorhabens - Vereinbarungen für die Weiterarbeit nach offiziellem Ende des Modellvorhabens
Okt. 2003	Schulung LCTP	<ul style="list-style-type: none"> - Einführung in das Instrument Least Cost Transportation Planning (LCTP) mit Vorträgen und PC -Übungen
Herbst 2004	Abschlussrunde Bereisung der Modellstädte	<ul style="list-style-type: none"> - Präsentation der Ergebnisse des Modellvorhabens und - Besichtigung der umgesetzten Maßnahmen unter Teilnahme des Umweltbundesamtes, unter Beteiligung der projektbegleitenden Beiräte und der bearbeitenden Büros

3.3 Spezielle Analysen und vertiefende Untersuchungen

Im Rahmen der Erfassung und Bewertung der Verkehrsangebote und der lokalen Situation sind zur vertiefenden Bestandsaufnahme bzw. zur Evaluation der Umsetzung der Handlungskonzepte im Verlauf des Modellvorhabens nachstehende Untersuchungen (s. **Tab. 3-3**) durchgeführt worden:

Tab. 3-3: Untersuchungen im Verlauf des Modellvorhabens

Untersuchung	Methodik
<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung und Bewertung der Verkehrsangebote und der lokalen Situation 	<ul style="list-style-type: none"> - Auswertung vorhandener Unterlagen - Expertengespräche - Ortsbesichtigungen - Dokumentation
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheitssituation 	<ul style="list-style-type: none"> - Unfallanalyse (3 Jahre: 1999 – 2001)
<ul style="list-style-type: none"> • Erhebung des Aufkommens im Fuß- und Radverkehr (Vorher-Nachher-Zählungen) 	<ul style="list-style-type: none"> - 3 Stunden-Zählungen des Fuß- und Radverkehrs an bis zu 12 Querschnitten pro Modellstadt vorher: Aug./Sept. 2001, nachher: Aug. /Sept. 2004
<ul style="list-style-type: none"> • Einschätzung der lokalen Akteure zur Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit der eigenen Modellstadt 	<ul style="list-style-type: none"> - Befragung der Akteure in den Projektbegleitenden Beiräten vorher: Herbst 2001, nachher: Herbst 2003
<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der Handlungskonzepte 	<ul style="list-style-type: none"> - Halbzeitbilanzen und Schlussbilanzen in den Projektbegleitenden Beiräten (Metaplan-Technik)
<ul style="list-style-type: none"> • Finanzielle Förderpraxis der Modellstädte 	<ul style="list-style-type: none"> - Befragung (standardisierter Fragebogen)

Im Zusammenhang mit dem Modellvorhaben wurden zu konkreten Fragestellungen und Konzepten weitere Untersuchungen (i.d.R. betreute Diplomarbeiten) durchgeführt²⁰.

- Planung eines freizeitorientierten Radverkehrsnetzes mit Befragung zur Situation des Freizeitradverkehrs in Plauen (OTTIGER, 2003).
- Entwurf für eine alltagstaugliche Fußgängerzone für die Lutherstadt Wittenberg (SCHMOLL, 2003).
- Befragung der lokalen Akteure zur Einschätzung der Wirksamkeit von Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs (PFEIFER, 2004).

Wesentliche Inhalte der Broschüre „Qualitätsmanagement im Fuß- und Radverkehr“ (HILDEBRANDT; KRAUSE; BLEES, 2005) entstanden in Zusammenarbeit mit Dr. Ing. Volker Blees, Darmstadt im Rahmen seiner Dissertation, in der die drei Modellstädte als empirisches Untersuchungsfeld mit einbezogen wurden (BLEES, 2003).

Diese speziellen Analysen und zusätzlichen vertiefenden Untersuchungen dienen der fachlichen Unterstützung der projektbezogenen Arbeit in den Modellstädten und der Bewertung der Ergebnisse (s. **Kap. 7**).

²⁰ Die Berichte sind Bestandteil der **Materialien-CD**.

4. Die Modellstadt Lingen

4.1 Situationsanalyse zu Beginn des Modellvorhabens

Städtebauliche Struktur und Entwicklung

Lingen liegt am Mittellauf der Ems und ist Teil des Landkreises Emsland in Niedersachsen. Die Stadt hat ca. 56.000 Einwohner mit steigender Tendenz (Zunahme 3-5 % pro Jahr) und einem relativ hohen Anteil jüngerer Bevölkerung. Etwa 40.000 Einwohner wohnen in der Kernstadt, während sich die übrigen auf die zur Stadt gehörenden sechs eingemeindeten Dörfer (1976) verteilen, die als Satelliten (zwischen 800 – 3.000 EW) mit eigenständigen Ortsräten um die Kernstadt liegen. Die Entfernungen bis zum Marktplatz (Fußgängerzone, s. **Bild 4-1**) betragen circa 3,5 bis 7 km. Das Stadtgebiet ist eben, die Bebauung besteht bis auf den Stadtkern weitgehend aus Einfamilienhäusern (s. **Bild 4-2**). Mit einigen großen Industrieanlagen (Kraftwerk, Raffinerie), Ausbildungsstätten und einem ausgedehnten Geschäftszentrum in der Innenstadt ist Lingen als wirtschaftlich bedeutende Stadt einzustufen.

Bild 4-1: Lingen (Fußgängerzone)



Bild 4-2: Lingen (Nähe Linusbad)



Stadtverkehrspolitisches Konzept und Situation

Wichtiges Ziel der Stadtentwicklungspolitik ist es, das Profil gegenüber den benachbarten Mittelstädten Nordhorn und Meppen zu stärken und Lingens Status als Einkaufsstadt und Stadt der Wirtschaft weiter zu festigen. Es ist geplant, das ehemalige Eisenbahnausbesserungswerk von 1856 als Informations- und Technologiezentrum auszubauen und Studenten der FH Osnabrück in Lingen auszubilden (derzeit bereits 400 Studierende, geplant sind 1000). Seit Ende 2000 bildet ein durch die politischen Gremien beschlossener Verkehrsentwicklungsplan die Arbeitsgrundlage der Verwaltung (PGT, 2000). Dazu gibt es seit Mai 2000 zwei politische Aufträge: der

Bereich Radverkehr soll konzeptionell vertieft, ein Buskonzept (Stadtbussystem) soll erarbeitet werden. Zurzeit wird Lingen durch Regionalbuslinien mit wachsenden Kundenzahlen bedient. Ein Stadtverkehr besteht jedoch nicht. Die Innenstadt ist problemlos mit dem Pkw erreichbar. Der ruhende Verkehr wird über ein Parkleitsystem zu privaten und öffentlichen Parkplätzen geführt. Es gibt ca. 2.400 bewirtschaftete Stellplätze in der Innenstadt, unter dem Marktplatz ist eine Tiefgarage. In den Wohngebieten sind flächendeckend Tempo 30-Zonen angeordnet.

Situation im Fuß- und Radverkehr (Infrastruktur/Service)

Die Stadtstruktur der Kernstadt ist insgesamt kompakt, das heißt grundsätzlich fußgänger- und radfahrerfreundlich. Die großflächige, aber dennoch vergleichsweise verkehrsarme und kleinteilig strukturierte Altstadt (Maximalausdehnung ca. 900 m) wirkt als attraktive „Aufenthaltsinsel“ für Fußgänger (und Radfahrer). Das Radfahren in der Haupteinkaufszeit ist von 12 bis 18 Uhr, unabhängig von Markttagen und räumlichen Verhältnissen, untersagt. Begrenzt wird die Altstadt durch die fußgängerfreundliche Grünachse Stadtgrabenpromenade (s. **Bild 4-4**). Entlang der Hauptverkehrsstraßen existiert ein relativ geschlossenes Radverkehrsnetz, aus (meist) geklinkerten Radwegen, in einigen Abschnitten Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen (s. **Bild 4-6**), aber auch gemeinsame Geh- und Radwege oder Gehwege/Radfahrer frei, trotz z.T. vorhandener Flächenreserven im Fahrbahnquerschnitt.

Bild 4-3: fehlende Überquerungshilfe an stark befahrenem Innenstadtring



Bild 4-4: verkehrsarme, historische Stadtgrabenpromenade um die Innenstadt



Eine Besonderheit ist das so genannte "Schattennetz", das sich auf selbstständigen Wegen (abschnittsweise gemeinsam mit Fußgängern) und auf verkehrsarmen Straßen durch Wohngebiete, Grünbereiche und entlang von Bachläufen zieht, aber nur z.T. ausgeschildert ist. An einigen stark vom Kfz-Verkehr bestimmten Zwangspunkten wurden gut befahrbare und sozial sichere Unter- oder Überführungen errichtet (Nordring, Kaiserstraße). Fahrradstellflächen sind

in der Innenstadt und den Geschäftsbereichen der Hauptverkehrsstraßen nicht in ausreichender Anzahl und Qualität vorzufinden. Die Abstellanlage am Bahnhof ist quantitativ und qualitativ nicht ausreichend (s. **Bild 4-5**). Service für Radfahrer bieten in technischer Hinsicht verschiedene Fahrradläden, einige Hotels bieten Leihfahräder für ihre Gäste an.

Bild 4-5: fehlende Abstellmöglichkeiten am Bahnhofsvorplatz



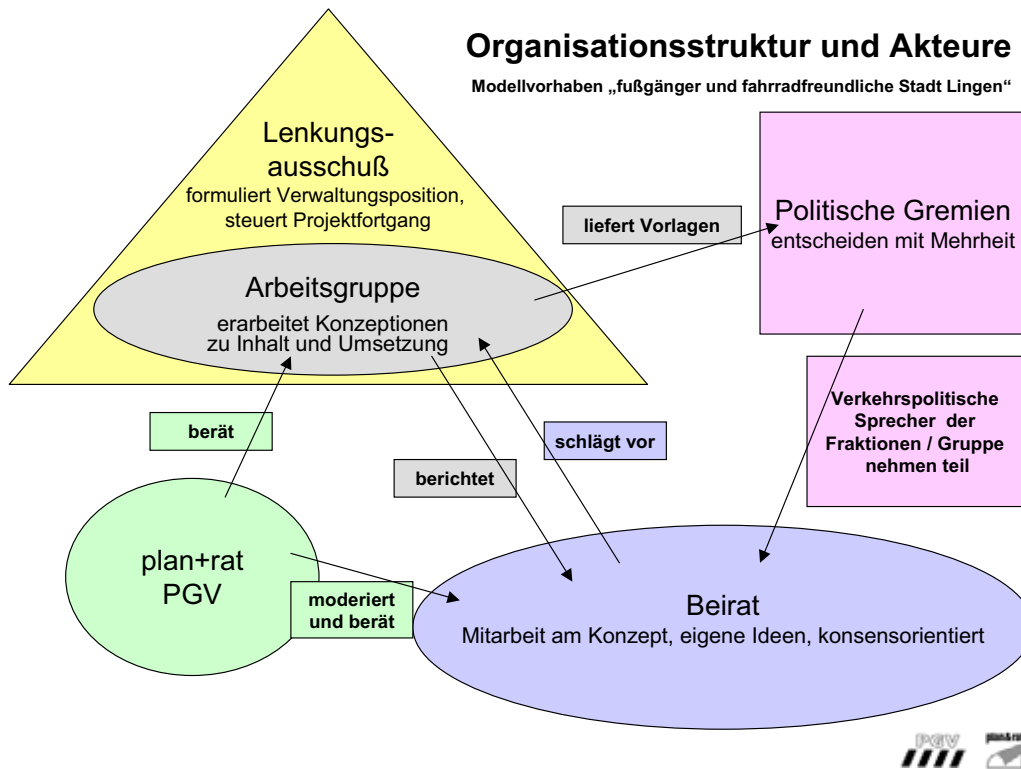
Bild 4-6: vorbildhafter, straßenbegleitender Radweg am Nordring



4.2 Organisationsstruktur zur Durchführung des Modellvorhabens

Ein wesentlicher Baustein des Modellvorhabens ist die Entwicklung einer Organisations- und Kommunikationsstruktur mit der die Förderung des Fuß- und Radverkehrs auf eine breite Basis gestellt wird. Die Verwaltungsspitze der Stadt Lingen ist seit Mai 2000 eingeleistigt, der derzeitige Stadtbaurat ist seit 01.01.2001 im Amt. Die Koordination des Modellvorhabens erfolgt in seinem Dezernat, federführend ist das Amt 61 (Planung und Hochbau). Es liegen Erfahrungen mit Beteiligungsverfahren vor, auch wenn konsensorientierte Verfahren noch keine Praxis sind. Zur StVO-Novelle hat es eine Radverkehrskommission gegeben, bestehend aus ADFC, Polizei, Ordnungsamt und Planungsamt. Seit zwei Jahren gibt es ein Kinder- und Jugendparlament, die Lokale Agenda 21-Arbeit (1998) ist beim Umweltamt angesiedelt. Für die Durchführung des Modellvorhabens wurde eine Organisationsstruktur mit drei Ebenen geschaffen. Sie umfasst die verwaltungsinterne Struktur (Kernarbeitsgruppe) mit Lenkungsausschuss, die Beteiligung der lokalen Akteure (Beirat) und die Beteiligung der politischen Gremien.

Bild 4-7: Organisationsstruktur und Akteure in Lingen



Mitglieder und Aufgaben der drei Organisationsebenen:

- **Arbeitsgruppe in der Verwaltung (Kernarbeitsgruppe)**
 Mitglieder der Arbeitsgruppe sind Amtsleiter (AL) Stadtplanungs- und Hochbauamt. AL Tiefbauamt, AL Ordnungsamt, Mitarbeiterin Stadtplanungs- und Hochbauamt (Projektkoordination), Forschungsnehmer, Pressereferentin (nach Bedarf).
 Aufgaben: Erarbeitung von Konzeptionen und Maßnahmen im Verlauf des Modellvorhabens, Vor- und Nacharbeiten der Beiratssitzungen, Koordination von Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.
- **Lenkungsausschuss** (Arbeitsgruppe plus Dezenten)
 Die Lenkungsgruppe wird nach Bedarf einberufen, im Anschluss an die Sitzung der Arbeitsgruppe. Federführender Dezent ist der Stadtbaurat, weiteres Mitglied ist Dezentin Dezernat III (Kinder, Jugend, Familie).
 Aufgaben: Steuerung des Projektvorgangs aus Sicht der Verwaltungsspitze.
- **Beirat**
 Mitglieder des Beirats sind die Mitglieder der Kernarbeitsgruppe, der Baudezernent und weitere lokale Akteure: Polizei, Straßenbauamt, ADFC, AK "Stadtentwicklung und Verkehr"

(Lokale Agenda), BUND, Verkehrswacht, Wirtschaftsverband, Pressereferentin, Präventionsrat, Kinder- und Jugendparlament, Frauenbeauftragte, Vertretung der Senioren, verkehrspolitische Sprecher der Fraktionen / Gruppe.

Aufgaben: Begleitung des Modellvorhabens, konsensuale Umsetzung des Handlungskonzeptes.

Zuständiges politisches Gremium für das Modellvorhaben ist der Planungs- und Bauausschuss.

4.3 Das Strategiekonzept

Bild 4-8: Ziele und Leitlinien in Lingen (erarbeitet vom Beirat)



Im Rahmen des Modellvorhabens soll die Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Rahmen einer Strategie erfolgen, die neben dem klassischen Feld des Infrastrukturausbaus die weichen Faktoren wie Öffentlichkeitsarbeit mit Beteiligung verschiedener lokaler Akteure berücksichtigt.

Dazu wurden zunächst Leitlinien und Handlungsfelder in der Kernarbeitsgruppe erarbeitet und in zwei Sitzungen des Beirats weiterentwickelt (s. auch **Bild 4-9**). Lingen ist eine kompakte Stadt mit Fahrradtradition und hat vor allem im Berufs- und Einkaufsverkehr Radverkehrspotenziale. Als Oberziel wurde deshalb die Änderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fuß- und Radverkehrs formuliert:

- Auto stehen lassen (Verkehr sparen) und
- Mehr Wege mit dem Rad und zu Fuß.

Auf der Grundlage der Analyse der Stärken und Schwächen im Bereich Fuß- und Radverkehr wurden zusammen mit dem Beirat die einzelnen Handlungsfelder entwickelt, die im Verlauf des Modellvorhabens umgesetzt werden sollten (s. **Bild 4-9**).

Bild 4-9: Handlungskonzept und Handlungsfelder der Stadt Lingen

<p>Handlungskonzept</p> <p>Zentrale These: Handlungskonzepte zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs müssen für alle Beteiligte (lokale Akteure und Gesamtheit der BewohnerInnen) einen Nutzen versprechen, das heißt, positiv besetzt und in eine Gesamtstrategie eingebunden sein. Diese Gesamtstrategie muss die notwendige Infrastruktur, die Beteiligung lokaler Akteure und die Integration in das Verwaltungshandeln umfassen.</p> <p>Handlungsfelder</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes in enger Abstimmung mit dem Projektbegleitenden Beirat Bausteine <ul style="list-style-type: none"> - Radroutennetz (Gesamtstadt) - Programm "Beseitigung von Gefahrenstellen" - Konzept Wegweisung - Konzept Abstellanlagen - Begleitung der Einrichtung einer Fahrradstation am Bahnhof ▪ Kinder/Jugendliche als Radfahrer und Fußgänger <ul style="list-style-type: none"> - Sicherung der Schulwege, Vernetzung der Spielwege - Kinder/Jugendliche als Experten (Kinderverkehrsgutachten, Mängelanalyse) - Kampagne in Zusammenarbeit mit dem Kinder- und Jugendparlament ▪ Fahrrad als Verkehrsmittel im Berufsverkehr ("mit dem Rad zur Arbeit") <ul style="list-style-type: none"> - Kampagne in Zusammenarbeit mit Arbeitgebern/Betriebsrat etc. - Abstellanlagen an Arbeitsplätzen ▪ Fahrrad als Verkehrsmittel zum Einkaufen und zu Freizeitaktivitäten (Kino, Theater, Kneipe) <ul style="list-style-type: none"> - Kampagne in Zusammenarbeit mit Einzelhandel, Gastronomie etc. ▪ Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt <ul style="list-style-type: none"> - Sicherung/Attraktivitätssteigerung der Hauptfußwegebeziehungen in die Innenstadt - Mängelbeseitigung (unter Beteiligung der Senioren) - Nutzen des städtischen "Meldekatasters" - Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone ▪ Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit 	
---	---

4.4 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Die Kommunikation zwischen den einzelnen Akteuren und die allgemeine Öffentlichkeitsarbeit war ein wichtiges Handlungsfeld im Rahmen des Modellvorhabens. Im Haushalt der Stadt Lingen waren dafür 5.000,- €/Jahr vorgesehen.

In Zusammenarbeit mit dem Beirat wurden in der 1. Sitzung jeden Jahres Jahresprogramme zur Öffentlichkeitsarbeit entwickelt. Im Jahr 2002 wurden folgende Aktionen durchgeführt:

- Verkehrssicherheitstage an den Schulen (März/Okt.) (s. **Bild 4-10**);
- Verteilung von Mängelbögen als Beilage in der Presse (20.000 Exemplare);
- Öffentlichkeitsarbeit für das Modellvorhaben am Rande des Giro d`Italia (s. **Bild 4-11**);
- Radtour des Beirats und öffentlicher Workshop (Vorstellung Radroutenkonzept (August) (s. **Bild 4-12**))
- Wettbewerb „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ (s. **Bild 4-13**);
- Fachtagung des ADFC Landesverbandes Niedersachsen „Strategien für eine fahrradfreundliche Stadt“ in Lingen (Nov.);

Bild 4-10: Verkehrssicherheitstage an Linger Schulen



Bild 4-11: Giro D'Italia, Informationsstand zum Modellvorhaben mit Meckerfahrrad



In den Jahren 2003 und 2004 wurden die Verkehrssicherheitstage an den Schulen erfolgreich weitergeführt. Weitere öffentlichkeitswirksame Aktionen waren:

- Teilnahme am Europaweiten Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“ (Sept. 03) (s. **Bild 4-14**);
- Herausgabe des Flyers „Lingen – fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ (Auflage 2.000 Exemplare). Information über neue Elemente im Radverkehr wie Fahrradstraßen, Radfahren im Kreisverkehr (April 04);
- pressewirksame Öffnung der Querung Burgstraße (Fußgängerzone) (April 04) (s. **Baustein 6**);
- Teilnahme der Rathausmitarbeiter an der bundesweiten Kampagne der AOK und des ADFC „Mit dem Rad zur Arbeit“ (2004).

Bild 4-12: Informationsstände auf öffentlichem Workshop



Bild 4-13: Prämierung des Straßenbauamts als fahrradfreundlicher Arbeitgeber



Einen Höhepunkt in 2004 stellte der Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“ am 23.09. dar. Aufbauend auf den Erfolgen aus 2002 wurde er professionell und mit unterschiedlichen Aktionen federführend von der Verwaltung durchgeführt.

Hervorzuheben ist die gute Zusammenarbeit mit den Schulen und dem Kinder- und Jugendparlament (s. Handlungsfeld Kinder und Jugendliche als Radfahrer und Fußgänger, **Bild 4-9**). Die Mängelbögen wurden zusätzlich an den Schulen der Stadt verteilt, so dass sich Schüler ebenfalls zu Mängeln äußern konnten und zugleich das Modellvorhaben mit den Zielen kennen lernen und sich engagieren konnten. An den Verkehrssicherheitstagen ist mit den Schülern über Verbesserungen des Fußgänger- und Radverkehr aus deren Sicht diskutiert worden (s. **Bild 4-10**). In den Sommerferien 2003 wurde eine Ferienpassaktion (Verkehrssquiz) veranstaltet.

Bild 4-14: Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“



Bild 4-15: Zukunftswerkstatt „Jugendfreundliche Stadt“



Für die Zusammenarbeit mit dem Kinder- und Jugendparlament wurden im Beirat Ideen zusammengetragen. Von den Jugendlichen wurden u.a. Fahrradflickkästen aufgestellt und sie entwickelten im Rahmen einer Zukunftswerkstatt Vorschläge für eine kinder- und jugendfreundliche Stadt. Die Ergebnisse wurden der Verwaltung präsentiert (s. **Bild 4-15**) (HEGNER, 2004).

4.5 Konzepte und Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur

Gesamtkonzept

Der gültige Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2000 enthält Aussagen zum Radverkehr und den politischen Auftrag zur konzeptionellen Vertiefung. Deshalb war die Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes in enger Abstimmung mit dem projektbegleitenden Beirat ein wesentliches Handlungsfeld im Rahmen des Modellvorhabens.

Als Elemente des Radverkehrskonzeptes wurden im Beirat festgelegt:

- die Erarbeitung eines Radroutennetzes für die Gesamtstadt (vgl. „Steckbrief“ und ausführlich **Baustein 1**);
- ein Programm „Beseitigung von Gefahrenstellen“ (vgl. ausführlich **Baustein 4**);
- ein Konzept Wegweisung;
- ein Konzept Abstellanlagen (vgl. ausführlich **Baustein 8**) und
- die fachliche Begleitung „Errichtung einer Fahrradstation am Bahnhof“ innerhalb des Projektes der Bahnstufunterführung (vgl. „Steckbrief“).

Für den Fußverkehr, für den ein umfassendes Konzept bisher nicht vorliegt, wurde im Rahmen der Bearbeitung des Handlungsfeldes „Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt“ ein konzeptioneller Baustein entwickelt und durchgeführt: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Aufenthaltsqualität für ältere Menschen durch Mängelbeseitigung (Befragung in Senioreneinrichtungen und Ortsbegehung mit Senioren).

Radroutennetz

Um ein bedarfsgerechtes Hauptroutennetz für den Radverkehr zu planen, wurde im Modellvorhaben dieses Netz nicht durch einen externen Gutachter erarbeitet, sondern interaktiv zusammen mit den lokalen Akteuren des projektbegleitenden Beirats. Nach fachlicher Vorarbeit der Verwaltung mit Unterstützung durch die bearbeitenden Büros gelang dies in relativ kurzer Zeit mit dem Ergebnis, dass dieses Hauptroutennetz durch den Fachausschuss beschlossen wurde. Dieses Vorgehen bot sich u.a. deswegen an, weil mit dem ausgedehnten „Schattennetz“

bereits ein wesentlicher Baustein bestand, der noch der Weiterentwicklung zu einem Alltags- und Freizeitrouthenetz aus einem Guss bedurfte.

Steckbrief: Erarbeitung eines Radrouthenetzes für die Gesamtstadt

1.	<p>Ziele und Funktion im Gesamtkontext: <i>Angebotsplanung für ein attraktives Hauptrouthenetz zum Erreichen aller wichtigen Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitziele sowie der Innenstadt; kontinuierlicher Ausbau, Unterhaltung und Wegweisung zur Verbesserung der Orientierung auch für Ortsfremde (Besucher, Touristen) zur langfristigen Stabilisierung und Erhöhung des Radverkehrsanteils.</i></p>
2.	<p>Räumliche und verkehrsrechtliche Ausgestaltung: <i>Das Hauptrouthenetz hat eine Länge von 37 km und besteht aus drei Elementen: 13 Verbindungen von den Ortsteilen in die Innenstadt, drei Tangentialrouthen („Außenring“, „mittlerer Ring“, „Innenring“); zwei vorrangig auszuschildernde Routhen als Bestandteile des „Schattennetzes“, Verlauf auf straßenbegleitenden Radwegen, verkehrsarmen Nebenstraßen (Tempo 30-Zonen), selbstständigen Geh- und Radwegen und Wirtschaftswegen.</i></p>
3.	<p>Beteiligung lokaler Akteure: <i>Die Kernarbeitsgruppe entwickelte einen Entwurf des Hauptrouthenetzes, der den Mitgliedern des Beirats auf 2 Sitzungen (inkl. Überarbeitung) vorgestellt wurde. Das Radrouthenkonzept (inkl. Anbindung der Ortsteile, Führung durch die Altstadt, Modell eines Altstadtständers) wurde nach der Präsentation auf dem öffentlichen Workshop und der abschließenden Diskussion im Beirat im Oktober 2002 vom Planungs- und Bauausschuss beschlossen.</i></p>
4.	<p>Geschätzte Kosten: <i>1,11 Mio. € (Stand 2003; 37 km á 30 Tsd. €).</i></p>
5.	<p>Finanzierung: <i>Förderung zum Teil über GVFG; Sofortmaßnahmen aus Eigenmitteln bzw. mit städtischem Bauhof.</i></p>
6.	<p>Realisierungsstand (Ende 2004) <i>Durchgängige Befahrbarkeit aller Routhen; 2 Routhen instandgesetzt; Ausschilderung noch offen</i></p>

Bahnhausunterführung

Die Stadt Lingen/ Ems beabsichtigt eine umfangreiche Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes. Die Planungen umfassen den Bau eines Fußgänger- und Radfahrerunnels für die Verbindung der Innenstadtbereiche mit den östlichen Stadtteilen, einen neuen Mittelbahnsteig, B+R- und P+R-Anlagen, eine Fahrradstation und Straßenumbaumaßnahmen.

Die Bahnanlagen stellen derzeit im Fuß- und Radverkehrsnetz der Stadt Lingen eine starke Barriere dar. Zwischen den östlichen Wohngebieten und der Innenstadt besteht eine Netzlücke. Die möglichen Alternativstrecken sind aufgrund ihrer hohen Verkehrsdichte, ihrer begrenzten Straßenraumbreite und ihrer topografischen Beschaffenheit (Brücke) für Fußgänger und Radfahrer nicht sehr attraktiv. Verkehrszählungen und -befragungen am Bahnhof und dessen Umfeld im Mai 2003 (SCHNÜLL/HALLER, 2003) ergaben hohe Potenziale bzw. Veränderungen im

Modal-Split (vom PKW zum Rad bzw. zu den eigenen Füßen) durch den Bau des Fußgänger- und Radfahrertunnels, der den Weg zwischen Innenstadt und östlichen Stadtgebieten um ca. 0,4 km verkürzt.

Steckbrief: Bau einer Bahnunterführung mit Errichtung einer Fahrradstation

1.	Ziele und Funktion im Gesamtkontext: <i>Neu geschaffener, an die Fußgängerzone unmittelbar angrenzender, zentraler Verkehrsverknüpfungspunkt schafft einen städtebaulich-verkehrlichen „Quantensprung“; bedeutet entscheidende Nutzervorteile für den Fuß- und Radverkehr und den ÖPNV; gibt Impulse für die Innenstadtentwicklung; hat demnach Schlüssel-Funktion im Gesamtkonzept.</i>
2.	Räumliche und verkehrsrechtliche Ausgestaltung: <i>Untertunnelung der Gleisanlagen zur direkten, niveaufreien Verbindung der östlichen Stadtteile mit Bahnhof und Innenstadt (Durchbindung der zukünftigen Radhaupttroute Nr. 7); Fahrradstation; Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes.</i>
3.	Geschätzte Kosten: <i>Untertunnelung ca. 7,0 Mio. €; Bahnhofsumfeld inkl. Fahrradstation ca. 2,9 Mio. €.</i>
4.	Finanzierung: <i>Untertunnelung und Bahnhofsumfeld mit Förderung über GVFG; Fahrradstation und andere Serviceeinrichtungen privat mitfinanziert.</i>
5.	Realisierungsstand (2004): <i>Erste bauliche Maßnahmen für 2005 vorgesehen.</i>

Einsatz kostengünstiger Maßnahmen

In Lingen lag zu Beginn des Modellvorhabens eine weitgehend ausgebildete Radverkehrsinfrastruktur vor. Zur Qualitätsverbesserung des Netzes bot sich die Reparatur und Ergänzung mit kostengünstigen und schnell zu realisierenden Maßnahmen an. Die nachstehende Zusammenstellung ist das Ergebnis der Befragung per Checkliste, in der die Bandbreite kostengünstiger Maßnahmen aufgelistet war.

1	Ampelschaltungen für Fußgänger und Radfahrer	6.000,- €
2	Markierte Abbiegehilfen für Radfahrer an Knotenpunkten	„Kein Bedarf“
3	Anlage von Überquerungshilfen	33.000,- €
4	Markierungen für Radfahrer im Längsverkehr	180.000,- €
5	Sonstige kostengünstige Maßnahmen für Radfahrer, z.B. Freigabe von Gehwegen, Öffnung von Einbahnstraßen	9.000,- €
6	Sonstige kostengünstige Maßnahmen für Fußgänger u. Radfahrer, z.B. Ruhebänke, barrierefreie Bordkanten	12.000,- €
7	Sonstige kostengünstige Maßnahmen anderer Art für Fußgänger u. Radfahrer, z.B. punktuelle Instandsetzungen	170.000,- €

Im Zeitraum 2001 bis 2003 wurden insgesamt 30 kostengünstige Maßnahmen oder Maßnahmenbündel realisiert. Dies schließt „sehr kleine“ Maßnahmen ausdrücklich ein. Der Fragebogen umfasste 7 Hauptkategorien kostengünstiger Maßnahmen, nachstehend die Verteilung der jeweils in der Summe in Lingen eingesetzten Ausgaben (ca.-Angaben in €). „Kein Bedarf“ wurde insbesondere bei markierten Abbiegehilfen für Radfahrer in Knotenpunkten und bei der Anlage von Fußgängerüberwegen gesehen. Aus der Mängelbögenaktion gingen besonders die Instandsetzungen hervor (vgl. Kategorie 7).

Die Gesamtkosten der realisierten kostengünstigen Maßnahmen betragen in Lingen für einen Zeitraum von 2001 bis 2003 ca. 410 Tsd. €. Pro Jahr bedeutet dies einen Betrag von ca. 137 Tsd. €. Der Umfang einzelner Maßnahmen schwankt zwischen 50 € für die StVO-gerechte Kennzeichnung der Durchlässigkeit von Sackgassen und 5.000. € für die fahrradfreundliche Verkehrsregelung an einer Straßenbaustelle (inkl. Mittelinsel als Überquerungshilfe wg. Wegeunterbrechung).

Beispiele für umgesetzte Maßnahmen

Bild 4-16: Umbau und Einrichtung der Jakob-Wolff-Straße als erste Fahrradstraße in Lingen



Bild 4-17: Grunderneuerung der Radwege entlang des Dortmund-Ems-Kanals (Radfernweg)



Bild 4-18: Realisierung von Radrouten mit einfachen Mitteln (vgl. **Baustein 9**)



Bild 4-19: Nachträgliche Anordnung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn (Meppener Str.)



Bild 4-20: Kennzeichnung der Durchlässigkeit von Sackgassen (Mühlentorstr.)



Bild 4-21: Barrierefreie Bordsteinkanten an Furten und Überquerungsstellen (Konrad-Adenauer-Ring)



4.6 Finanzierungs- und Förderpraxis

Für die Verbesserung der finanziellen Förderbedingungen des Fuß- und Radverkehrs kann die Stadt Lingen besonders mit folgenden Erfahrungen/Problemen beitragen:

- 100 %-Finanzierung von Fuß- und Radwegen in Neubaugebieten durch städtische Grundstücks- und Erschließungsgesellschaft;
- gelungene Antragstellung und Förderung von Maßnahmen des Rad- und Fußverkehrs mit der Begründung von Modal-Split-Veränderungen und Klimaschutz (Bahnhofsunterführung);
- Probleme insbesondere bei der Finanzierung von Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen nach GVFG,

und wegen nicht geförderter (kostenintensiver) Vorplanungen.

4.7 Erstes Fazit

Die Stadt Lingen hat im Vorhabenszeitraum ein umfangreiches Maßnahmenprogramm auf allen Ebenen entwickelt und umgesetzt. Dazu gehörten sowohl – besonders zum Ende des Modellvorhabens hin – eine intensive Öffentlichkeitsarbeit als auch (von Anfang an bzw. in Fortführung schon laufender Aktivitäten) Markierungs- und Baumaßnahmen für den Fuß- und Radverkehr.

So ist es der Verwaltung nach anfänglichen Schwierigkeiten mit der Durchführung von Öffentlichkeitsarbeit aus der planenden Verwaltung heraus gelungen, diese engagiert über den gesamten Verlauf des Modellvorhabens durchzuführen. Es ist weiterhin erreicht worden, kooperative Beteiligungsstrukturen nachhaltig zu verankern. Die Arbeit in der Kernarbeitsgruppe (Verwaltung) und im Beirat hat zu einer Sensibilisierung der unterschiedlichen Akteure für das Thema „Förderung Rad- und Fußverkehr“, aber auch der Akteure untereinander geführt. Ein Indiz dafür ist die Beibehaltung der Organisationsstruktur und die Fortführung der Beiratsarbeit in 2004 und 2005.

Im Bereich der infrastrukturellen Maßnahmen wurden laufende Programme zur Straßengestaltung und Verkehrsberuhigung in Richtung auf Maßnahmen des Fuß- und Radverkehrs verstärkt. Auffällig war sowohl das breite Spektrum der Maßnahmen als auch die Professionalität der Herangehensweise und Umsetzung. Zu Anfang noch teilweise festzustellende fachliche Defizite bei der planerischen Entwicklung von Maßnahmenkonzepten (Bsp. Haupttroutennetz) konnten behoben werden. Besonders hervorzuheben ist, dass Lingen mit der geplanten Rad- und Fußwegunterführung der Gleisanlagen und der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes eine Schlüsselmaßnahme auf dem Weg zu einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt umsetzen wird.

5. Die Modellstadt Plauen

5.1 Situationsanalyse zu Beginn des Modellvorhabens

Städtebauliche Struktur und Entwicklung

Die kreisfreie Stadt Plauen liegt am Oberlauf der Weißen Elster im Vogtland im Südwesten des Freistaates Sachsen. Die Stadt hat 72.000 Einwohner, wobei ca. 50.000 in der Kernstadt wohnen. Plauen ist Oberzentrum im Regierungsbezirk Chemnitz. Das Stadtgebiet ist topografisch sehr bewegt, charakteristisch sind die Täler von Elster und Syra und die umgebenden Hügel mit bis zu 195 m Höhenunterschied.

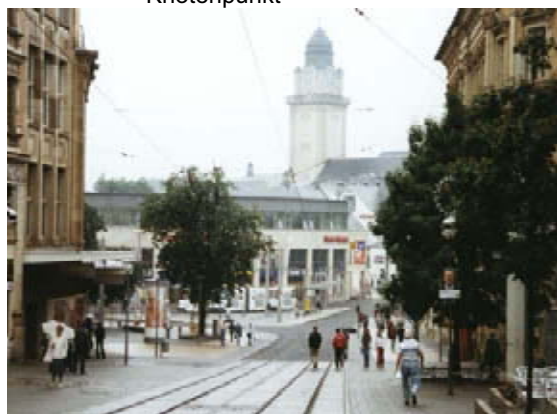
Die Siedlungsstruktur ist geprägt durch Altbaugebiete aus der Gründerzeit mit vier- oder mehrgeschossiger Bebauung (s. **Bild 5-1**), Neubausiedlungen in kriegszerstörten Gebieten sowie der Plattenbausiedlung Reusa. Die Bebauung in der Kernstadt ist relativ stark verdichtet, was tendenziell zu "kurzen Wegen" führt: der Großteil liegt in bis zu 3,5 km Entfernung vom „Tunnel“, dem Stadtmittelpunkt, entfernt (s. **Bild 5-2**).

Die Stadt Plauen hat durch die Wende profitiert und seine ehemalige Schnittfunktion (als Wirtschaftstandort und Gebiet mit hohem Freizeitwert) zwischen Bayern, Tschechischer Republik, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen in Teilen wieder erreicht.

Bild 5-1: Bebauungsstruktur in der Kernstadt



Bild 5-2: Tunnel – Stadtmittelpunkt und ÖPNV-Knotenpunkt



Stadtverkehrspolitisches Konzept und Situation

Als Grundlage für Fördermittel des Freistaates Sachsen ist ein integriertes Stadtentwicklungskonzept unter intensiver Beteiligung lokaler Akteure erarbeitet worden. Dieses liegt als "Stadt-

konzept Plauen 2011" seit Dezember 2001 vor (STADT PLAUEN, 2001)²¹. Mit der Eröffnung der "Stadtgalerie" (ECE-Einkaufszentrum) und der Neugestaltung der zentralen Straßenbahnhaltestelle "Tunnel" (s. **Bild 5-2**) hat die Innenstadt von Plauen einen attraktiven Kern bekommen. Altstadtmarkt und angrenzende Straßenzüge sind saniert und verkehrsberuhigt umgestaltet. Es existiert ein Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 1993. Der Verkehrsatlas ist die verwaltungsinterne Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (Stand 1998), dieser ist erneut in der Fortschreibung. Der Flächennutzungsplan wird neu aufgestellt (Stand Ende 2001). Es gibt einen "Radwegenetz-Plan" (Bestandsplan, fortgeschrieben bis September 2000). Der öffentliche Personennahverkehr hat mit 6 Straßenbahn- und einer Buslinie und einem Anteil von 14% am Modal-Split eine vergleichbar hohe Bedeutung. Es gibt eine Reihe von Tempo 30-Zonen, aber kein Tempo 30-Konzept. Ein Verkehrsberuhigungskonzept für die Innenstadt ist in Bearbeitung.

Im Jahr 2000 sammelte eine Bürgerinitiative 7.000 Unterschriften "Plauen braucht mehr Radwege". Das war mit ausschlaggebend für die Bewerbung als Modellstadt.

Situation im Fuß- und Radverkehr (Infrastruktur und Service)

Die Stadtstruktur der Kernstadt ist als kompakt mit bandförmigen Verästelungen zu charakterisieren; die Entfernungen beispielsweise von Sorga oder Oberneundorf zum Tunnel (dem Stadtmittelpunkt) (s. **Bild 5-2**) betragen ca. 3,5 km. Die Innenstadt mit über 1 km Durchmesser ist geprägt durch einen kleinteiligen Altstadtkern und eine etwa 800 m lange Fußgängerzone (Bahnhofstraße), neben der Stadtgalerie das Geschäftszentrum und die Verbindung zum Bahnhof (s. **Bild 5-3**).

Barrieren in der Kernstadt bilden linienhaft die Bahnstrecken Reichenbach – Hof bzw. – Oelsnitz (nur wenige Unterführungen) und Greiz – Oelsnitz (meist kreuzungsfreie Querungen) sowie die Elster. Die Verkehrsbelastungen sind besonders im Zuge der Bundesstraßen 92 und 173 so erheblich (bis zu 27.000 KFZ/Tag), dass von einer starken Trennwirkung gesprochen werden muss. Hinzu kommen in der Kernstadt verschiedene Straßenzüge des Kfz-Verkehrs, die ebenfalls stark belastet sind (s. **Bild 5-4**). Ungesicherte Überquerungshilfen als Mittelinseln sind an einigen Stellen vorhanden, Fußgängerüberwege nur vereinzelt. Ein weiteres Problem sind die nicht abgesenkten Bordsteine (besonders für Mobilitätsbehinderte) (s. **Bild 5-5**) und die teilweise erheblichen Schäden im Gehwegbereich.

²¹ Vgl. auch (<http://www.innochange.com/stadtkonzept2011/technische-infrastruktur/techn-infra-innerstaedisches-verkehrsnetz.htm>)

Ein Radverkehrsnetz ist nicht vorhanden, Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen fehlen fast vollständig. Die Länge der straßenbegleitenden Radwege beträgt 17,5 km (Stand 2002), davon 10,5 km nicht benutzungspflichtig (Gehweg, Radfahrer frei). Dort, wo Radverkehrsanlagen angelegt wurden, haben sie z.T. bauliche Mängel (mangelnde Bordabsenkungen). Die verkehrsarme Innenstadt ist für das Radfahren dagegen potentiell attraktiv, Radfahren ist in der Fußgängerzone unbeschränkt möglich. Vor allem im Erschließungsstraßennetz gibt es viele Pflasterstraßen (s. **Bild 5-1**), in Innenstadtnähe wie auch in einigen Wohngebieten Einbahnstraßensysteme, die bisher nur in Ausnahmefällen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sind und das Radfahren insgesamt relativ unattraktiv machen.

Bild 5-3: für Fußgänger, Radfahrer und Straßenbahnnutzer gleichermaßen umweltfreundlich erschlossene Fußgängerzone



Bild 5-4: gute Erschließungsqualität durch Straßenbahn -- fehlende Überquerbarkeit durch breite Fahrbahn



Bild 5-5: nur vereinzelte Radwegabschnitte, z.T. baulich Mängel (hier: hohe Bordkante)



Bild 5-6: hohe Aufenthaltsqualität in der Altstadt (Klostermarkt)

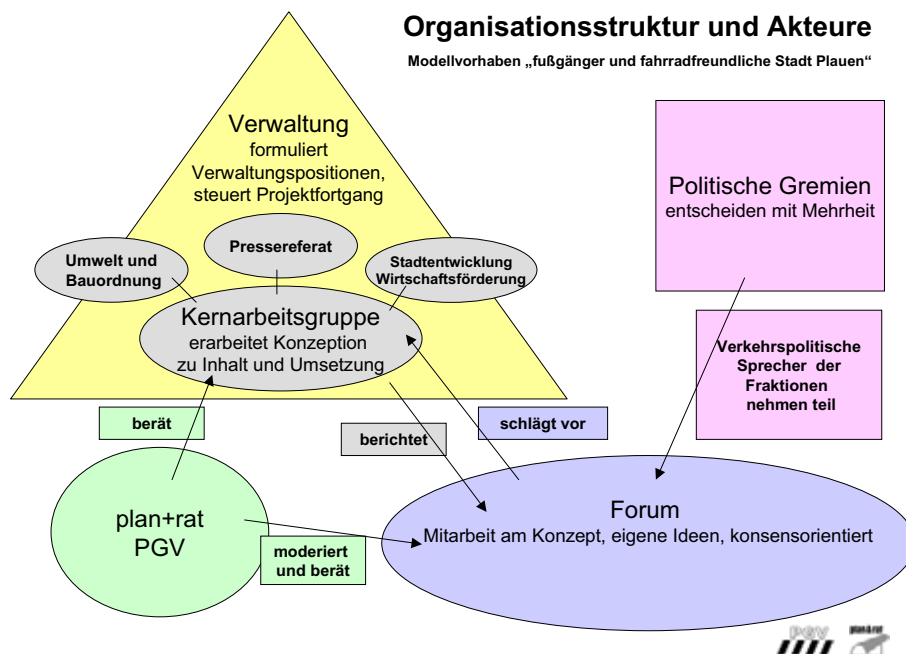


Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum sind noch selten zu finden (z.B. Fußgängerzone), dann auch in unterschiedlicher Qualität und zum Teil städtebaulich nicht angepasst (Ausnahme Bereich Stadtgalerie). Die Wegweisung beschränkt sich auf einzelne Radwander- routen im Außenbereich (Vogtland - Routen). Fahrradmitnahme in der Straßenbahn ist erlaubt, aber kaum bekannt, obwohl die topographischen Probleme damit behebbar wären. Service für Radfahrer bieten verschiedene, z.T. gut ausgestattete Fahrradläden (Fahrradverleih) und die Plauen-Information im Rathaus.

5.2 Organisationsstruktur zur Durchführung des Modellvorhabens

Ein wesentlicher Baustein des Modellvorhabens zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs ist die Entwicklung einer Organisations- und Kommunikationsstruktur. Die Verwaltungsspitze ist eingleisig. Seit Mitte 1999 hat die Stadt Plauen einen neuen Oberbürgermeister, der sich nach eigenen Aussagen persönlich für den Erfolg des Modellvorhabens einsetzen wird. Im ersten Halbjahr gab es einen Wechsel im Baudezernat, der neue Dezernent ist seit 01.09.01 im Amt. Die Koordination des Modellvorhabens liegt in seinem Geschäftsbereich und zwar im Fachgebiet 3 – Straßenverwaltung, Straßenverkehrswesen. Für die Laufzeit des Modellvorhabens ist eine Koordinatorin (quasi als Stabsstelle) eingesetzt. Die personellen Kapazitäten im Bereich Verkehrsplanung sind begrenzt. Die Beteiligungskultur und Öffentlichkeitsarbeit seitens der Verwaltung ist nicht sehr ausgeprägt. Gute Ansätze liegen durch das erarbeitete "Stadtkonzept Plauen 2011" vor. Hier handelt es sich um einen konsensorientierten Prozess (Stärken-Schwächen-Analyse, Erarbeitung von Leitbildern und Maßnahmen in thematischen Bürgergruppen). Für die Durchführung des Modellvorhabens wurde eine Organisationsstruktur mit zwei Ebenen geschaffen. Sie umfasst die verwaltungsinterne Struktur (Kernarbeitsgruppe), die Beteiligung der lokalen Akteure (Forum) und die Beteiligung der politischen Gremien (s. **Bild 5-7**).

Bild 5-7: Organisationsstruktur und Akteure in Plauen



Mitglieder und Aufgaben der beiden Organisationsebenen:

▪ **Arbeitsgruppe in der Verwaltung (Kernarbeitsgruppe)**

Mitglieder der Arbeitsgruppe sind Koordinatorin Modellvorhaben, Sachgebietsleiterin Fachgebiet 3 Straßenverkehrswesen, Mitarbeiterin Stadtplanungsamt, Forschungsnehmer, weitere Amts- bzw. Abteilungsleiter nach Bedarf (Einladung zu Tagesordnungspunkten).

Aufgaben: Erarbeitung von Konzeptionen und Maßnahmen im Verlauf des Modellvorhabens, Vor- und Nacharbeiten der Sitzungen des Forum, Koordination von Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

▪ **Forum (projektbegleitender Beirat)**

Mitglieder des Forum sind die Mitglieder der AG, der Oberbürgermeister und weitere lokale Akteure: Straßenbauamt Plauen, Landratsamt Vogtlandkreis, Siedlerbund, Seniorenbüro, Seniorenbeirat, Polizeirevier, Initiative "Plauen braucht Radwege", Behindertenbeauftragte, Radsportvereine, Fahrradkurier, Wirtschaftsjuvenen, Naturfreunde Plauen (Rad und Fuß), Gleichstellungsbeauftragte, Vertreter der politischen Fraktionen.


Aufgaben: Begleitung des Modellvorhabens, konsensuale Umsetzung des Handlungskonzeptes.

Zuständiges politisches Gremium für das Modellvorhaben ist der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Umwelt.

5.3 Das Strategiekonzept

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs soll im Rahmen einer Strategie erfolgen, die neben dem klassischen Feld des Infrastrukturausbaus die weichen Faktoren wie Öffentlichkeitsarbeit mit Beteiligung verschiedener lokaler Akteure berücksichtigt. Vor dem Hintergrund des geringen Radverkehrsanteils und der ungenügenden Radverkehrsinfrastruktur wurde der Schwerpunkt bewusst auf die Förderung des Radverkehrs gelegt. Auf der ersten Sitzung des Forum wurden mit Unterstützung des Oberbürgermeisters Ziele und Leitlinien formuliert, die auch zum Modal-Split konkrete Aussagen machten (s. **Bild 5-8**).

Bild 5-8: Ziele und Leitlinien in Plauen



Modellvorhaben „fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“

Motto:

Das Fahrrad als Verkehrsmittel wieder entdecken.....das geht auch in Plauen

Ziele und Leitlinien für Plauen

1. Erhöhung des Radverkehrsanteils (derzeit liegt der Anteil bei 3%), möglichst keine Verlagerungen zum ÖPNV.
Ziel: 5% in 2005, 10% in 2010.
2. Stabilisieren des hohen Anteils des Fußverkehrs (derzeit bei 39 %).
3. Berücksichtigung der Belange der (Mobilitäts-) Behinderten bei allen Planungen.
4. Entwickeln und nachhaltige Verankerung einer Beteiligungs- und Kommunikationskultur zur Förderung von Rad- und Fußverkehr bei den Akteuren in Politik, Verwaltung und BürgerInnen (öffentliches Bewusstsein schaffen, damit z.B. nach zwei Jahren verstärkt Mittel zum Bau von Radverkehrsinfrastruktur in den Haushalt eingestellt werden).

Nach der Formulierung von Wünschen und Ideen für eine „fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ wurden vom Forum die nachstehenden Handlungsfelder festgelegt, die im Verlauf des Modellvorhabens umgesetzt werden sollten (s. **Bild 5-9**).

Bild 5-9: Handlungsfelder für Plauen



Handlungsfelder

Organisations- und Kommunikationsstruktur

- zur Begleitung des Modellvorhabens
- zur nachhaltigen Verankerung der Förderung des Rad- und Fußverkehrs

Öffentlichkeitskampagne "auf allen Ebenen" zur Förderung des Radverkehrs

- Das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel (mit dem Rad zur Arbeit/zum Einkufen) wiederentdecken... (fahrradorientierte Öffentlichkeitsarbeit)
- Fahrrad- und Tourismusförderung Hand in Hand (Stadtmarketing)
- Radfahren ist gesund : Zusammenarbeit mit Ärzten, Sportvereinen, Krankenkassen
- schnelles Ausnutzen wirtschaftlicher Potenziale des Radverkehrs in einem boomenden Sektor,
- Imageförderung

Fahrrad- und Tourismusförderung Hand in Hand

- Anbinden der Stadt Plauen an das touristische Radverkehrsnetz
- Bisherige Bedeutung des touristischen Radverkehrs herausstellen
- Kombination Alltagsverkehrsnetz / touristisches Freizeitverkehrsnetz
- Zusammenarbeit mit Tourismusorganisationen, Gaststätten, Hotels

Erarbeitung eines Netzkonzeptes "fahrradfreundliche Stadt"

- Ideenpool - Prüfen von Handlungsalternativen (brainstorming)
- Entwerfen einer Handlungsstrategie
- Aufstellen eines Radverkehrsnetzkonzeptes (Problemanalyse, Wunschliniennetz, Netzentwurf)
- Sofortmaßnahmen/ Prioritäten

Erreichbarkeit der Straßenbahn zu Fuß und mit dem Rad

- sichere, attraktive Haltestellenzugänge zu Fuß und mit dem Rad
- Förderung von Bike-and-ride an den Linienendpunkten,

Kinder und Jugendliche als Radfahrer und Fußgänger

- Sicherung / Attraktivitätssteigerung der Schul- und Spielwege
- Kinder als Verkehrsgutachter (Mängelanalyse)

5.4 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Vor dem Hintergrund des relativ geringen Stellenwertes des Fahrrades besonders als Alltagsverkehrsmittel galt es, eine offensive Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs „auf allen Ebenen“ durchzuführen. Das Modellvorhaben stand unter dem Motto „Das Fahrrad als

Verkehrsmittel wieder entdecken ... das geht auch in Plauen“. Neben der Erarbeitung eines Netzkonzeptes für den Alltags- und Freizeitverkehr war eine Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Radverkehrs (Bewusstsein schaffen) ein wesentliches Handlungsfeld (s. **Bild 5-9**).

Der Startschuss für das Modellvorhaben erfolgte durch den Oberbürgermeister (s. **Bild 5-10**) im Rahmen des europaweiten Aktionstages „In die Stadt – ohne mein Auto“ (22.09.01), wo das Projekt mit Aktivitäten und Ständen der verschiedenen lokalen Akteure vorgestellt wurde (z.B. Probefahren mit Elektrofahrrädern).

In Zusammenarbeit mit dem Forum wurden in der 1. Sitzung jeden Jahres Jahresprogramme zur Öffentlichkeitsarbeit entwickelt. Beispielhaft seien folgende Aktionen genannt, begleitet durch gute Ankündigung und Berichterstattung in der Presse:

- Ausstellung „Radfahren im Stadtverkehr“ (Leihgabe) im Rathausfoyer mit begleitenden Aktivitäten (Briefkasten für Mängelcoupons, Podiumsdiskussion) (April 2002);
- Präsentation des Modellvorhabens auf lokalen Verbrauchermessen („Plauener Frühling“, VOREA) mit Radbörse und Quiz (April/Okt. 2002) (s. **Bild 5-11**);
- diverse Radtouren (mit hoher Beteiligung der Bevölkerung), veranstaltet von der Verwaltung, der Stadtgalerie und weiteren Akteuren, z.B. Radsportvereinen (s. **Bild 5-12**);
- Internetforum in Lokalpresse (Vogtlandanzeiger);
- Einrichten einer Internetseite auf dem Stadtportal der Stadt Plauen (s. **Bild 5-13**);
- 100 Jahre Radrennbahn in Plauen (in Zusammenarbeit mit dem Radsportverein und der Verkehrswacht (Aug. 2003).

Bild 5-10: Auftaktveranstaltung des Modellvorhabens mit OB und dem Projektleiter des Umweltbundesamtes (Dr. Friedrich)



Bild 5-11: Fahrradquiz auf der VOREA 2002



Bild 5-12: Radtour (Veranstalter: Stadtgalerie)



Bild 5-13: Internetseite der Stadt Plauen zum Modellvorhaben mit Zielen und Meinungsumfrage



Bild 5-14: Öffentlichkeitswirksame Tour des Forum



Bild 5-15: Aufarbeitung der Pressearbeit im Forum



Zum Thema „Kinder und Jugendliche als ‚Radfahrer und Fußgänger‘“ hat im Februar 2003 ein Sonder-Forum unter Beteiligung der Verkehrswacht (mit den Verkehrskadetten) und der Polizei stattgefunden. Zusammen mit den Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit wurde ein strategisches Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel, die Bevölkerung für die Belange von Kindern und Jugendlichen zu sensibilisieren, erarbeitet. So wurde ein Sicherheitscheck von Rädern an Schulen durchgeführt und die Stadtbesten der Radfahrausbildung prämiert. Im Jahr 2004 wurden die Schulwegpläne aller 11 Grundschulen komplett von einer Arbeitsgruppe überarbeitet.

Hervorzuheben sind die öffentlichkeitswirksamen Touren des Forum, die zu Fuß und mit dem Rad jährlich im Mai stattfanden. Dabei wurden bereits realisierte Maßnahmen einzelner Routen des Netzes besichtigt, aber auch Problembereiche in Augenschein genommen (s. **Bild 5-14**).

Beispielhaft ist die gute Öffentlichkeitsarbeit der Verwaltung (s. **Bild 5-15**). Hervorzuheben ist hier besonders die Zusammenarbeit mit den örtlichen Medien (Lokalpresse, Lokalradio und – fernsehen) (s. **Baustein 10**), aber auch das Engagement einzelner Mitglieder des Forum (s. **Baustein 11**).

5.5 Konzepte und Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur

Gesamtkonzept

Die Ausgangssituation der Stadt Plauen ist gekennzeichnet durch fehlende Infrastruktur für den Radverkehr, jedoch eine ausgedehnte Fußgängerzone im Stadtzentrum und einen hohen gesamtstädtischen Fußverkehrsanteil. Zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur wurden im Forum festgelegt (vgl. **Bild 5-9**):

- Die „Erarbeitung eines Netzkonzeptes Fahrradfreundliche Stadt“ (vgl. **Steckbrief**);
- die „Fahrrad- und Tourismusförderung Hand in Hand“, hier besonders Freizeitverkehrsnetz (vgl. **Steckbrief**) und Elsterradweg inkl. beispielhaftem Finanzierungskonzept (vgl. ausführlich **Baustein 2**);
- Die „Erreichbarkeit der Straßenbahn zu Fuß und mit dem Rad“ (barrierefreie Gestaltung der Haltestellen und Fahrradabstellanlagen).

Die räumliche Struktur der Stadt erlaubt nicht wie sonst bei Städten im Flachland üblich ein weitgehend einheitliches Netz für den Alltags- und Freizeitradverkehr. Dies hat seinen Grund darin, dass – mit Ausnahme des zukünftigen Elster-Radweges – die Freizeitwege und touristischen Routen eher im weiteren Umfeld der Stadt und überwiegend tangential verlaufen. Die Haupttrouten innerhalb der Kernstadt weisen dagegen radiale Ausrichtungen zum Stadtzentrum auf und verlaufen in der Regel nicht durch Grünzonen. Die Haupttrouten sind demnach ideale Zubringerrouten, um direkt und sicher „ins Grüne“ zu gelangen.

Die grundlegende Bearbeitung des ersten Entwurfes des Haupttroutennetzes einschließlich Mängelaufnahme erfolgte durch die Forschungsnehmer, der Feinschliff der Routenverläufe und der Maßnahmenplanung durch die „AG Netzüberprüfung“ des Forum²². Stand der Realisierung sind zum Berichtszeitpunkt die Route 1 und Abschnitte des Elsterradweges, der aber auf Alternativrouten im Stadtgebiet bereits durchgehend befahrbar ist.

²² Das Routennetzkonzept (Stand 2003) ist auf der **Materialien-CD** dokumentiert.

Steckbrief: Erarbeitung eines Netzkonzeptes "Fahrradfreundliche Stadt" (Alltagsrouten)

<p>1. Ziele und Funktion im Gesamtkontext: <i>Angebotsplanung für ein attraktives Haupttroutennetz zum Erreichen aller wichtigen Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitziele sowie der Innenstadt; stufenweiser Ausbau, beginnend mit Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen; flächenhafte Wegweisung zur Gewährleistung der Orientierung für Einheimische und Touristen; stetige Erhöhung des bisher geringen Radverkehrsanteils.</i></p>
<p>2. Räumliche und verkehrsrechtliche Ausgestaltung: <i>Das Haupttroutennetz hat 15 radiale Routen mit einer Gesamtlänge von 73 km und 25 km tangentielle Verbindungen (Stand 2004). Es verläuft auf Sammel- und Erschließungsstraßen, straßenbegleitenden Gehwegen, selbstständigen Geh- und Radwegen und Wirtschaftswegen. Pilotfunktion bei der Umsetzung genießt die Route 1 Innenstadt – MAN-Plamag – Gewerbepark Schöpsdrehe. Der Elsterradweg (22 km Länge, davon 6 km identisch mit Haupttrouten) stellt eine ergänzende, innerstädtisch für den Alltags- und Freizeitverkehr gleichermaßen wichtige Diagonalverbindung her, der erst zu einem späteren Zeitpunkt durchgängig entlang des Flusslaufes der Elster führen wird.</i></p>
<p>3. Geschätzte Kosten: <i>Elsterradweg 2,06 Mio. € (Stand 2003); übriges Haupttroutennetz 2,94 Mio. € (98 km á 30 Tsd. €)</i></p>
<p>4. Finanzierung: <i>Förderung über GVFG-, GA- und Sanierungsmittel bzw. über Baulast Land/Bund; Sofortmaßnahmen aus Eigenmitteln bzw. mit städtischem Bauhof</i></p>
<p>5. Realisierungsstand (2004): <i>politische Beschlussfassung im März 2002; Route 1 realisiert; Elster-Radweg insgesamt in Planung, auf vorhandenen Straßen und Wegen befahrbar (z.T. Alternativtrassen), flussnahe Abschnitte z.T. provisorisch hergerichtet (Bürgeraktion)</i></p>

Steckbrief: Konzept für ein freizeitorientiertes Radverkehrsnetz

<p>1. Ziele und Funktion im Gesamtkontext: <i>Attraktive Routenangebote für Fahranfänger, Freizeit- und Wochenendradler schaffen, auch als „Motor“ für erweiterte Teilnahme der Einheimischen am Radverkehr im Alltag; Anknüpfen an Radsporttradition; Ausschöpfen der bedeutenden landschaftlichen und kulturellen touristischen Potenziale, Ausnutzen des Radtourismus als wirtschaftliche Zuwachsbranche.</i></p>
<p>2. Räumliche und verkehrsrechtliche Ausgestaltung: <i>Vorgeschlagene Ausschilderung von 2 Rundrouten "Rund um Plauen" (40 km) und „Stadtwaldroute“ (13 km, Flyer-Entwurf liegt vor) sowie 1 „Sieben-Brücken“-Streckenroute über 23 km Länge; Routenplanung unter Beachtung eines möglichst autoverkehrsarmen Verlaufs auf vorhandenen Straßen und Wegen mit verträglichen, familienfreundlichen Steigungen und einer guten ÖPNV-Anbindung.</i></p>
<p>3. Geschätzte Kosten: <i>1,14 Mio. € (76 km á 15 Tsd. €)</i></p>
<p>4. Finanzierung: <i>Zum Berichtszeitpunkt offen.</i></p>
<p>5. Realisierungsstand (2004): <i>Noch keine politische Beschlussfassung erfolgt.</i></p>

Das Konzept für das freizeitorientierte Radverkehrsnetz wurde im Rahmen einer Diplomarbeit erarbeitet (OTTIGER; J., 2003)²³. Dazu gehörte auch eine Befragung (216 Personen). Diese ergab, dass ein Nachfragepotenzial für die Nutzung von Freizeitradrouten zweifellos vorhanden ist. 54 % der Befragten bewerten das Angebot jedoch nur als ausreichend oder mangelhaft. Komforteinbußen und Sicherheitsdefizite sind Schwachstellen der Routen. Unzureichende Breite und Befestigung, vor allem auch auf Teilstrecken, die für den motorisierten Verkehr nicht freigegeben sind, stellen ein Gefahrenpotenzial auf den Freizeitrouten dar. Das Konzept enthält eine Ergänzung zum Netzentwurf der Alltagsrouten und attraktive Verbindungen zum Freizeitradverkehr. So wurden interessante Ziele wie Sehenswürdigkeiten, attraktive Naturgebiete und –denkmäler, Parks und Aussichtspunkte, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Rastmöglichkeiten und Beherbergungsmöglichkeiten, Informations- und Serviceeinrichtungen sowie Stationen des ÖPNV in die Planungen der Netzkonzeption eingebunden. Aus Umwelt- und Kostengründen wurden bestehende Wege für die Routenführung genutzt. Bei der Konzepterstellung wurden die topografischen Bedingungen berücksichtigt, so dass nur wenige schwierige Teilstücke existieren.

Einsatz kostengünstiger Maßnahmen

In Plauen wurden für den Zeitraum 2001 bis 2003 lediglich 12 „kostengünstige“ Maßnahmen oder Maßnahmenbündel gemeldet. Kein Bedarf bestand bei 11 von den insgesamt 24 abgefragten Maßnahmenkategorien. Der Fragebogen umfasste 7 Hauptkategorien kostengünstiger Maßnahmen, nachstehend die Verteilung der jeweils in der Summe in Plauen eingesetzten Ausgaben (ca.-Angaben in €). Für viele Maßnahmen im Zuge von anderen Vorhaben konnten keine Extra-Kosten ausgewiesen werden. „Kein Bedarf“ wurde bei Ampelschaltungen für Fußgänger und Radfahrer, markierten Abbiegehilfen für Radfahrer in Knotenpunkten und bei Markierungen für Radfahrer im Längsverkehr gesehen. Aus der Mängelbogenaktion gingen besonders die Instandsetzungen und die Einrichtung von nicht benutzungspflichtigen Radwegen (Gehweg/Radfahrer frei) hervor (s. **Baustein 3**).

²³ OTTIGER, J. (2003). „Freizeit erfahren – Planung eines freizeitorientierten Radverkehrsnetzes am Beispiel Plauen“ Routenkonzept und Befragung (s. **Materialien-CD**)

1	Ampelschaltungen für Fußgänger und Radfahrer	Kein Bedarf
2	Markierte Abbiegehilfen für Radfahrer an Knotenpunkten	Kein Bedarf
3	Anlage von Überquerungshilfen	Keine Angabe
4	Markierungen für Radfahrer im Längsverkehr	Kein Bedarf
5	Sonstige kostengünstige Maßnahmen für Radfahrer, z.B. Freigabe von Gehwegen, Öffnung von Einbahnstraßen	1.600,- €
6	Sonstige kostengünstige Maßnahmen für Fußgänger u. Radfahrer, z.B. Ruhebänke, barrierefreie Bordkanten	12.000,- €
7	Sonstige kostengünstige Maßnahmen anderer Art für Fußgänger u. Radfahrer, z.B. punktuelle Instandsetzungen	Keine Angabe

Beispiele für umgesetzte Maßnahmen

Bild 5-16: Maßnahmenbündel Elsterradweg und barrierefreie Straßenbahnhaltestelle (Holbeinstr.)



Bild 5-17: Fuß-/Radwegverbindung im EU-Projekt Landschaftspark Mühlgraben/Elsteraue auf einer ehem. Industriebrache



Bild 5-18: Beispiel für erste Umbaumaßnahmen mit „Gehweg/Radfahrer frei“-Regelungen (Jößnitzer Str.)



Bild 5-19: Kleinteiliges Bike + Ride-Angebot mit guter Akzeptanz (Neundorf)



Bild 5-20: Beispiel für erste Markierungsmaßnahmen (August-Bebel-Str.)



Bild 5-21: Einbahnstraße geöffnet für den Radverkehr (Am Stadion)



5.6 Finanzierungs- und Förderpraxis

Zum Thema Finanzierungs- und Förderpraxis des Fuß- und Radverkehrs hat die Stadt Plauen (Land Sachsen) folgende Erfahrungen gemacht:

- gute Fördermöglichkeiten für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen, bei touristischen Routen und bei Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen;
- modellhafte Zusammenarbeit Stadt/ Straßenbauamt, z. B. Verwaltungsvereinbarungen über abgerückte straßenbegleitende Führungen und Finanzierung aus den 90 Mio. € Bundesmittel im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans;
- modellhafte Zusammenarbeit Stadt/ Wirtschaft, z.B. Grundstücksüberfahrt an Autohaus im Zuge Elsterradweg, Sponsoring.

Probleme ergeben sich aufgrund einer fehlenden Haushaltsstelle „Radverkehr“ und damit verbundene Unflexibilität beim Mitteleinsatz. Somit ist auch eine Haushaltstransparenz im Verkehrsbereich noch nicht herstellbar. Weitere Probleme ergaben sich bei der Finanzierung nach GVFG mit der sogenannten Bagatellgrenze.

5.7 Erstes Fazit

Im Verlauf des Modellvorhabens sind sowohl von der Verwaltung als auch von anderen lokalen Akteuren, die großenteils im projektbegleitenden Beirat, dem Forum, vertreten waren, zahlreiche Aktionen mit einer hohen Beachtung in der Bevölkerung durchgeführt worden. Dies war ganz im Sinne der vereinbarten offensiven Öffentlichkeitskampagne, um ein Bewusstsein in

Plauen für die Förderung des Radverkehrs zu schaffen. Hervorzuheben ist hier die Tatsache, dass für die Laufzeit des Modellvorhabens vom Oberbürgermeister eine Koordinatorin (quasi als Stabsstelle) eingesetzt wurde, die bis Ende 2002 besonders dieses Handlungsfeld aktiv umsetzte.

Die kontinuierliche und gute Berichterstattung in den lokalen Medien und die publikumswirksamen Radtouren (hier wurde angeknüpft an die Tradition der Stadt Plauen im Radsport) führten zu hohen Erwartungen an die Umsetzung von Maßnahmen seitens der beteiligten Akteure. Die Arbeit in der Kernarbeitsgruppe (Verwaltung) und im Forum hat zu einer Sensibilisierung und Kompetenzerweiterung der unterschiedlichen Akteure zum Thema „Förderung des Fuß- und Radverkehrs“ geführt. Hervorzuheben ist die Arbeitsweise, d.h. das aktive Einbeziehen weiterer Akteure, z.B. durch das Sonder-Forum zum Handlungsfeld „Kinder & Jugendliche“ bzw. die AG Netzüberprüfung, die als Untergruppe des Forum den Bestand einzelner Routen des Netzkonzeptes erfasste.

Im Bereich der infrastrukturellen Maßnahmen für den Radverkehr sind erste Fertigstellungen größerer und auch attraktiver Abschnitte erfolgt (Route 1, Elsterradweg). Mit der Ausschilderung „Gehweg/Radfahrer frei“ an Schulwegen und anderen stärker benutzten Strecken konnte die Verkehrssicherheit verbessert werden. Als Maßnahmen im Fußverkehr sind die vor Ort als besonders dringend empfundenen Oberflächenerneuerungen an Gehwegen im Umfeld der Innenstadt zu nennen (Sofortmaßnahmen). Für Rad- und Fußverkehr gleichermaßen vorteilhaft war auch die weitgehende Neugestaltung des Innenstadtzentrums („Tunnel“) im Vorhabenszeitraum. Weil man aber bei „Null“ anfang, konnten die insgesamt hochgesteckten Erwartungen der Bevölkerung dennoch nicht erfüllt werden. Auch das planerisch mögliche Repertoire an Art und Umfang kostengünstiger Maßnahmen wurde bislang noch nicht ausgeschöpft. Dazu zählen z.B. die Anlage von Schutz- und Radfahrstreifen und die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung durch Beschilderung.

6. Die Modellstadt Lutherstadt Wittenberg

6.1 Situationsanalyse zu Beginn des Modellvorhabens

Städtebauliche Struktur und Entwicklung

Die Kreisstadt Lutherstadt Wittenberg liegt am Mittellauf der Elbe im Osten des Bundeslandes Sachsen-Anhalt. Nördlich der Stadt schließt sich der Fläming an, südlich die weite Mittelelbe mit ihren Altarmen und die Dübener Heide. Das Stadtgebiet ist überwiegend eben, im Nordosten treten kleinere Höhenunterschiede auf. Wittenberg ist als Ausgangspunkt der lutherischen Reformationsbewegung weltberühmt. Die Stadt verfügt über viele kulturhistorisch bedeutende Gebäude, die Luthergedenkstätten sind UNESCO-Weltkulturerbe.

In den letzten Jahrzehnten dominierte bis zur Wende die chemische Industrie und der Maschinenbau. Heute vollzieht sich in der Stadt (ca. 50.000 Einwohner, davon ca. 45.000 in der Kernstadt) ein Strukturwandel: Handwerksbetriebe, mittelständische Unternehmen und Dienstleistungsbetriebe prägen zunehmend das Wirtschaftsleben der Stadt. Daneben spielt der Tourismus eine große Rolle. Die historische Altstadt ist verkehrsberuhigt bzw. Fußgängerzone (s. **Bild 6-1**) und für den Durchgangsverkehr nicht zugelassen. Im Norden grenzen die Lerchenberg-Siedlung und die Friedrichstadt an. Es sind ehemalige Dorfkerne und Siedlungen aus den 30iger Jahren, ergänzt um Plattensiedlungen aus den 70iger Jahren. Im Westen liegt das langgestreckte Wittenberg-West. Hier ist auch die erste autofreie Siedlung Deutschlands (Werksiedlung Piesteritz) zu finden.

Bild 6-1: Wittenberger Altstadt (Fußgängerzone)



Bild 6-2: Kernstadt (Geschwister-Scholl-Straße)



Stadtverkehrspolitisches Konzept und Situation

1993 ist ein Stadtentwicklungskonzept unter intensiver Mitarbeit der lokalen Akteure und Bürger erarbeitet worden. Die historische Altstadt ist Sanierungsgebiet (Grundlage Rahmenplan Altstadt mit Stadtmöblierungskonzept), die Siedlungen Piesteritz und Lerchenberg mit Hundertwasser-Schule (Luther-Gymnasium) sind in das Programm Urban 21 aufgenommen. Die Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes hat unter Beteiligung der Wittenberger stattgefunden, ein entsprechendes Positionspapier ist vom Stadtrat im Dezember 2001 verabschiedet worden (STADT BÜRO HUNGER, 2000/2001). Synergieeffekte lassen sich durch das Bundes-Länder-Programm „Soziale Stadt“ (Gebiete Lerchenberg-Trauhühnscher Bach) und das Förderprogramm „Städtebauliche Erneuerung und Weiterentwicklung in großen Wohngebieten“ (Wohngebiet Wittenberg-West) erwarten.

Die Stadt hat keinen gültigen Flächennutzungsplan. Der Verkehrsentwicklungsplan wird in Bausteinen erarbeitet und soll Fachplan zum F-Plan sein. Es liegt ein nicht politisch beschlossener, aber für die Verwaltung verbindlicher, Radwegeplan vor. Im Bereich motorisierter Verkehr gibt es einen politischen Beschluss zum Basisnetz. Geplant ist eine östliche Ringstraße, eine Südumfahrung und nach der Fertigstellung des Umbaus des Bahnhofsbereichs eine direktere Anbindung an die Altstadt mit einer Brücke über die Bahn für Kfz, Busse, Radfahrer und städtebauliche Anbindung auf beiden Seiten. Untersucht werden Korridore für eine Nordumfahrung (Stand Ende 2001)²⁴.

Situation im Fuß- und Radverkehr (Infrastruktur/Service)

Die Stadtstruktur ist als bandartig entfernungsintensiv zu charakterisieren; die Entfernungen von der Lerchenbergsiedlung und der Piesteritzer Werksiedlung zum Marktplatz betragen ca. 3,5 km. Die erweiterte Altstadt (historische Altstadt, angrenzendes Gründerzeitgebiet) ist kompakt. Um die geschlossene Ortslage aus Altstadt, nördlich angrenzende Wohngebiete und Wittenberg-West liegen eine Reihe Ortsteile, die größtenteils durch neu angelegte Radverkehrsverbindungen untereinander und an den Kernort angeschlossen sind. Durch das Stadtgebiet verlaufen der Elberadweg, der Europaradweg R 1 und der R4 (Süddeutschland – Ostsee) nach Jüterbog.

Barrieren in der Kernstadt bilden linienhaft die Bahnstrecken Dessau – Wittenberg (zahlreiche Bahnübergänge) und Berlin – Halle (kreuzungsfreie Querungen) und flächenhaft besonders das Werksgelände der SKW im Westen der Stadt. Die Regionalbahnlinie hat in Wittenberg diverse Haltepunkte, eine kostenlose Fahrradmitnahme im Nahverkehr (in ganz Sachsen-Anhalt) ist

²⁴ Skizze, s. **Materialien-CD**.

gewährleistet. Durch die hohen Verkehrsbelastungen im Zuge der Bundesstraßen B2 und B187 entsteht eine starke Trennwirkung (s. **Bild 6-3**).

Die Stadt hat eine Radverkehrstradition (Schätzungen 12-15 % Anteil am Modal-Split). Radfahren ist in der verkehrsarmen Altstadt sehr attraktiv und auch in der Fußgängerzone unbeschränkt möglich (s. **Bild 6-4**). Das Radverkehrsnetz wurde in den vergangenen Jahren stark ausgedehnt (ausgeschildert sind ca. 72 km benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen (Straßenlänge 36 km)). Viele Einbahnstraßen sind für den Radverkehr geöffnet. Besonders gute bauliche Qualität weisen die getrennt angelegten Radwege an den klassifizierten Straßen im nördlichen und westlichen Stadtgebiet auf.

Die historische, touristisch attraktive und verkehrsberuhigte Altstadt hat eine hohe Qualität für den Fußverkehr, an einigen Zugangstellen gibt es Verkehrssicherheitsdefizite aufgrund fehlender Überquerungsstellen²⁵ (s. **Bild 6-5**). Fußgängerüberwege gibt es vereinzelt im städtischen Straßennetz, besonders an einigen Kreisverkehrsplätzen.

Die bauliche Qualität der Rad- und Fußverkehrsanlagen variiert zwischen „sehr gut“ in der Innenstadt (breite Straßen, glatte Oberflächen, teilw. Probleme durch historisches Pflaster) und „sehr schlecht“ in einigen Wohngebieten mit unebenen oder lückenhaften Belägen oder gänzlich unbefestigten Straßenräumen (z.B. Kleinwittenberg, Lerchenberg).

Bild 6- 3: Komforteinbußen durch längere Wartezeiten bei starkem Kfz-Verkehr (westliche Innenstadtzufahrt)



Bild 6-4: fußgänger- und radfahrerfreundliche Altstadt (Coswiger Straße)



²⁵ Siehe ausführlicher die Verkehrssicherheitsanalyse auf der **Materialien-CD**.

Bild 6-5: punktuell schwierige fußläufige Erreichbarkeit der Altstadt



Bild 6-6: Anlage eines Radfahrstreifens (Stadtteilverbindung)(Sternstraße)



Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum gibt es in der historischen Altstadt, in unterschiedlicher Qualität und städtebaulich nicht ausreichend angepasst (s. **Bild 6-4**). Eine gute Bike-and-Ride-Anlage (Mobilitätszentrale) besteht am Hauptbahnhof (ICE-Haltepunkt, Berlin ist 100 km entfernt).

Die Wegweisung beschränkt sich auf die das Stadtgebiet durchquerenden Radfernwege mit z.T. erheblichen Mängeln (s. **Bild 6-18**). Service für Radfahrer bieten verschiedene Fahrradläden mit Fahrradverleih, eine Mobilitätszentrale am Bahnhof und die Wittenberg-Information am Schloss (Gepäckservice für Radtouristen).

6.2 Organisationsstruktur zur Durchführung des Modellvorhabens

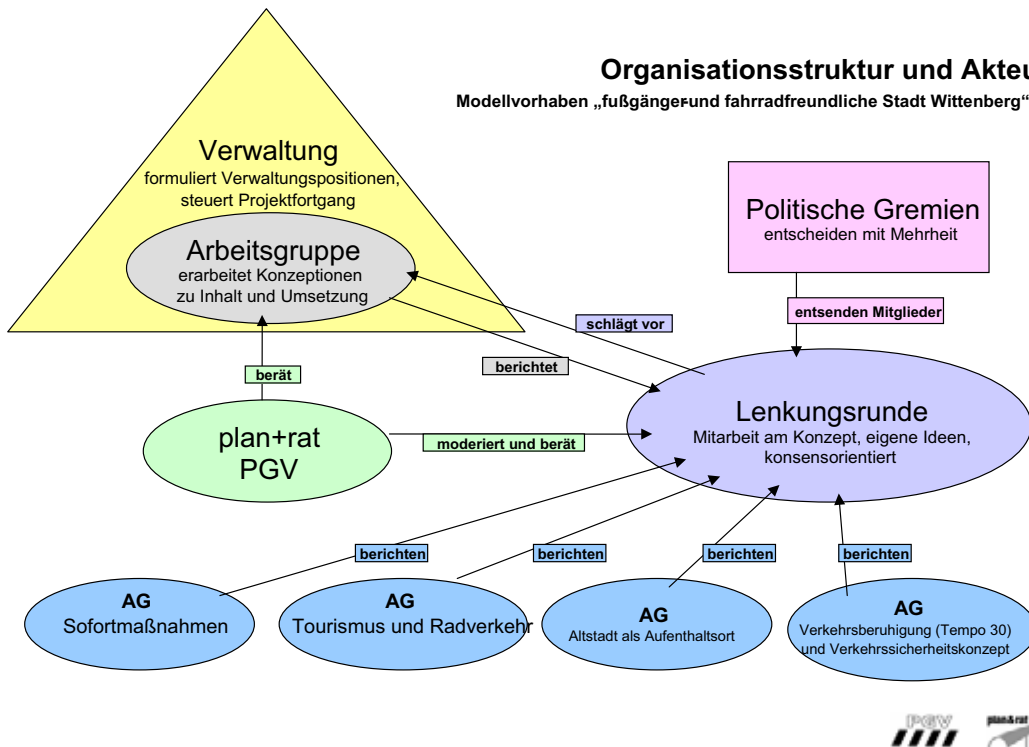
Ein wesentlicher Baustein des Modellvorhabens zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist die Entwicklung einer Organisations- und Kommunikationsstruktur. Die Verwaltung ist eingeleistet, der Oberbürgermeister (er ist OB seit 1990 und Sportradfahrer) ist im Mai 2001 wiedergewählt worden. Die Koordination des Modellvorhabens liegt im Fachbereich Stadtentwicklung, federführend ist die Abteilung 61.1 Stadtplanung. Im Stadtplanungsamt ist ein Agenda-Büro eingerichtet (aufgelöst Sommer 2002). Im Mai 2002 erging eine Dienstanweisung zur Regelung der Arbeitsweise der Verwaltung im Rahmen des Modellvorhabens. In ihr wird das Modellvorhaben mit seinen Zielen erläutert und die Organisations- und Arbeitsstruktur festgelegt (s. **Baustein 13**). Im Verlauf des Modellvorhabens gab es verwaltungsintern Ende 2002 Umstrukturierungen. Als weitere Organisationseinheit wurden Geschäftsbereiche eingeführt. Die Abt. 60

Bauverwaltung wurde aus dem Fachbereich Stadtentwicklung herausgelöst und zu einem eigenen Fachbereich Öffentliches Bauen aufgewertet. Die beiden Fachbereiche Stadtentwicklung und Öffentliches Bauen sind unterschiedlichen Geschäftsbereichen zugeordnet.

Insgesamt ist von einer relativ guten Beteiligungskultur auszugehen, da auch die neueren konsensorientierten Beteiligungsverfahren Praxis in der Stadt Wittenberg sind. Für die Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes 1993 ist ein Stadtforum mit verschiedenen Arbeitstischen unterschiedlicher lokaler Akteure eingerichtet worden, zur Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes ist eine Zukunftskonferenz durchgeführt worden (STADT BÜRO HUNGER, 2000/2001). Zu verschiedenen Themenbereichen gibt es Lenkungsgruppen und Arbeitskreise, z.B. Lenkungsgruppe Stadtentwicklung (Plattensiedlungen Trajuhnscher Bach und Lerchenberg), Arbeitskreis Bahnhof (hat seit 1993 die Bahnhofsneugestaltung begleitet).

Für die Durchführung des Modellvorhabens wurde eine Organisationsstruktur mit drei Ebenen geschaffen. Sie umfasst die verwaltungsinterne Struktur (Kernarbeitsgruppe), die Beteiligung der lokalen Akteure (Lenkungsgruppe, Arbeitsgruppen zu den Handlungsfeldern) und die Beteiligung der politischen Gremien (s. **Bild 6-7**).

Bild 6-7: Organisationsstruktur und Akteure in Wittenberg



Mitglieder und Aufgaben der drei Organisationsebenen:

▪ **Arbeitsgruppe in der Verwaltung (Kernarbeitsgruppe)**

Mitglieder der Arbeitsgruppe sind Koordinator Modellvorhaben (Sachbearbeiter Verkehrsplanung), Mitarbeiterin Agenda-Büro (bis Sommer 2002), Pressereferentin, Fachbereichsleiter Stadtentwicklung.

Aufgaben: Erarbeitung von Konzeptionen und Maßnahmen im Verlauf des Modellvorhabens, Vor- und Nacharbeiten der Sitzungen der Lenkungsrunde, Abstimmung mit dem Baudezernenten, Koordination von Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

▪ **Arbeitsgruppen zu den einzelnen Handlungsfeldern**

Zu den einzelnen Handlungsfeldern sind jeweils Arbeitsgruppen mit Vertretern der Verwaltung und lokaler Akteure eingerichtet worden.

- AG "Sofortmaßnahmen"
- AG "Tourismus und Radverkehr"
- AG "Altstadt als Aufenthaltsort"
- AG "Verkehrsberuhigung (Tempo 30) und Verkehrssicherheitskonzept"

Aufgaben: konzeptionelle Bearbeitung der Handlungsfelder, Vorbereiten der „Beschlussvorlagen“ für die Lenkungsrunde und der Öffentlichkeitsarbeit (Artikel für die „Brücke“ in Zusammenarbeit mit der Pressereferentin).

▪ **Lenkungsrunde (projektbegleitender Beirat)**

Mitglieder der Lenkungsrunde sind die Verwaltungsspitze (OB/Dezernent), Mitglieder der Kernarbeitsgruppe, Forschungsnehmer und je zwei Vertreter der vier Arbeitsgruppen.

Aufgaben: Die Lenkungsrunde hat strategischen Charakter, koordiniert die Arbeit der Arbeitsgruppen, sichert die verwaltungsinterne Abstimmung zu und setzt sich für eine konsensuale Umsetzung des Handlungskonzeptes ein.

Zuständig für das Modellvorhaben ist der Bauausschuss.

6.3 Das Strategiekonzept

Vor dem Hintergrund der Situationsanalyse (Fahrradtradition, relativ hoher Radverkehrsanteil, Mängel in der Anbindung der Altstadt und ihrer hohen touristischen Bedeutung – auch für den Radverkehr – und fehlender konzeptioneller Planungen) wurden die Handlungsfelder für das Modellvorhaben in der Kernarbeitsgruppe erarbeitet. Auf einer gemeinsamen Sitzung der Kernarbeitsgruppe, der Verwaltungsspitze und der Sprecher der Fraktionen wurden diese weiter-

entwickelt, in der Lenkungsrunde vorgestellt. Zusammen mit der Dienstanweisung wurden Qualitätsziele, Handlungsfelder (s. **Bild 6-8**) und die Organisationsstruktur vom Stadtrat als Grundsatzbeschluss beschlossen (vgl. **Baustein 13**).

Bild 6-8: Handlungskonzept und Handlungsfelder der Lutherstadt Wittenberg

<p>Handlungskonzept</p> <p>Zentrale These: Handlungskonzepte zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs müssen für alle Beteiligten (lokale Akteure und Gesamtheit der BewohnerInnen) einen Nutzen versprechen, das heißt, positiv besetzt sein und in eine Gesamtstrategie eingebunden sein. Diese Gesamtstrategie muss die notwendige Infrastruktur, die Beteiligung lokaler Akteure und die Integration in das Verwaltungshandeln umfassen.</p> <p>Handlungsfelder für die Lutherstadt Wittenberg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organisations- und Kommunikationsstruktur <ul style="list-style-type: none"> - zur Begleitung des Modellvorhabens - zur nachhaltigen Verankerung der Förderung des Fuß- und Radverkehrs - Öffentlichkeitskampagne • Sofortmaßnahmenprogramm zur Beseitigung baulicher Mängel bei Rad- und Fußwegen <ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung einer AG "Sofortmaßnahmenprogramm" - Mängelanalyse mit Unterstützung der BürgerInnen • Attraktivitätssteigerung der Altstadt als Aufenthaltsort, Ort des Einkaufens und der Touristen <ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung der Fußgängerzone - Beschilderung/Wegweisung - Integration in den Rahmenplan Altstadt - Konzept Fahrradabstellanlagen - Anbindung der Altstadt durch sichere Querungsstellen • Verkehrsberuhigungskonzept / Verkehrssicherheitskonzept <ul style="list-style-type: none"> - Tempo 30 - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Anbindung der Gründerzeitviertel und der Friedrichstadt an die Altstadt - Sicherung von Schul- und Spielwegen (am Beispiel eines Stadtteils) • Tourismus und Radverkehr <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Anbindung der Fernradrouten und Kombination mit Alltagsradverkehr in Wittenberg - Vermarktung 	
--	---

6.4 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Die Kommunikation zwischen den einzelnen Akteuren und die Öffentlichkeitsarbeit waren in einem eigenen Handlungsfeld „Organisations- und Kommunikationsstruktur“ (s. **Bild 6-8**) zusammengefasst. Bei der Erarbeitung standen folgende Überlegungen im Vordergrund:

- Die einzelnen Handlungsfelder müssen durch entsprechende öffentlichkeitswirksame Aktionen begleitet werden;
- bei möglichen Formen von Öffentlichkeitsarbeit sollten vorhandene Möglichkeiten genutzt werden;
- die Beteiligung lokaler Akteure und der Mitglieder der einzelnen Arbeitsgruppen ist zum Erfolg des Modellvorhabens nötig.

Das Modellvorhaben startete mit einer geführten Radtour durch das Stadtgebiet (Auftaktveranstaltung) (s. **Bild 6-9**) und einer anschließenden Diskussionsrunde im Rathaus unter Beteiligung des Umweltbundesamtes.

In Zusammenarbeit mit der Lenkungsrunde wurden in der 1. Sitzung jedes Jahres Jahresprogramme zur Öffentlichkeitsarbeit entwickelt. Beispielhaft seien nachstehende Aktionen genannt:

- 1. Wittenberger Fahrradflohmärkte auf dem Parkplatz "Neues Rathaus" (Mai 2002) (s. **Bild 6-10**);
- Teilnahme an der bundesweiten Kampagne "Auf Kinderfüßen durch die Welt"²⁶ mit Ausstellung im Rathaus (August 2002) (s. **Baustein 9**);
- Bereitstellen von 5 Dienstfahrrädern (hergestellt von Jugendlichen der Berufsschule in den Stadtfarben schwarz-gelb) (s. **Bild 6-11**);
- Fahrradtour der Lenkungsrunde: Abradeln der Route "Mehr Zeit für Wittenberg" (s. **Baustein 7**), gemütlicher Ausklang im Brückenkopf (Juni 2003) (s. **Bild 6-12**);
- Straßenmalfest im Rahmen des Aktionstags "In die Stadt ohne mein Auto" (September 2003) (s. **Bild 6-13** und **6-14**);
- Symposium „Zu Fuß für Umwelt und Gesundheit“ des Fuss e.V. (Oktober 2003).

Hervorzuheben sind die Aktionen mit Kinderbeteiligung, zumal die Ergebnisse (die Kinder forderten u.a. eine verbesserte Verkehrssicherheit auf ihren Wegen zur Schule und zur Kinderta-

²⁶ Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und das Klima-Bündnis riefen im Frühjahr 2002 anlässlich des Weltgipfels „Rio + 10“, der Ende August 2002 in Johannesburg stattfand, zu einer bundesweiten Kampagne unter dem Motto „Auf Kinderfüßen durch die Welt“ auf. Ziel dieser Kampagne war die spielerische Auseinandersetzung der kleinen Verkehrsteilnehmer mit den Themen Nachhaltigkeit, Klima und Verkehr und die Steigerung des Bewusstseins für eine klima- und umweltschonende Mobilität.

gesstätte und Tempo 30-Zonen) in der AG Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit diskutiert worden sind. Die planende Verwaltung hat durch die beteiligten Lehrer und Kindergärtnerinnen Verbündete für eine kinderfreundliche Stadt gewonnen.

Bild 6-9: Geführte Radtour der Lenkungsrunde als Auftaktveranstaltung



Bild 6-10: Presseankündigung für den 1. Wittenberger Flohmarkt



Bild 6-11: Dienstfahrrad



Bild 6-12: Fahrradtour der Lenkungsrunde



Bild 6-13: Straßenmalfest in Wittenberg



Bild 6-14: Appell an Autofahrer



6.5 Konzepte und Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur

Gesamtkonzept

In der Lutherstadt Wittenberg wurde nach Auswertung der Unfälle im Fuß- und Radverkehr und wegen der schon fortgeschrittenen Ausbildung der Infrastruktur ein größerer Handlungsbedarf bei Sofortmaßnahmen gesehen (s. **Baustein 5**). Die Notwendigkeit eines Tempo 30-Konzeptes und einer Radverkehrsnetzplanung führten im Verlauf des Modellvorhabens zur Erarbeitung entsprechender Konzepte. In der Altstadt (vgl. Handlungsfeld "Altstadt als Aufenthaltsort") wurde das Oberflächenkonzept, d.h. die Neugestaltung der Altstadtstraßen inklusive Freilegung des Stadtbaches (Sanierungsmaßnahmen finanziert mit Städtebauförderungsmitteln), sukzessive umgesetzt, Konzepte für Fahrradabstellanlagen und eine kinderfreundliche Fußgängerzone entwickelt. Im Handlungsfeld "Tourismus und Radverkehr" entstanden unter dem Motto „Mehr Zeit für Wittenberg“ Vorschläge für regionale und städtische Freizeitrouten mit der Erarbeitung entsprechender Faltblätter (vgl. **Baustein 7**).

Vorrangnetz/Tempo 30-Zonen-Konzept

Die seit dem 01.02.2001 veränderte Rechtslage, wonach Kraftfahrer innerhalb geschlossener Ortschaften abseits der Vorfahrtsstraßen stets mit Tempo 30-Zonen rechnen müssen, wobei allein die Ausschilderung ausreicht (Zeichen 274.1), ermutigte die Stadt Wittenberg, auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung (VEP) das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz festzulegen und mit der Einrichtung von Tempo 30-Zonen zu beginnen²⁷. Im Rahmen des Modellvorhabens wurden folgende Arbeitsschritte vereinbart, beschlossen und durchgeführt:

- Arbeits- und Beteiligungsstruktur;
- Bestandserfassung, Problem- und Mängelanalyse;
- Festlegung des Vorrangnetzes („Vorbehaltsnetz“), Gebietsabgrenzung;
- Integration des Rad- und Fußverkehrsnetzes;
- Auswahl von 2 (modellhaften) Gebieten;
- Beschilderungs- und Markierungsplan, Kostenschätzung;
- Konzept Öffentlichkeitsarbeit (u.a. Info-Faltblatt der Stadtverwaltung).

²⁷ Vorrangnetz, Tempo 30-Konzept s. **Materialien-CD**.

Steckbrief: Erarbeitung eines Vorrangnetzes/Tempo 30-Zonen-Konzept

<p>1. Ziele und Funktion im Gesamtkontext: <i>Erhöhung der Verkehrssicherheit, Lärm- und Schadstoffminderung, Verbesserung der Wohnumfeldqualität, Förderung des Zufußgehens und Radfahrens, Verbesserung der Überquerungsmöglichkeiten von Straßen, Verbesserungen für Kinder und Senioren, Verbesserung der Schulwegesicherheit</i></p>
<p>2. Räumliche und verkehrsrechtliche Ausgestaltung: <i>Generell nach StVO; Auswahl der Lerchenbergsiedlung und der Stadtrandsiedlung als Modellgebiete</i></p>
<p>3. Beteiligung lokaler Akteure: <i>AG „Verkehrsberuhigung/ Verkehrssicherheit“: Teilnehmer wie bisher plus FB Öffentliches Bauen (ÖB) und Ordnungswesen (OW), erweitert für Endabstimmung um weitere Interessenvertreter und Institutionen; Aufgaben: Konzeptionelle Vorbereitung, Klärung von Grundsatzfragen, Projektleitung, Erstellung der notwendigen Unterlagen für Beteiligung und Beschluss; Prüfung durch Fachbereiche ÖB und OW, Empfehlung durch Lenkungsrunde, Beschluss durch politische Gremien</i></p>
<p>4. Geschätzte Kosten: <i>Geschätzte Kosten der Umsetzung ca. 5 Tsd. € je Gebiet.</i></p>
<p>5. Finanzierung: <i>Eigenmittel bzw. städtischer Bauhof</i></p>
<p>6. Realisierungsstand (Ende 2004) <i>Vorbehaltsnetz beschlossen; Beschilderungs- und Markierungsplan für Stadtrandsiedlung aufgestellt.</i></p>

Haupttroutennetz für den Radverkehr

Neben dem vorliegenden Radwegeplan erwies sich im weiteren Verlauf des Modellvorhabens die Erarbeitung eines Haupttroutennetzes als Planungs- und Fördergrundlage als notwendig und zielführend. Das erste Ideenkonzept wurde durch die Forschungsnehmer entwickelt²⁸. Es diente als Diskussionsgrundlage in der AG „Verkehrsberuhigung /Verkehrssicherheit“ für die Erstellung einer Beschlussvorlage für Verwaltung und Politik. Eine Befahrung mit dem Fahrrad wurde zur Netzüberprüfung empfohlen und von der Stadtverwaltung durchgeführt (Stand Herbst 2003).

²⁸ s. Materialien-CD.

Steckbrief: Erarbeitung eines Hauptroutennetzes für den Radverkehr

1.	<p>Ziele und Funktion im Gesamtkontext: <i>Das Ideenkonzept umfasst Vorschläge für 15 radiale Hauptrouten zur Bündelung der Radverkehrsbeziehungen zwischen den wichtigsten Quellen und Zielen sowie einzelne Tangentialverbindungen als Netzergänzungen und Lückenschlüsse. Die bestehenden bzw. teilweise noch zu überprüfenden Verläufe der regionalen und überregionalen Radfernwege, die das Stadtgebiet durchqueren, sind integraler Bestandteil des Konzeptes.</i></p>
2.	<p>Räumliche und verkehrsrechtliche Ausgestaltung: <i>Bei der Auswahl der Routen wurde im Wesentlichen nach 4 Grundsätzen verfahren: Realisierung wichtiger Quelle-Ziel-Beziehungen, direkte, nachvollziehbare und einprägsame Routenführung, Bevorzugung der Führung über Erschließungsstraßen bzw. durch Tempo 30-Zonen, Nutzung geeigneter vorhandener Infrastruktur, z.B. straßenbegleitender Radwege. Das Netz verläuft auf Sammel- und Erschließungsstraßen, straßenbegleitenden Gehwegen, selbstständigen Geh- und Radwegen und Wirtschaftswegen.</i></p>
3.	<p>Beteiligung lokaler Akteure: <i>Diskussion in der Kernarbeitsgruppe (unter Beteiligung des Oberbürgermeisters im Juni 2003)</i></p>
4.	<p>Geschätzte Kosten: <i>Rad-Hauptroutennetz 3,27 Mio. € (Stand 2004; 109 km á 30 Tsd. €)</i></p>
5.	<p>Finanzierung: <i>Förderung über GVFG-Mittel, über Baulastträger Land/Bund; Sofortmaßnahmen aus Eigenmitteln bzw. mit städtischem Bauhof.....</i></p>
6.	<p>Realisierungsstand (Ende 2004) <i>Seit 2003/2004 Schwerpunkt bei baulicher Umsetzung im Bereich Elstervorstadt/Dresdner Straße</i></p>

Regionale und städtische Freizeitrouten: „Mehr Zeit für Wittenberg“

In die Lutherstadt Wittenberg mit seinen touristischen „Highlights“ (Luthergedenkstätten, Biosphärenreservat „Mittlere Elbe“, Dübener Heide, Fläming u.a.) kommen jährlich viele Tausend Touristen – auch Radtouristen. Das Konzept „Mehr Zeit für Wittenberg“ (Ziel: Touristen für einen längeren Aufenthalt in Wittenberg gewinnen) wurde von der AG „Tourismus und Radverkehr“ erarbeitet, unterstützt durch ein studentisches Projekt der FH Anhalt (Bernburg), mit folgenden Bausteinen:

- Sieben Routen mit Themenbezug (Länge 30 – 70 km);
- 2003 Herausgabe eines Flyers der Reihe „Mehr Zeit für Wittenberg“ mit einer Radroute durch Wittenberg unter Federführung der Touristinformation. An der Finanzierung beteiligten sich 22 Förderer mit einem Beitrag von je 250 €;
- 2003 Herausgabe eines Flyers der Reihe „Mehr Zeit um Wittenberg“ mit einer Routenführung Wittenberg – Bergwitz – Rotta – Radis – Wittenberg (Distanz 48 km)

(vgl. ausführlicher **Baustein 7**).

Konzept Abstellanlagen in der Fußgängerzone

Das Konzept für Fahrradabstellanlagen wurde im Rahmen einer Diplomarbeit erarbeitet (SCHMOLL, K., 2003)²⁹. Dazu gehörte auch eine Befragung (122 Personen). Die Befragung ergab, dass die Radfahrer bevorzugt ihre Fahrräder direkt vor dem Geschäft bzw. in zentraler Lage in der Nähe des Marktplatzes abstellen möchten. Das erarbeitete Konzept sieht dezentrale Abstellmöglichkeiten (zusammengefasst zu Einheiten von je 5 altstadtingepassten Anlehnbügeln an Standorten in der Fußgängerzone, eine überdachte Anlage im Bereich Marktplatz und am Schlossplatz Fahrradboxen für Radtouristen) vor. Das linienhafte (nutzerorientierte) Konzept fand nicht die ungeteilte Zustimmung in Politik und Verwaltung.

Konzept Kinderfreundliche Fußgängerzone

Zum Thema Alltagstauglichkeit wurde ein Konzept für eine kinderfreundliche Fußgängerzone entwickelt (SCHMOLL, K., 2003). Die Umfrage zeigte, dass 68 % der Befragten ihre Fußgängerzone nicht attraktiv genug für Kinder einschätzen. Lediglich 31 % bewerten sie als befriedigend oder gut. Überwiegend wurde gewünscht, den Verkehr aus der Fußgängerzone zu nehmen und mehr Spielmöglichkeiten zu schaffen. Das Konzept enthält beispielsweise so genannte Spielpunkte (Spielschiff, Spielgeräte wie Drehpunkt, Marmorstein), ins Pflaster integrierte Hüpfspiele („Himmel und Hölle“, „ABC-Spiel“), um somit einen Attraktivitätsgewinn für Kinder zu erzielen und den öffentlichen Raum zu beleben. Vor dem Hintergrund der geplanten neuen Oberflächengestaltung in vielen Bereichen der Fußgängerzone können die Vorschläge berücksichtigt werden und fanden Resonanz in Politik und Verwaltung.

Einsatz kostengünstiger Maßnahmen

In Wittenberg wurden für den Zeitraum 2001 bis 2003 in 9 von 26 Kategorien „kostengünstige“ Maßnahmen oder Maßnahmenbündel gemeldet. Keine Angaben wurden bei 17 Kategorien gemacht. Der Fragebogen umfasste 7 Hauptkategorien kostengünstiger Maßnahmen, nachstehend die Verteilung der jeweils in der Summe eingesetzten Ausgaben (ca.-Angaben in €). Aus der Mängelbögenaktion gingen besonders die Instandsetzungen hervor (vgl. Kategorie 7).

Die Gesamtkosten der realisierten Maßnahmen betragen in Wittenberg für den Zeitraum von 2001 bis 2003 ca. 276 Tsd. €. Pro Jahr bedeutet dies einen Betrag von ca. 92 Tsd. €. Von dem Gesamtbetrag waren 82 Tsd. € Fördermittel, u.a. nach GVFG. Der Maßnahmenumfang schwankt zwischen 2,5 Tsd. € für die Einrichtung einer Mittelinsel und 18 Tsd. € für die Anlage

²⁹ SCHMOLL, K. (2003). „Alltagstaugliche Fußgängerzone in Verbindung mit dem Radverkehr am Beispiel der Lutherstadt Wittenberg“ (s. **Materialien – CD**).

einer behindertenfreundlichen Rampe.

1	Ampelschaltungen für Fußgänger und Radfahrer	keine Angabe
2	Markierte Abbiegehilfen für Radfahrer an Knotenpunkten	keine Angabe
3	Anlage von Überquerungshilfen	147.000 €
4	Markierungen für Radfahrer im Längsverkehr	keine Angabe
5	Sonstige kostengünstige Maßnahmen für Radfahrer, z.B. barrierefreie Umlaufsperrren	2.000 €
6	Sonstige kostengünstige Maßnahmen für Fußgänger u. Radfahrer, z.B. Ruhebänke, barrierefreie Bordkanten	83.000 €
7	Sonstige kostengünstige Maßnahmen anderer Art für Fußgänger u. Radfahrer, z.B. Sanierung Radwegoberflächen	44.000 €

Beispiele für umgesetzte Maßnahmen

Bild 6-15: Fußgänger- und fahrradfreundlich umgestaltete Fußgängerzone mit Bachöffnung (Jüdenstr.)



Bild 6-16: Kreisverkehrsplatz „Stadteinfahrt Ost“ (Altstadtrand) mit wünschenswerter Radverkehrsführung im Kreis (Lutherstr./Weserstr.)



Bild 6-17: Zwischenlösung mit mobilen Elementen als Überquerungshilfen in großflächigen Knotenpunkten (Mauerstr.)



Bild 6-18: Der Elberadweg (deutschlandweiter Radfernweg) führt durch die Wittenberger Fußgängerzone



Bild 6-19: Umwelttrasse mit Busschleuse zwischen Bahnhof und Innenstadt



Bild 6-20: Radfahrerschleuse mit einfachen Mitteln (Weserstr., ehem. B 187)



6.6 Finanzierungs- und Förderpraxis

Für die Verbesserung der finanziellen Förderbedingungen des Fuß- und Radverkehrs kann die Lutherstadt Wittenberg besonders mit folgenden Erfahrungen/Problemen beitragen:

- Finanzierung der Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen-Ortsdurchfahrten zu 100 % über Bund;
- GVFG- und GA-Mittel grundsätzlich verfügbar (Regelsatz 75 %), aber keine Fördermittel akquirierbar, da keine Eigenmittel zur Gegenfinanzierung verfügbar;
- Zuordnung zu abgesicherten Haushaltsstellen bei Wegweisung, Unterhaltung, Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit, Sofortmaßnahmen, Straßenneubau (bei generell sehr angespannter Haushaltslage) vorhanden;
- Finanzierung aus Hochwassermitteln seit 2003.

6.7 Erstes Fazit

Die Lutherstadt Wittenberg konnte ihre bei Beginn des Modellvorhabens bereits entwickelte, aber z.T. vernachlässigte, Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr in vielen Bereichen grundlegend erneuern und ergänzen. Dabei eröffnet die geplante Verkehrsentslastung der Innenstadt (u.a. Eröffnung der Südumfahrung im Mai 2005) weitere Perspektiven für die Attraktivitätssteigerung der Innenstadt. Bei der Verankerung einer systematischen Förderung des Fuß- und

Radverkehrs in der Verwaltung konnte mit dem Beschluss über messbare Qualitätsziele und eine Dienstanweisung ein Anfang gemacht werden.

Die Schwerpunkte bei der Durchführung von Öffentlichkeitsarbeit lagen bei den sehr erfolgreichen Aktionen mit Kindern im Rahmen der Kinder-Meilen-Kampagne "Auf Kinderfüßen durch die Welt" bzw. des europaweiten Aktionstages „In die Stadt ohne mein Auto“ (Straßenmalfest mit ca. 200 Kindern) und bei den jährlichen Volks-Radwandertouren in die Umgebung der Lutherstadt.

Bei der Umsetzung von baulichen Maßnahmen konnte Wittenberg einerseits auf dem schon guten Bestand einer fuß- und fahrradfreundlichen Infrastruktur aufbauen und andererseits bereits seit den 90-er Jahren von Maßnahmen im Rahmen der „Projekte Deutsche Einheit“ wesentlich profitieren. Beispielhaft können hier genannt werden: Neugestaltung und verkehrliche Anbindung des Bahnhofs, laufende Aufwertung des innerstädtischen Fußgängerbereiches, Neuanlage und Erneuerung von straßenbegleitenden und selbstständigen Fuß- und Radwegen. Diese Maßnahmen konnten den Prozess auf dem Weg zu einer fuß- und fahrradfreundlichen Stadt bisher wesentlich unterstützen, bedürfen jedoch in Wittenberg einer noch intensiveren Ergänzung im Bereich Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.

7. Beschreibung und Bewertung der Ergebnisse

Zentrales Leitbild für das Modellvorhaben war die Stärkung von Nahmobilität. Durch eine höhere Attraktivität des zu Fußgehens und des Radfahrens soll langfristig ein Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf diese umweltschonenden Verkehrsmittel gefördert werden. Dazu gehört neben infrastrukturellen Maßnahmen die Förderung des Fuß- und des Radverkehrs "als System" unter Einbindung eines möglichst breiten lokalen Bündnisses von Personen und Institutionen. Besonders wichtig ist die Entwicklung eines Beteiligungskonzeptes sowie eine umfassende Strategie zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. Damit soll eine positive, akzeptanzbildende und über längere Zeit tragfähige Plattform zur Verbesserung des lokalen Fuß- und Fahrradverkehrsklimas mit dem Ziel einer veränderten Verkehrsmittelwahl und der Stärkung der lokalen Identität geschaffen werden.

Je nach örtlicher Situation und Datenlage wurde für jede Modellgemeinde ein Gesamtkonzept mit der Verwaltung (Kernarbeitsgruppen) und den lokalen Akteuren (projektbegleitende Beiräte) entwickelt bzw. fortgeschrieben. Dieses Gesamtkonzept sollte möglichst bis Mitte 2003 umgesetzt werden, um die Ergebnisse analysieren und bewerten zu können. Die Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen basiert auf den festgelegten Handlungsfeldern und umfasst deshalb nicht alle möglichen infrastrukturellen Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs.

Nachstehend sind die vorliegenden Ergebnisse dargestellt und bewertend zusammengefasst.

7.1 Prozessorganisation und Beteiligung³⁰

Der Organisation des Planungs- und Beteiligungsprozesses zur Umsetzung des systembezogenen Ansatzes zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs kommt eine große Bedeutung zu. Der Erfolg hängt weiterhin entscheidend von dem Engagement in der Verwaltung, dem Einfluss lokaler Akteure und dem kommunalpolitischem Klima ab. Durch die Einrichtung von spezifischen Organisationsstrukturen zur Begleitung des Vorhabens, der Erarbeitung von Leitlinien und Handlungskonzepten zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs und integrierten Konzepten zur Öffentlichkeitsarbeit wurde dem Rechnung getragen. Dazu gehörten

³⁰ Zur Dokumentation des Planungsprozesses s. die Materialien-CD (Materialien Schlussbericht, Kap. 7.1), s. auch die Übersicht **Tab. 3-3**.

- die Organisations- und Kommunikationsstruktur mit den Kernarbeitsgruppen in der Verwaltung und den projektbegleitenden Beiräten;
- die Strategiekonzepte mit den Elementen Ziele/Leitlinien, Handlungsfelder, Zeitschiene und Beteiligung der politischen Gremien;
- die Überprüfung der Umsetzung der Handlungsfelder durch Halbzeit- und Schlussbilanzen (als Teil des Qualitätsmanagements);
- die kontinuierliche Arbeit am Konzept „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“.

Zur Prozessorganisation des gesamten Modellvorhabens zählt darüber hinaus auch der Austausch der Modellstädte untereinander und mit dem Umweltbundesamt als Träger des Modellvorhabens.

1. Organisations- und Kommunikationsstruktur

Ziel der gewählten Organisations- und Kommunikationsstruktur war die effektive Begleitung des Modellvorhabens und die nachhaltige Verankerung dieser Struktur auch nach Beendigung des Modellvorhabens. Diese umfasste die verwaltungsinterne Struktur (Kernarbeitsgruppe unter Beteiligung der Forschungsnehmer, Verankerung in der Verwaltungsspitze), die Beteiligung der lokalen Akteure (i.d.R. durch einen projektbegleitenden Beirat), die Beteiligung der politischen Gremien³¹ sowie als integrativer Bestandteil die begleitende Öffentlichkeitsarbeit.

Zu den Aufgaben der **Kernarbeitsgruppen** zählten Vorstrukturierung der Handlungsfelder sowie Einleiten von verwaltungsinternen Maßnahmen zu deren Umsetzung, Vor- und Nacharbeiten der Sitzungen der projektbegleitenden Beiräte sowie die Koordination der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit unter Beteiligung der Pressestellen. Die Einrichtung der Kernarbeitsgruppen in der Verwaltung werden – auch aus Sicht der Modellstädte – positiv gewertet: Dazu zählte vor allem die ämterübergreifende Struktur, die kurze Wege zur Abstimmung ermöglichte. Es ist ferner festzuhalten, dass bei der Zusammensetzung derartiger verwaltungsinterner Arbeitsgruppen auf die vertretenen Entscheidungsebenen zu achten ist. Bei der nach wie vor vorherrschenden Hierarchie in der öffentlichen Verwaltung darf bei einem derartigen ämter- bzw. dezernatsübergreifendem Vorhaben nicht lediglich die Sachbearbeiterebene vertreten sein. So hat sich in **Lingen** die Besetzung der Arbeitsgruppe auf Amtsleitererebene bewährt³². In **Plauen** lag die Federführung der Kernarbeitsgruppe im Sachgebiet Straßenverkehrswesen und zwar bei der vom Oberbürgermeister eingesetzten Koordinatorin für das Modellvorhaben. Weitere Mit-

³¹ s. hierzu die Darstellung für Lingen (**Kap. 4.2**), für Plauen (**Kap. 5.2**) und für Wittenberg (**Kap. 6.2**).

³² Angesichts der Aufgabenstellung und der Stadtgröße scheint dies angemessen.

glieder der Kernarbeitsgruppe waren die Sachgebietsleiterin und eine Sachbearbeiterin aus dem Stadtplanungsamt. Amts- und Abteilungsleiter wurden je nach Bedarf hinzugezogen, so dass dieses Modell ebenfalls positiv bewertet wird. Das Modell in **Wittenberg** ging nicht von einer kontinuierlich arbeitenden Kernarbeitsgruppe in der Verwaltung aus, die inhaltliche Arbeit war nach Vorstrukturierung durch den Koordinator des Modellvorhabens, den Verkehrsplaner der Stadt sowie durch den Fachbereichsleiter Stadtentwicklung und die Forschungsnehmer, stärker in die Arbeitsgruppen der Lenkungsrunde integriert (s.u.). Trotz engagierter Leitung fand eine „Zersplitterung“ der Arbeit statt. Dieses Modell scheint eher für größere Städte geeignet.

Projektbegleitende Beiräte³³

Für die fachlich inhaltliche Arbeit im Rahmen des Modellvorhabens und zur Beteiligung der lokalen Akteure wurden projektbegleitende Beiräte installiert. Die wesentliche Aufgabe der projektbegleitenden Beiräte³⁴ war die konsensuale Umsetzung der festgelegten Handlungsfelder und die Unterstützung bei der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit.

Der Auswahl der Mitglieder der projektbegleitenden Beiräte kommt eine große Bedeutung zu. Mitglieder sind i.d.R. Vertreter bestimmter Interessengruppen, aber auch öffentliche und private Handlungsträger der Fuß- und Radverkehrsförderung. Wichtig ist die Einbindung aller Akteursgruppen, gerade auch bei unterschiedlichen Interessen und Meinungen. Beteiligte in allen drei Modellstädten waren die Mitglieder der Kernarbeitsgruppen, Vertreter der politischen Parteien, die jeweiligen Oberbürgermeister bzw. Dezernenten, darüber hinaus die lokal-spezifischen Akteursgruppen. Beispielhaft ist nachstehend die Akteursstruktur des Forum in **Plauen** dargestellt (s. **Tab. 7-1**), sie gilt in ähnlicher Form auch für **Lingen**³⁵.

Die Struktur in **Wittenberg** ging von einer etwas anderen Arbeitsweise aus. Anknüpfend an die guten Erfahrungen mit der Lenkungsrunde zum Umbau des Bahnhofsbereichs, setzte sich die Lenkungsrunde in erster Linie aus Personen der Verwaltung (Stadt, Landkreis) und den Vertre-

³³ Projektbegleitende Beiräte sind eine Art Vorparlament in unterschiedlicher Zusammensetzung und Arbeitsweise zur Begleitung von Planungsvorhaben. Diese Beiräte (bzw. Verkehrsbeiräte, oder Arbeitskreise) sind in der konzeptionellen Phase der Planung für die Erarbeitung von Ziel- und Maßnahmenkonzepten besonders wichtig. Sie sollten jedoch über die gesamte Dauer des Planungsprozesses eingerichtet werden. Obwohl in derartigen Beiräten oftmals nur die ohnehin interessierten Bürger bzw. Vertreter von Gruppeninteressen erreicht werden können, haben diese Beteiligungsformen eine nicht unerhebliche Bedeutung, wenn es gelingt, hierüber Multiplikationseffekte zu erzielen. So kommen diese Formen besonders bei langfristigen kommunalen Planungen (z.B. Verkehrsentwicklungspläne, stadtweite Tempo-30-Konzepte) zur Anwendung. Beiräte haben gegenüber den politischen Gremien und der Verwaltung nur eine beratende Funktion, es besteht also keine Verbindlichkeit bezüglich der Berücksichtigung ihrer Empfehlungen (vgl. FGSV (Hg.) (2001). Leitfaden für Verkehrsplanungen. Köln.

³⁴ In Lingen der Beirat (23 Mitglieder), in Plauen das Forum (20 Mitglieder) und in Wittenberg die Lenkungsrunde (16 Mitglieder).

³⁵ s. Baustein 1.

tern der Fraktionen zusammen, darüber hinaus Polizei und eine berufene Bürgerin. Die Lenkungsrunde sollte eher strategischen Charakter haben und die Arbeit der Arbeitsgruppen³⁶ koordinieren. In den Arbeitsgruppen selbst waren lokale Vertreter vertreten (z.B. ADFC, Gewerbeverein).

Tab. 7-1: Mitglieder des Forum in Plauen (24 Personen)

Verwaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Oberbürgermeister • Koordinatorin Modellvorhaben • Stadtplanungsamt • Fachbereich Straßenverkehrswesen • Ortsvorsteherin Jößnitz • Seniorenbüro
Politik	<ul style="list-style-type: none"> • CDU • Bündnis 90/Die Grünen • SPD
Wirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Initiative Plauen • Wirtschaftsjuvenoren • Fahrradkurier
Frauen	<ul style="list-style-type: none"> • Gleichstellungsbeauftragte
Senioren / Mobilitätseingeschränkte	<ul style="list-style-type: none"> • Behindertenbeauftragte • Seniorenbeirat
Kinder	<ul style="list-style-type: none"> • Elterninitiative für behinderte Kinder
Umwelt- und Radsportverbände	<ul style="list-style-type: none"> • Vogtländischer Radverein • Radsportclub Plauen 1997 • Verein „Die Naturfreunde“
Weitere	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbauamt • Landratsamt • Polizei • berufener Bürger • Siedlerbund

Im Verlauf des Modellvorhabens haben in Lingen 9 Sitzungen, in Plauen 8 Sitzungen und in Wittenberg 6 Sitzungen, jeweils dreistündig im Abstand von 3 bis 4 Monaten, stattgefunden. Es kann insgesamt eine inhaltlich engagierte Mitarbeit festgestellt werden³⁷. Hervorzuheben ist die durch Laien fachplanerisch geleistete Arbeit im Rahmen der Bearbeitung der Netzkonzepte in **Lingen**³⁸ und **Plauen** (Untergruppe AG Netzplanung), das thematische Sonder-Forum in **Plauen** zum Handlungsfeld „Kinder und Jugendliche“ unter Einbeziehen der wesentlichen Akteure

³⁶ Für jedes Handlungsfeld war eine Arbeitsgruppe vorgesehen, s. **Bild 6-7**.

³⁷ So lag die Beteiligung in Lingen im Schnitt bei 14-15 (von 23) Personen, in Plauen eher schwankend von 11-17 (von 24) Personen, in Wittenberg im Schnitt bei 11 (von 16) Personen.

³⁸ s. ausführlicher **Baustein 1**.

(Verkehrswacht, Elternvertreter, Verkehrskadetten etc.) sowie die öffentlichkeits-wirksamen Radtouren zur Besichtigung geplanter bzw. umgesetzter Maßnahmen (s. **Kap. 7.2**). Zur Einschätzung der Funktion der projektbegleitenden Beiräte lässt sich (dies gilt in erster Linie für Lingen und Plauen) anführen, dass sie zum Verständnis der unterschiedlichen Positionen der verschiedenen Akteure geführt hat, die Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und lokalen Akteuren gefördert hat sowie die Arbeit im politischen Ausschuss erleichtert hat. In Lingen hat sich der Fachausschuss dem Votum des Beirats angeschlossen. Für Plauen ist festzuhalten, dass das Forum die Funktion einer Lobbygruppe für die Belange der Fußgänger und Radfahrer (incl. Mobilitätsbehinderte) hat³⁹.

Neben der spezifischen personellen Zusammensetzung der begleitenden Gremien hat sich die **Federführung** des Modellvorhabens als bedeutend herausgestellt, d.h. wer ist für die Durchführung verantwortlich. In **Lingen** lag die Koordination des Modellvorhabens im Baudezernat, unterstützt durch das Engagement des Stelleninhabers, federführend war das Amt 61. In **Plauen** wurde für die Koordination des Vorhabens eine zeitlich befristete Stabsstelle eingerichtet, angesiedelt im Geschäftsbereich des Baudezernenten, der Oberbürgermeister unterstrich als Vorsitzender des Forum und durch seine mehrmalige Teilnahme am Forum die Wertschätzung des Vorhabens. In **Wittenberg** wurde das Modellvorhaben durch den Fachbereich Stadtentwicklung koordiniert. Verwaltungsinterne Umstrukturierungen während des Modellvorhabens innerhalb der Fachbereiche (Neugründung eines Fachbereichs Bauen, Zuordnung zu verschiedenen Geschäftsbereichen und damit Bürgermeistern) erschwerten die Koordination⁴⁰. Für die Durchführung eines derartig ambitionierten Vorhabens ist die Unterstützung der Verwaltungsspitze (Oberbürgermeister, Baudezernent) unabdingbar.

2. Die Strategiekonzepte

Die Strategiekonzepte⁴¹ wurden von den projektbegleitenden Beiräten vor dem jeweiligen lokalen Hintergrund entwickelt und umfassten das Formulieren von Leitlinien und Zielvorstellungen, das Festlegen von Handlungsfeldern zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs aufgrund der Situationsanalyse, wobei die Öffentlichkeitsarbeit ein eigenes integriertes Handlungsfeld darstellte, sowie die Zeitschiene für die Laufzeit des Projektes. Für die Erarbeitung der Strategie-

³⁹ „Seit den 90iger Jahren wird immer gesagt, es soll was zum Radfahren passieren, das Forum ist die erste konzertrierte Aktion zum Thema Radfahren. Die Mischung der Teilnehmer und die Ergebnisse waren gut“ (Statement eines Mitglieds auf der Abschlussveranstaltung).

⁴⁰ Angemerkt werden muss an dieser Stelle, dass durch das Hochwasser im Sommer 2002 andere Aufgabenstellungen Vorrang hatten.

⁴¹ s. hierzu für Lingen (**Kap. 4.3**), für Plauen (**Kap. 5.3**) und für Wittenberg (**Kap. 6.3**).

konzepte wurden die konstituierenden Sitzungen der projektbegleitenden Beiräte genutzt (Zeitraum September 2001 bis Januar 2002).

Die Bedeutung der Zieldiskussion (Entwickeln von Zielen und Leitlinien)

Die Bedeutung von Leitlinien und Zielvorstellungen ist Voraussetzung für die Entwicklung der Handlungsfelder und entsprechender Maßnahmenkonzepte und Einzelmaßnahmen sowie für die Überprüfung der Ergebnisse. Diese Zieldiskussion wurde in allen drei Modellstädten in den projektbegleitenden Beiräten geführt. Waren es in **Lingen** allgemeinere Zielvorstellungen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs unter dem Oberziel „Veränderung der Verkehrsmittelwahl“⁴², so wurden in **Plauen** u.a. konkret messbare Vorgaben wie Erhöhung des Radverkehrsanteils von derzeit 3% auf 5% in 2005, möglichst keine Verlagerungen zum ÖPNV und Stabilisieren des zu Fuß Gehens formuliert. In **Wittenberg** sind detaillierte Leitlinien in Form von Qualitätszielen – versehen mit einzelnen Indikatoren - in unterschiedlichen Bereichen (u.a. Stadtplanung, Verkehrssicherheit, Radverkehrsanlagen/Fußwege, Öffentlichkeitsarbeit) beschlossen worden. Diese wurden bindend für die Verwaltung in einer Dienstanweisung festgeschrieben, eine Überprüfung der Umsetzung steht noch aus⁴³.

Die Handlungsfelder: Wesentliche Elemente des Gesamtkonzeptes

Die Handlungsfelder als wesentliches Element des Gesamtkonzeptes wurden aus den Leitlinien und Zielvorstellungen abgeleitet⁴⁴. Bei der Formulierung der Handlungsfelder wurde von der zentralen These ausgegangen, dass Konzepte zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs für alle Beteiligte (lokale Akteure und Gesamtheit der Bewohner) einen Nutzen versprechen müssen, das heißt positiv besetzt und in eine Gesamtstrategie eingebunden sein müssen. Diese Gesamtstrategie muss die notwendige Infrastruktur, die Beteiligung lokaler Akteure und die Integration in das Verwaltungshandeln umfassen.

Auf dieser Basis wurden die Handlungsfelder in den Kernarbeitsgruppen vorstrukturiert, in den projektbegleitenden Beiräten diskutiert, ergänzt und festgelegt. Einen Kurzüberblick über die einzelnen Handlungsfelder zeigt **Tab. 7-2**. In **Lingen** und **Plauen** nahm die Erarbeitung einer Netzplanung für den Radverkehr einen breiten Raum ein. Die Steigerung der Attraktivität, Er-

⁴² Dies vor dem Hintergrund potenzieller Verlagerungen im Berufs- und Einkaufsverkehr aufgrund der vorhandenen Fahrradtradition und der kompakten Stadtstruktur.

⁴³ vgl. ausführlicher **Baustein 13** bzw. **Kap. 7.6**.

⁴⁴ So wurde beispielsweise in Plauen aus dem Ziel „Steigerung des Radverkehrsanteil auf 5% bis 2005“ das Handlungsfeld „Öffentlichkeitskampagne auf allen Ebenen zur Förderung des Radverkehrs“ abgeleitet (vgl. auch **Kap. 5.3**).

reichbarkeit und Aufenthaltsqualität der Innenstadt zu Fuß und mit dem Rad waren Themen in **Lingen** und **Wittenberg**. Kinder und Jugendliche als Radfahrer und Fußgänger waren wichtige Handlungsfelder in allen drei Modellstädten, Tourismus und Radverkehr vor allem in **Wittenberg**.

Tab 7-2: Handlungsfelder der Modellstädte

Handlungsfelder		
Lingen (Ems)	Lutherstadt Wittenberg	Plauen (Vogtland)
<ul style="list-style-type: none"> Organisations- und Kommunikationsstruktur zur Begleitung des Modellvorhabens 	<ul style="list-style-type: none"> Organisations- und Kommunikationsstruktur zur Begleitung des Modellvorhabens/Öffentlichkeitsarbeit 	<ul style="list-style-type: none"> Organisations- und Kommunikationsstruktur zur Begleitung des Modellvorhabens
<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes in enger Abstimmung mit dem Projektbegleitenden Beirat 	<ul style="list-style-type: none"> Sofortmaßnahmenprogramm zur Beseitigung baulicher Mängel bei Rad- und Fußwegen 	<ul style="list-style-type: none"> Öffentlichkeitskampagne „auf allen Ebenen“ zur Förderung des Radverkehrs
<ul style="list-style-type: none"> Kinder/Jugendliche als Radfahrer 	<ul style="list-style-type: none"> Attraktivitätssteigerung der Altstadt als Aufenthaltsort, Ort des Einkaufens und der Touristen 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrrad- und Tourismusförderung Hand in Hand (Stadtmarketing)
<ul style="list-style-type: none"> Fahrrad als Verkehrsmittel im Berufsverkehr ("mit dem Rad zur Arbeit") 	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsberuhigungskonzept flächendeckend Tempo 30 / Verkehrssicherheitskonzept 	<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitung eines Netzkonzeptes „Fahrradfreundliche Stadt“ (Netzplan)
<ul style="list-style-type: none"> Fahrrad als Verkehrsmittel zum Einkaufen und in der Freizeit ("mit dem Rad in die Innenstadt") 	<ul style="list-style-type: none"> Tourismus und Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Erreichbarkeit der Straßenbahn zu Fuß und mit dem Rad
<ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt 		<ul style="list-style-type: none"> Kinder und Jugendliche als Radfahrer und Fußgänger

Beteiligung der politischen Gremien

Für eine konsequente Umsetzung der Handlungsfelder und der Akzeptanz der Maßnahmen im Rahmen des Konzeptes „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ ist es unabdingbar, die politischen Gremien kontinuierlich in Kenntnis zu setzen. Für die Beteiligung der politischen Gremien⁴⁵ lässt sich festhalten, dass dieses in allen drei Modellstädten ausreichend geschehen ist. Die Gremien wurden in regelmäßigen Abständen über den Projektfortgang in Form von Vorlagen und mündlichen Sachstandsberichten unterrichtet. Hervorzuheben ist die Beschlussfassung über Organisationsstruktur, Leitlinien und Handlungskonzept im Stadtrat in **Wittenberg**⁴⁶

⁴⁵ In Lingen der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Umwelt, in Plauen der Planungs- und Bauausschuss und in Wittenberg der Bauausschuss.

⁴⁶ Dies hatte aber letztendlich wegen fehlender Kontrolle keinen Einfluss auf den Fortgang des Modellvorhabens (Bereitstellung notwendiger Mittel, Bereitstellen von personellen Kapazitäten in der Verwaltung, s. **Baustein 13**).

und die detaillierten Vorlagen und Mitteilungen über den Projektfortgang in **Lingen**.

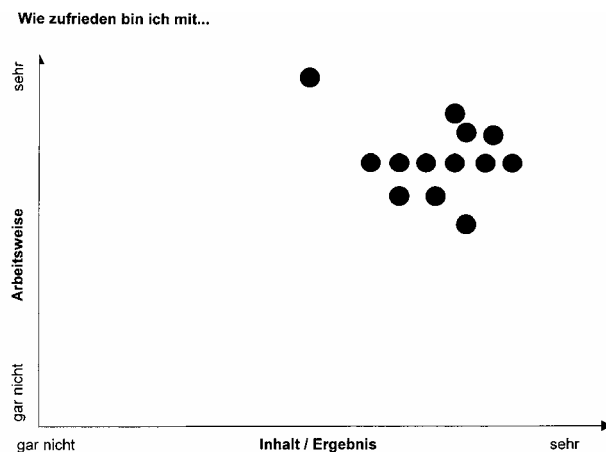
3. Überprüfung des Standes der Umsetzung der Handlungsfelder

Zur Überprüfung des Standes der Umsetzung der Handlungsfelder bzw. zur Veränderung in der Schwerpunktsetzung wurden Halbzeit- und Schlussbilanzen gezogen. Diese sind ein geeignetes Mittel, um im Sinne eines Qualitätsmanagements das Erreichte zu bilanzieren bzw. Kurskorrekturen vornehmen zu können.

Halbzeitbilanzen und Schwerpunkte in 2003 (Herbst 2002)

Die Halbzeitbilanzen sind in den projektbegleitenden Beiräten im Herbst 2002 gezogen worden. Das Ergebnis zeigte eine überwiegende Zufriedenheit der einzelnen Akteure aus Verwaltung und projektbegleitenden Beiräten, vor allem mit der Arbeitsweise in den projektbegleitenden Beiräten, aber auch den bisherigen Ergebnissen. Beispielhaft sei hierzu das Feedback des Forum in **Plauen** (Ergebnis einer Ein-Punkt-Abfrage) dargestellt (s. **Bild 7-1**). In **Wittenberg** konnte die Umsetzung in den einzelnen Handlungsfeldern bedingt durch die Personalsituation und das Hochwasser im August 2002 nicht in dem beabsichtigten Umfang weitergeführt werden.

Bild 7-1: Feedback (Forum-Sitzung in Plauen am 06.08.02)



Das Ergebnis der Halbzeitbilanz war eine Aktualisierung der Handlungsfelder und eine Festlegung der Schwerpunkte in 2003⁴⁷. Hierzu zählten sogenannte „Maßnahmen-Highlights“⁴⁸ und

⁴⁷ s. hierzu ausführlicher Materialien-CD (Materialien Schlussbericht, Kap. 7.1).

eine stärkere Fokussierung auf einzelne Nutzergruppen (Kinder und Jugendliche als Radfahrer und Fußgänger, ältere Menschen als Fußgänger). Festgestellt wurde darüber hinaus ein zunehmender Erwartungsdruck an zu realisierende Maßnahmen, vor allem aus der Politik und der Bürgerschaft.

Schlussbilanzen (Herbst 2003)

Zum offiziellen Ende des Modellvorhabens wurden quasi als erste Wirkungskontrolle (im Sinne eines Qualitätsmanagements) sogenannte Schlussbilanzen in den projektbegleitenden Beiräten gezogen. Diese Schlussbilanzen beinhalteten die Einschätzung der Verwaltung und der Forschungsnehmer zum Arbeitsstand in den Handlungsfeldern und eine Abfrage bei den Mitgliedern „Was ist gut gelaufen?“, „was ist schlecht gelaufen“?⁴⁹. Anhand des Verlaufs des Planungsprozesses (Leitliniendiskussion, Umsetzung der Handlungsfelder, Öffentlichkeitsarbeit) wurde in der Diskussion Bilanz gezogen und Vereinbarungen für die Weiterarbeit getroffen.

Für alle drei Modellstädte kann angeführt werden, dass die vorherrschende Einschätzung war, in der kurzen Zeit des Modellvorhabens viel gemacht zu haben, die öffentliche Resonanz war relativ gut.

4. Weiterarbeit am Konzept „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“

In allen drei Modellstädten sind auf den Abschlusssitzungen der projektbegleitenden Beiräte konkrete Vereinbarungen zur Weiterarbeit getroffen wurden. Dies ist positiv zu werten und spricht für die Prozessorganisation und das Beteiligungskonzept. Die Organisations- und Kommunikationsstruktur hat sich bewährt, sie wird in leicht modifizierter Form (z.B. Zusammenlegen von Kernarbeitsgruppe und Forum in **Plauen**, Verringerung der Anzahl der Sitzungen in **Lingen**) und mit unterschiedlicher Schwerpunktsetzung in allen drei Modellstädten weitergeführt⁵⁰.

5. Austausch zwischen den drei Modellstädten und mit dem Umweltbundesamt

Der Kommunikation und dem fachlichen Austausch zwischen den Modellstädten und mit dem Umweltbundesamt dienten ein Auftaktworkshop, drei Arbeitstreffen und eine abschließende Bereisung durch das Umweltbundesamt. Sie waren ein wichtiges „Bindeglied“ zur Umsetzung

⁴⁸ Diese waren stadtspezifisch, durchaus kostengünstige Maßnahmen und fördern die Identifikation der Bürger und Akteure mit dem Vorhaben (s. **Kap. 7.3**).

⁴⁹ Zu den Ergebnissen vgl. **Kap. 7.7**.

⁵⁰ s. hierzu die Ergebnisse der Akteursbefragung bei PFEIFER, 2003 bzw. die Zusammenfassung **Materialien-CD** (Materialien Schlussbericht, Kap. 7.1).

des Modellvorhabens. Hervorzuheben ist, dass aus Sicht der Modellstädte die Mischung aus externer (fachlicher) Information und Erfahrungsaustausch positiv bewertet wurde.

Auftaktworkshop

Der Auftaktworkshop war der fachlich inhaltliche Auftakt des Modellvorhabens. Er diente der Fachvermittlung zu Maßnahmen der Förderung des Fuß- und Radverkehrs aus vergleichbaren Vorhaben, der Präsentation der Modellstädte mit den bis zu diesem Zeitpunkt erarbeiteten Strategiekonzepten sowie dem gegenseitigen Kennenlernen und Austausch der Akteure der Modellstädte.

Die Arbeitstreffen

Ziel der Arbeitstreffen war der Austausch von Erfahrungen bei der Umsetzung des Modellvorhabens "Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt" auf der Arbeitsebene. Insgesamt haben drei Arbeitstreffen stattgefunden⁵¹.

Das erste Arbeitstreffen der Mitglieder der Kernarbeitsgruppen war Ende April 2002 in Lingen, die beiden weiteren im Oktober 2002 in Plauen und im April 2003 in der Lutherstadt Wittenberg. Sie wurden von den teilnehmenden Vertretern der Modellstädte als positiv und zielführend eingestuft. Dazu zählten in erster Linie die begleitenden Fachvorträge zu vorher festgelegten Themen und die Ortsbesichtigungen. Weitere Themen waren die Probleme mit der Finanzierung und die Implementation des Qualitätsmanagements. Kritisch anzumerken bleibt, dass die Zeit zwischen den Treffen kaum für einen Erfahrungsaustausch zwischen den Akteuren genutzt wurde.

Das Modellvorhaben war im Oktober 2003 offiziell beendet, der weitere Umsetzungsprozess wurde jedoch weiter begleitet, die bis Ende 2004 umgesetzten Maßnahmen sind dokumentiert (s. **Kap. 7.3**).

Abschließende Bereisung der Modellstädte

Im Herbst 2004 fand eine abschließende Bereisung der Modellstädte seitens des Umweltbundesamtes statt, um die umgesetzten Maßnahmen zu besichtigen und einen Erfahrungsaustausch mit den Mitgliedern der projektbegleitenden Beiräte zu führen. Dies bot die Möglichkeit, die Arbeit in den Städten mit ihren Erfolgen aber auch Schwierigkeiten zu bilanzieren. Für die

⁵¹ Zu den Themen und Inhalten der drei Arbeitstreffen s. Dokumentation des Planungsprozesses **Materialien-CD** (Materialien Schlussbericht, Kap. 7.1).

Weiterführung des Konzeptes „fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ in eigener Regie der Modellstädte war dies eine zielführende Veranstaltung.

Zusammenfassende Einschätzung

Die Organisation des Planungsprozesses zur Begleitung des Konzeptes „fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ kann als insgesamt gelungen und nachahmenswert bezeichnet werden. Für ähnlich komplexe Themenstellungen können somit wichtige Hinweise für das Management des Planungsprozesses gegeben werden.

Die Organisations- und Kommunikationsstruktur (Kernarbeitsgruppe unter Beteiligung der Forschungsnehmer, Verankerung in der Verwaltungsspitze), die Beteiligung der lokalen Akteure (durch projektbegleitenden Beirat), die Beteiligung der politischen Gremien sowie als integrativer Bestandteil die begleitende Öffentlichkeitsarbeit haben sich bewährt. Ein Indiz dafür ist, dass sie mit einigen Änderungen so beibehalten werden, von einer nachhaltigen Verankerung kann somit gesprochen werden. Die Arbeit in den projektbegleitenden Beiräten kann als ziel- und ergebnisorientiert eingestuft werden. Wesentlich dazu beigetragen hat die Auswahl der zu beteiligenden Akteure, die gute Vorarbeit der Sitzungen in den Kernarbeitsgruppen, Festlegung der Themen in Jahresprogrammen. Die externe Moderation und die Anwendung von problem-spezifischen Moderationsverfahren (unterstützt durch Metaplantchnik) haben sich als hilfreich herausgestellt. Die Sitzungsabfolge (3-4 Sitzungen pro Jahr, Festlegung der Termine zu Beginn des Jahres) ist aus Sicht der Beteiligten positiv bewertet worden und wird im Prinzip beibehalten. Gewünscht wird eine stärkere Beteiligung der Politik bzw. Information/Beteiligung der politischen Gremien.

Die Herangehensweise bei den Strategiekonzepten (Erarbeitung von Handlungsfeldern und Zeitschienen zur Umsetzung mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit) mit der Überprüfung der Umsetzung in Form von sogenannten Halbzeit- und Schlussbilanzen (als Teil einer Qualitätskontrolle) kann ebenfalls positiv bewertet werden. Bei der Erarbeitung der Ziele und Leitlinien hat sich gezeigt, dass das Kommunikations- und Beteiligungskonzept mit der Formulierung konkreter Ziele (d.h., wo wollen wir hin, was wollen wir erreichen?) und darauf aufbauend der Erarbeitung konkreter Handlungsfelder steht und fällt. Dieser Prozess ist zeitintensiv, nicht alle Beteiligten sahen die Notwendigkeit einer derartig langen „Anlaufphase“.

Im Verlauf des Planungsprozesses hat sich gezeigt, dass die Handlungsfelder angepasst werden müssen und eine zielgruppenspezifischere Ausrichtung der Handlungsfelder zielführender ist, die Ansprache bestimmter Akteure (und Sponsoren) wird dadurch einfacher.

Aus Sicht der Verwaltung ist festzuhalten, dass die Prozessorganisation einen höheren Aufwand ausmachte als vorher eingeschätzt. Dies beinhaltete die verwaltungsinterne Koordination, das Sitzungsmanagement und die begleitende Öffentlichkeitsarbeit.

In allen drei Modellstädten sind auf den Abschlusssitzungen der projektbegleitenden Beiräte konkrete Vereinbarungen zur Weiterarbeit getroffen worden. Dies ist positiv zu werten und spricht für die Prozessorganisation und das Beteiligungskonzept.

7.2 Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit umfasst alle Informations- und Kommunikationsmaßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs und ist neben der Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur und dem Servicebereich die dritte Säule der Gesamtstrategie. Im Modellvorhaben war die Öffentlichkeitsarbeit ein als Querschnittsaufgabe angelegtes Handlungsfeld, die die unterschiedlichen Akteure mit einbezog. Sie sollte alle Informations- und Kommunikationsmaßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs umfassen. Dies vor dem Hintergrund der Einschätzung, dass das unzureichende Bewusstsein für die Belange des nicht motorisierten Verkehrs und die damit einhergehende fehlende Bedeutung bei Entscheidungsträgern in Politik und Verwaltung wesentliche Hindernisse auf dem Weg zu einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt sind (vgl. **Kap. 2.1.2**).

Was beinhaltet gute Öffentlichkeitsarbeit?

Gute Öffentlichkeitsarbeit ist mehr als die gelegentliche Veröffentlichung von Presseartikeln oder die Herausgabe von Flyern und Broschüren. Notwendig ist eine Kommunikationsstrategie, die neben Information, Aufklärung und Wissensvermittlung die Nutzer bzw. potenziellen Nutzer spezifisch anspricht, für eine Verhaltensänderung wirbt bzw. die gewünschten Verhaltensweisen unterstützt und stabilisiert.

Gute Öffentlichkeitsarbeit sollte den gesamten Planungsprozess kontinuierlich und mit geeigneten Medien begleiten. Sie ist Teil der Konzeption und Umsetzung von Planungskonzepten und Einzelmaßnahmen. Das macht die Entwicklung einer Strategie notwendig, einer Kommunikationsstrategie, die professionell und ziel- bzw. zielgruppenorientiert ist und sowohl nach außen an die allgemeine Öffentlichkeit (Bürgerschaft) als auch nach innen in die Verwaltung bzw. die Politik gerichtet ist. Im Mittelpunkt der Öffentlichkeitsarbeit sollte die Förderung der Akzeptanz, also die Wertschätzung der eigenen Füße und des Fahrrades als alltagstaugliche Verkehrsmittel

tel stehen. Öffentlichkeitsarbeit soll ein fußgänger- und fahrradfreundliches Klima sicherstellen und darüber hinaus durch kontinuierliche Information die Realisierung der verschiedenen Konzepte und Maßnahmen begleiten. Öffentlichkeitsarbeit umfasst neben der Werbung für die nichtmotorisierten Verkehrsmittel auch Ansätze, die auf Verhaltensänderungen in der Verkehrsmittelwahl zielen.

Aktionen und Veranstaltungen als Teil der Öffentlichkeitsarbeit müssen nach dem Grundsatz der zweiseitigen Kommunikation durchgeführt werden und sollten die fünf Handlungsebenen Information, Aufklärung/Vermittlung von Wissen, Beteiligung, Motivation/Verhaltensänderung und Unterstützung/ Stabilisierung umfassen. Ein regelmäßiges Feedback muss grundlegender Bestandteil einer zweiseitigen Kommunikation und generell der Kommunikationsstrategie sein. Den (angesprochenen) Bürgern sollte ein regelmäßiges Feedback über das Erreichte (bzw. Nichterreichte) bzw. über die (positiven) Auswirkungen ihres Verhaltens gegeben werden. Der kontinuierlichen Rückmeldung kommt in der Öffentlichkeitsarbeit eine zentrale Bedeutung zu, weil mit der Darstellung von Ergebnissen (positiv oder negativ) das Wir-Gefühl gestärkt wird.

Die Bewertung der Öffentlichkeitsarbeit in den Modellstädten wird anhand folgender Kriterien vorgenommen:

Medienpräsenz

Eine kontinuierliche Medienpräsenz (Pressearbeit) ist ein wesentlicher Baustein einer guten Öffentlichkeitsarbeit. Im Rahmen des Modellvorhabens gehörten dazu die Berichterstattung über Aktionen und Fortgang des Modellvorhabens (z.B. Berichte aus den projektbegleitenden Beiräten), die Mängelbogenaktion (Verteilen der Mängelbögen und Bericht über das Abarbeiten), die Internetauftritte, aber auch Berichte im Lokalradio bzw. Lokalfernsehen.

Öffentlichkeitswirksame Aktionen

Aktionen und Veranstaltungen sind ein wichtiger Part der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit, wenn sie neben der reinen Information auch die Aspekte Beteiligung und Motivation für Verhaltensänderungen umfassen. Im Rahmen des Modellvorhabens sind hier eigene Veranstaltungen der Verwaltung zu nennen, die Beteiligung an bundesweiten Aktionen (z.B. „Kinder-Meilen-Kampagne, europaweiter Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“), die Herausgabe von Flyern und die Verkehrssicherheitsarbeit als Teil der Öffentlichkeitsarbeit.

Bekanntheitsgrad des Modellvorhabens

Zur Bewertung der Öffentlichkeitsarbeit kann auch der Bekanntheitsgrad des Modellvorhabens in der Bevölkerung herangezogen werden. Diese Abfrage wurde im Rahmen von begleitenden Erhebungen vorgenommen.

1. Medienpräsenz

Verschiedene Lokalzeitungen im Einzugsgebiet von **Lingen** veröffentlichten während der dreijährigen Projektlaufzeit Berichte, wobei die Mehrzahl der Artikel in der Lokalzeitung „Lingener Tagespost“ erschienen ist⁵². Diese wurden i.d.R. von der Projektkoordination des Modellvorhabens in Zusammenarbeit mit der Pressereferentin erstellt. Die Berichterstattung ging in erster Linie über die Aktionen, sie spiegelte nur wenig von den Sitzungen des Beirats wider. Ein größerer Bekanntheitsgrad des Beirats wäre für die Öffentlichkeitsarbeit wünschenswert gewesen.

Die Mängelbogen-Aktion wurde von den Lingenern aufgrund der organisatorischen Leistungen der Verwaltung gut angenommen. 20.000 Mängelcoupons wurden der Tageszeitung beigelegt, zusätzlich konnten die Lingenener auch ein Online-Formular auf der Homepage der Stadt Lingen ausfüllen⁵³. Über 90% der Bögen sind in den ersten sechs Wochen bei der Verwaltung per Post, per Email oder durch den persönlichen Einwurf in das eigens für diese Aktion von zwei Lingenener Künstlerinnen entworfene ‚Mecker-Rad‘ im Rathausfoyer eingegangen. Eine Auswertung der Mängelcoupons wurde jedoch nicht kontinuierlich veröffentlicht.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Medienpräsenz über Ziele, Aktionen und Fortgang des Modellvorhabens in **Lingen** als vergleichsweise gut zu bezeichnen ist.

Die **Plauener** Bürger konnten eine ausführliche und kontinuierliche Berichterstattung in verschiedenen Printmedien verfolgen⁵⁴. Durch die Veröffentlichungen über das Modellvorhaben, Planungen und Ziele in den beiden lokalen Tageszeitungen *Vogtland-Anzeiger* und *Freie Presse* wurde eine breite Bevölkerung über das Projekt informiert. Wochenblätter und das verwaltungseigene Mitteilungsblatt ergänzten die Informationen der Lokalzeitungen. Positiv hervorzuheben ist neben der Berichterstattung in den Lokalzeitungen das extra eingerichtete Diskussi-

⁵² Insgesamt erschienen im Vorhabenzeitraum (Mitte 2001 bis Herbst 2003) 45 Presseartikel (s. ausführlicher die Auswertung der Medienpräsenz auf der **Materialien CD**, Materialien Schlussbericht Kap. 7.2).

⁵³ Die Durchführung der Aktion beruhte auf Erfahrungen aus dem 2001 eingeführten kommunalen Ideen- und Beschwerdemanagements.

⁵⁴ Insgesamt erschienen im Vorhabenzeitraum (Mitte 2001 bis Herbst 2003) 66 Presseartikel in 5 verschiedenen Printmedien (s. ausführlicher die Auswertung der Medienpräsenz auf der **Materialien CD**, Materialien Schlussbericht Kap. 7.2).

onsforum auf der Internetseite des *Vogtland-Anzeigers*, in dem sich die Internetnutzer über das Thema „fußgänger- und fahrradfreundliches Plauen“ austauschen konnten. Die Plauener wurden in der Presse regelmäßig über Termine und Aktionen informiert, ebenso im Vorfeld über die Themen des Forum „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ sowie über die Ergebnisse der Sitzungen (vgl. ausführlicher **Baustein 10**).

Als positiv kann auch die Präsenz von Bürgermeinungen und -beteiligungen (z.B. pro & contra – Meinungen zu Maßnahmen) in den lokalen Medien bewertet werden. Unabhängig von der Verwaltung wurden von den Zeitungsredaktionen regelmäßig (in 2002) Umfragen zu den aktuellen Planungen der Verwaltung und des Forum vorgenommen und herausgegeben. Durch diese bürgernahe Berichterstattung profitierte auch die Stadtverwaltung, indem Bürger (durch Bürger) für die Vorhaben des Planungsamtes aufmerksam gemacht werden und das Interesse zur Beteiligung geweckt wird.

Obwohl die Mängelbögen in Plauen lediglich im Rathaus zum Abholen bereit lagen, konnte eine gute Akzeptanz der Aktion festgestellt werden. Eine ausführliche Auswertung dieser Mängelbögen war in den lokalen Tageszeitungen nachzuvollziehen, stetig berichtete die Verwaltung über den Fortschritt der Entwürfe, Planungsverzögerungen oder -änderungen. Durch die Aufnahme ihrer Beschwerden, Vorschläge oder Kritikpunkte in die stadtplanerischen Konzepte waren die Plauener in den Diskussionsprozess um eine fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt integriert.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass in **Plauen** – und hier nicht nur durch die Verwaltung – die Öffentlichkeitsarbeit in punkto Medienpräsenz als sehr positiv und bürgernah zu bewerten ist. Hierzu zählt auch die Berichterstattung im Lokalradio bzw. Lokalfernsehen.

In der **Lutherstadt Wittenberg** hat projektbegleitend zwar eine kontinuierliche, aber eher wenig umfangreiche Berichterstattung stattgefunden⁵⁵. Im 14-tägig erscheinenden Amtsblatt *Die neue Brücke* konnten sich die Wittenberger über das Modellvorhaben, die Planungen und Zielsetzungen von Politik und Verwaltung (Abdruck der Beschlüsse der politischen Gremien) informieren. In der Lokalpresse *Mitteldeutsche Zeitung* wurde lediglich viermal (bei bedeutenden Terminen und Aktionen) berichtet. Eigene Meinungen und Stellungnahmen der Wittenberger (z.B. Leserbriefe) wurden in der *Neuen Brücke* nicht veröffentlicht, da das Amtsblatt die Funktion eines Mitteilungsblatts der Verwaltung hat.

⁵⁵ Insgesamt erschienen im Vorhabenzeitraum (Mitte 2001 bis Herbst 2003) 30 Presseartikel, davon lediglich vier in der Lokalpresse (s. ausführlicher die Auswertung der Medienpräsenz auf der **Materialien CD**, Materialien Schlussbericht Kap. 7.2).

Der Coupon für die Mängelbogenaktion war in der *Neuen Brücke* abgedruckt und lag zusätzlich im Rathaus aus. Es gab eine kontinuierliche Berichterstattung im Amtsblatt über den Rücklauf der Mängelcoupons, die Art der genannten Mängel und deren Beseitigung.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Öffentlichkeitsarbeit in **Wittenberg** in punkto Medienpräsenz lediglich über das Amtsblatt stattgefunden hat und hier auch nicht in zufriedenstellendem Umfang. Festzuhalten ist jedoch auch, dass das Amtsblatt als kostenloses Infoblatt der Verwaltung einen hohen Verbreitungsgrad hat. Die Rolle der Lokalpresse blieb unklar.

Abschließend einige Ausführungen zur **Zusammenarbeit mit den Pressereferenten**: Für die Pressearbeit der öffentlichen Verwaltung sind in der Regel die Pressereferenten zuständig. In **Lingen** und **Wittenberg** waren die Pressereferentinnen Mitglieder im Beirat bzw. in der Lenkungsrunde. Die Jahresprogramme zur Öffentlichkeitsarbeit wurden mit ihnen zusammen erarbeitet. In der kontinuierlichen Berichterstattung über die Aktivitäten im Rahmen des Modellvorhabens mangelte es hier an der fehlenden fachlichen Zuarbeit seitens der Mitglieder der Beiräte (**Wittenberg** z.B. der Arbeitsgruppen) bzw. der Initiative zu eigenen Presseartikeln. In **Plauen** war die Presse zu den Sitzungen des Forum geladen. Es gab im Vorfeld Mitteilungen an die Presse und im Anschluss gemeinsame Pressegespräche. Dies führte zu einer kontinuierlichen guten Berichterstattung in der Lokalpresse.

2. Öffentlichkeitswirksame Aktionen

Im Rahmen der Umsetzung der einzelnen Handlungsfelder sind in den projektbegleitenden Beiräten (Beirat in Lingen, Forum in Plauen, Lenkungsrunde in Wittenberg) in der 1. Sitzung jedes Jahres Jahresprogramme zur begleitenden Öffentlichkeitsarbeit in Form von öffentlichkeitswirksamen Aktionen und Maßnahmen entwickelt worden⁵⁶. Beispielhafte Aktionen der drei Modellstädte sind in den Städtekapiteln (vgl. **Kap. 4.4; 5.4, 6.4**) zusammengestellt⁵⁷. Für einzelne Handlungsfelder sind spezifische Programme entwickelt worden: zu Kindern & Jugendlichen in Plauen und Lingen, zum Thema „Mit dem Rad zur Arbeit“ in Lingen.

Als besonders positiv im Sinne einer guten Öffentlichkeitsarbeit (mit begleitender Pressearbeit) sind nachstehende Aktionen und Veranstaltungen zu bewerten:

Aktionen, die in allen drei Modellstädten durchgeführt wurden, waren

⁵⁶ s. die Zusammenstellung auf der **Materialien-CD** (Anlagen Bericht)

⁵⁷ s. auch die **Bausteine 1-13** im Anhang bzw. die Dokumentation der Öffentlichkeitsarbeit auf der **Materialien-CD**, Materialien Schlussbericht Kap. 7.2.

- die Auftaktveranstaltungen zu Beginn des Modellvorhabens (geführte Radtour durch das Stadtgebiet mit anschließender Schlussrunde im Rathaus in **Lingen** und **Wittenberg**, Aktionstag mit Aktivitäten der lokalen Akteure in **Plauen**);
- Radtouren der projektbegleitenden Beiräte (in der Regel einmal pro Jahr) mit Besichtigung der umgesetzten Maßnahmen.

Beispielhafte Aktionen, die bestimmte Nutzergruppen zur Unterstützung der Umsetzung der Handlungsfelder ansprechen (sollen):

- Wettbewerb „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ (Thema „Mit dem Rad zur Arbeit“) (**Lingen**);
- „Kinder-Meilen-Kampagne“ (Thema „Kinder als Radfahrer und Fußgänger“) (**Wittenberg**)⁵⁸.

Im Zeitraum des Modellvorhabens fanden **bundesweite Kampagnen bzw. Aktionen** statt, die von den Modellstädten zur Unterstützung ihrer Öffentlichkeitsarbeit gut genutzt wurden. Hilfreich war hierbei, dass von den Veranstaltern (Bundesministerien, Verbände) unterstützendes Informationsmaterial vorlag. Zu nennen ist der europaweite Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“ am 22.09. jeden Jahres, seit 2003 erweitert zur „Woche der Mobilität“ mit jährlichen Schwerpunktthemen. Dieser Aktionstag wurde in den Modellstädten in unterschiedlicher Form durchgeführt. Hervorzuheben sind die Auftaktveranstaltung in **Plauen** und die umfangreichen Veranstaltungen in **Lingen** (2003 und 2004) mit Beteiligung weiterer lokaler Akteure und in **Wittenberg** das Straßenmalfest der Kinder (2003). Dazu gehört auch die „Kinder-Meilen-Kampagne“ des Verkehrsclub Deutschland (VCD) und des Klima-Bündnisses, die in **Wittenberg** erfolgreich durchgeführt wurde.

Für die Ziele und Handlungskonzepte des Modellvorhabens wurde am Rande unterschiedlichster Veranstaltungen geworben. Hier wurden Mängelbögen und Infomaterial verteilt, Preisausschreiben und Tombolas durchgeführt. Beispielhaft zu nennen sind

- Informationsstand mit Mitmachaktionen am Rande des Giro D'Italia und „Pausenstation“ für die Radler der Tour „Der Norden fährt ab“⁵⁹(**Lingen**);
- Präsentation auf lokalen Verbrauchermessen mit Radbörse und Quiz (**Plauen**).

In **Plauen** wurde darüber hinaus die Tradition der publikumswirksamen Radtouren unterschiedlicher Veranstalter (Radsportvereine, Stadtgalerie) mit 500 und mehr Teilnehmern genutzt, für das Modellvorhaben zu werben. Dazu gehörten auch eigene Radtouren der Verwaltung mit

⁵⁸ s. **Baustein 9** im Anhang.

⁵⁹ Im Sommer 2002 organisierte der NDR seine jährliche Fahrradtour „Der Norden fährt ab“, die durch die Modellstadt Lingen führen sollte. Über den NDR 1 Radio Niedersachsen wurde das Modellvorhaben „fußgänger- und fahrradfreundliches Lingen“ vorgestellt (15-minütiger Sendebeitrag am 09.07.2002).

Volksfestcharakter (z.B. Radtour mit Behinderten/Nichtbehinderten im Rahmen der Feier zum 100jährigem Bestehen des Kemmlerturms).

Als Beispiel für die gewünschte Mitarbeit der Bevölkerung bei der Umsetzung von Handlungskonzepten sei der öffentliche Workshop in **Lingen** angeführt. Mit diesem öffentlichen Workshop, vorbereitet von der Verwaltung und begleitet durch eine Radtour des Beirates und Lifemusik am Schluss, wurde der Netzplan des Radverkehrskonzeptes, Varianten zur Innenstadtquerung mit dem Rad und Modelle für einen Altstadtständer an Stellwänden präsentiert. Die Bürger waren zur Mitarbeit aufgerufen, vor allem eine Stimmabgabe für den gewünschten Altstadtständer war gefragt⁶⁰.

Herausgabe von Flyern⁶¹

Zur medialen Unterstützung der Ziele einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt und der Information über umgesetzte Maßnahmen sind Flyer herausgegeben worden:

- So sind in **Wittenberg** von der AG Tourismus und Radverkehr (Mitglieder waren Vertreter der Touristinformation und des Landkreises) zwei Flyer einer Serie entwickelt worden: „Mehr Zeit für Wittenberg“ (Stadtroute), „Mehr Zeit um Wittenberg“ (regionale Route)⁶².
- In **Lingen** wurde ein Flyer „Lingen – fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ (Auflage 2000 Ex.) im April 2004 herausgegeben. Enthalten sind Informationen über neue Elemente im Radverkehr wie Fahrradstraßen, Radfahren im Kreisverkehr und die neue Radverkehrsführung durch die Innenstadt (Querung Burgstraße)⁶³.
- Für **Plauen** liegt ein Entwurf für einen Flyer „Stadtwaldroute“ (freizeitorientiertes Radverkehrsnetz) vor.

Hervorzuheben ist, dass der Druck des Flyers „Mehr Zeit für Wittenberg“ von lokalen Akteuren (u.a. Gaststätten) mit je 250 € finanziert wurde. Dies kann als nachahmenswert bezeichnet werden.

Verkehrssicherheitsarbeit als Teil der Öffentlichkeitsarbeit

Objektive und subjektive Verkehrssicherheit gehören zum fußgänger- und fahrradfreundlichen Klima einer Stadt und beeinflussen die Verkehrsmittelwahl. Als Teil der Öffentlichkeitsarbeit

⁶⁰ vgl. ausführlicher **Baustein 1**.

⁶¹ s. Materialien zur Öffentlichkeitsarbeit (**Materialien-CD**).

⁶² vgl. ausführlicher **Baustein 7**.

⁶³ Druckkosten des Flyers 700,- €, vgl. ausführlicher **Baustein 6**.

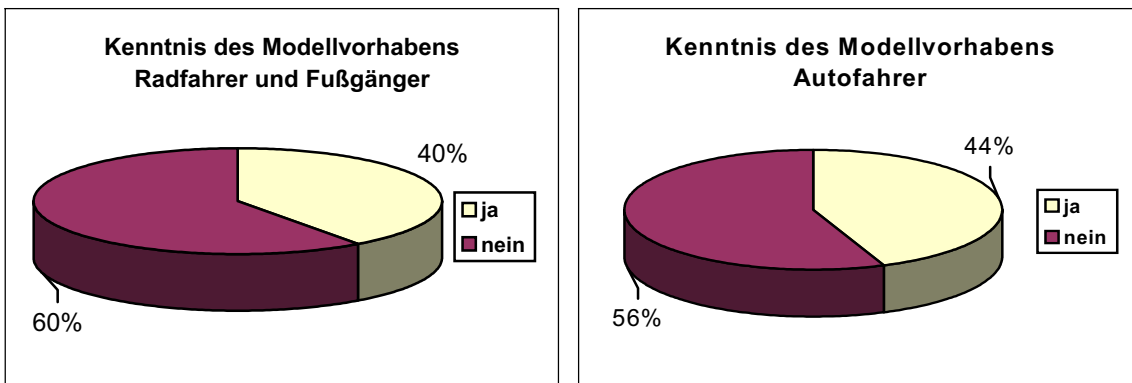
gehört dazu auch die Verkehrssicherheitsarbeit. Diese wird i.d.R. von unterschiedlichen Akteuren (z.B. Polizei, Verkehrswacht, Schulen) professionell und mit guter Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt. Beispielhaft für die Zusammenarbeit zwischen Schule und Verwaltung seien hier die Verkehrssicherheitstage an den **Lingener** Schulen genannt. Mittlerweile zweimal jährlich informiert die Koordinatorin des Modellvorhabens über das Thema „fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“, ein Verkehrsquiz⁶⁴ wurde eigens entwickelt. In **Plauen** hat zum Thema „Kinder und Jugendliche als Radfahrer und Fußgänger“ ein Sonder-Forum unter Beteiligung der Verkehrswacht (mit den Verkehrskadetten) und der Polizei stattgefunden. Es wurde ein strategisches Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit erarbeitet (bislang nicht umgesetzt) und die Schulwegpläne aller 11 Grundschulen komplett von einer Arbeitsgruppe überarbeitet.

Bekanntheitsgrad des Modellvorhabens bei der Bevölkerung

Als Indiz für gute Öffentlichkeitsarbeit kann der Bekanntheitsgrad des Modellvorhabens in der Öffentlichkeit gewertet werden. Im Rahmen von forschungsbegleitenden Untersuchungen wurde Passanten die Frage „Kennen Sie das Modellvorhaben „fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“?“ gestellt.

In **Lingen** fand die Befragung im Mai 2003 (2 Jahre nach Projektbeginn) im Rahmen der Verkehrserhebung für die Potentialabschätzung zur geplanten Bahnunterführung (Fußgänger- und Radfahrertunnel) statt (SCHNÜLL/HALLER, 2003). Befragt wurden Radfahrer/Fußgänger und Autofahrer. Das Ergebnis zeigt **Bild 7-2**: Von den befragten Radfahrern/Fußgängern (889) hatten 40 % Kenntnis von dem Modellvorhaben, von den befragten Autofahrern (6780) 44 %. An den Befragungsstandorten Bahnhof und ZOB (je 439 Befragte) war der Bekanntheitsgrad mit 84 % bzw. 90 % ausgesprochen hoch.

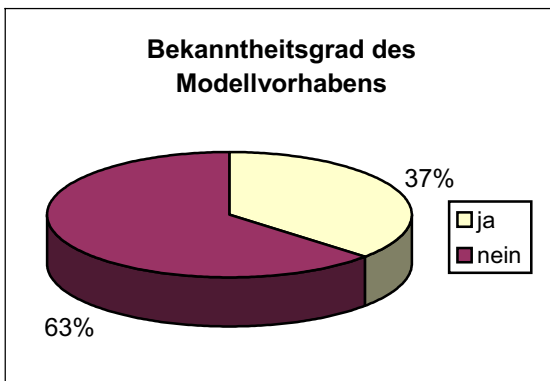
Bild 7-2: Kenntnis des Modellvorhabens in Lingen



⁶⁴ s. Materialien zur Öffentlichkeitsarbeit (Materialien-CD).

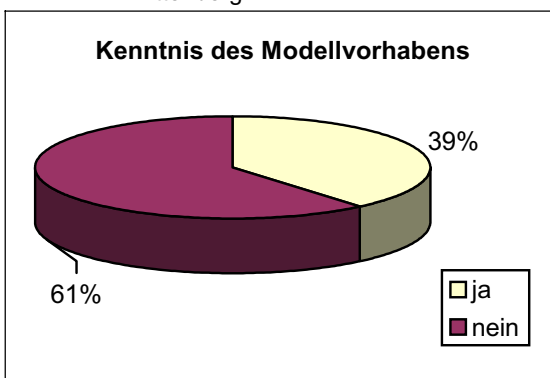
Die Befragung in **Plauen** fand im Rahmen der Erhebungen zum freizeitorientierten Radverkehrsnetz im Juni 2002 (nach knapp 1 Jahr Laufzeit des Modellvorhabens mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit) statt (OTTIGER, J., 2003). Etwas mehr als ein Drittel der Befragten (216 Personen) hatten bereits etwas von dem Vorhaben gehört (s. **Bild 7-3**).

Bild 7-3: Kenntnis des Modellvorhabens in Plauen



In **Wittenberg** wurde die Befragung im Rahmen der Untersuchung zur alltagstauglichen Fußgängerzone am Standort Marktplatz (122 Personen) im Oktober 2002 (nach etwas mehr als einem Jahr Projektlaufzeit) durchgeführt⁶⁵. 39 % der Besucher der Fußgängerzone hatten bereits von dem Modellprojekt gehört, 61 % jedoch keine Kenntnis von dem Vorhaben (s. **Bild 7-4**).

Bild 7-4: Kenntnis des Modellvorhabens in Wittenberg



Zusammenfassende Einschätzung

⁶⁵ Die Frage lautete „Haben Sie schon mal von dem Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt gehört?“, falls ja, „was wissen sie darüber?“

Die Öffentlichkeitsarbeit schaffte Aufmerksamkeit und sensibilisierte für das Thema „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“. Nach Aussagen der Akteure in der Verwaltung gab es einen Qualitätsfortschritt in der verwaltungsinternen Zusammenarbeit und in der mit lokalen Akteuren.

Als zielführend haben sich sogenannte Jahresprogramme zur Öffentlichkeitsarbeit erwiesen, die zu Beginn eines Jahres aufgestellt wurden und z.B. vierteljährlich aktualisiert werden sollten. So ist sichergestellt, dass die Realisierung von Maßnahmen durch geeignete Aktionen (z.B. Flyer, Presseartikel, Stadtspaziergang, OB eröffnet Radweg) begleitet werden. Die Kontinuität der Öffentlichkeitsarbeit ist so ebenfalls gewährleistet. Der Höhepunkt der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit in den drei Modellstädten war in 2002. In Lingen wurden die Jahresprogramme gut „abgearbeitet“, in den anderen beiden Modellstädten konnten diese im zweiten und dritten Jahr nicht in vollem Umfang umgesetzt werden. Die Gründe dafür lagen in erster Linie bei personellen Veränderungen (in Wittenberg wurde die Agenda-Arbeit eingestellt, in Plauen musste die Koordinatorin zeitweise stellvertretend einen Fachbereich leiten).

Es hat sich gezeigt, dass Mitglieder der Verwaltung keine ausreichenden Kenntnisse über die Planung und Durchführung von adäquater Öffentlichkeitsarbeit (d.h. wann ist welche Aktion zielführend, Eignung von Methoden und Medien) haben. Durch die dreijährige Laufzeit des Modellvorhabens konnte die Notwendigkeit von begleitender Öffentlichkeit vermittelt und Erfahrungen gesammelt werden. Die Erfolge nach anfänglichen Schwierigkeiten bei der Umsetzung eigener öffentlichkeitswirksamer Aktionen der Verwaltung (z.B. Kampagnen wie der europaweite Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“, Verkehrssicherheitstage, öffentlicher Workshop) führten zu einer eigenständigen Weiterführung der Öffentlichkeitsarbeit mit Unterstützung durch die Verwaltungsspitze (Beispiel Lingen). Diese Unterstützung fehlte beispielsweise in Wittenberg.

Die Akteure in der Verwaltung haben aufgrund der personellen und finanziellen Restriktionen kaum Zeit zu intensiver Recherche und Zusammenstellung von Infomaterial, z.B. für eine Kampagne „Mit dem Rad zum Einkaufen“. Entsprechende Infopakete und Einsatzmöglichkeiten sollten bereitgestellt und leicht abrufbar sein. (z.B. in Form eines Handlungsleitfadens „Kommunale Öffentlichkeitsarbeit“).

Ein abgestimmtes Vorgehen bezüglich der Öffentlichkeitsarbeit zwischen den Akteuren der Fuß- und Radverkehrsförderung hat sich bewährt. Lokale Akteure aus Verbänden und Vereinen, aber auch die Polizei und Verkehrssicherheitsorganisationen können unterstützende bzw. eigene Öffentlichkeitsarbeit betreiben. Die Koordination und Abstimmung im projektbegleitenden Beirat hat sich hier bewährt (s. **Kap. 7.1**)

Die Vorbildfunktion der Akteure ist für eine glaubwürdige Öffentlichkeitsarbeit notwendig. Ist der OB oder der Baudezernent kein Alltags – oder zumindest Sportradfahrer, sollte er sich für die Eröffnung eines Radweges nicht für die Presse aufs Rad setzen. Dies gilt auch für die Sachbearbeiter, denn die besten Multiplikatoren und Imagebildner sind die eigenen Mitarbeiter.

Das Logo „fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ mit der Möglichkeit, dieses durch das Einblenden des Schriftzuges jeder Modellstadt stadtspezifisch zu nutzen, war für die Öffentlichkeitsarbeit der Städte mit seiner lokalen Identitäts- und Wiedererkennungsfunktion sehr hilfreich. Es stand in der Presse im Zusammenhang mit der Berichterstattung, auf Flyern, auf T-Shirts bei Radtouren und den Aktionen. So wurde für das Modellvorhaben und die damit verbundenen Ideen und Maßnahmen einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt geworben.

Die kontinuierliche und gute Berichterstattung in den Medien über Aktionen und die Arbeit des projektbegleitenden Beirats führten beispielsweise in Plauen teilweise zu einer großen Erwartungshaltung bei der Bevölkerung (aber auch bei einigen lokalen Akteuren), was die Realisierung von Maßnahmen anbetrifft. Diese Erwartungen konnten nicht in vollem Umfang erfüllt werden. Nicht immer konnte von den lokalen Akteuren (und der Bevölkerung) der Verlauf des Planungsprozesses sowie die finanziellen Restriktionen der Kommune nachvollzogen werden. Dies führte teilweise zu Frust bei den lokalen Akteuren.

Als Hemmnisse bei der Öffentlichkeitsarbeit haben sich fehlende Zuständigkeiten und Kooperationen mit anderen Akteuren (die Verwaltung kann nicht alles „stemmen“) sowie das nicht vorhandene Bewusstsein für die Bedeutung von Öffentlichkeitsarbeit für die Umsetzung von Maßnahmen, vor allem bei der Spitze von Politik und Verwaltung, erwiesen (soft policies stehen nicht in den Arbeitsplatzbeschreibungen der Rathausmitarbeiter).

7.3 Verbesserung der Infrastruktur

Die Verbesserung der Infrastruktur bildet die erste der drei Säulen der Gesamtstrategie und die materielle Voraussetzung zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Denn ohne eine Verbesserung der Infrastruktur ist eine erfolgreiche Steigerung der Verkehrsanteile beider Verkehrsarten nicht vorstellbar. Die Erwartungen der zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Bevölkerung sind ganz besonders auf eine gute Infrastruktur gerichtet.

Welches sind die wesentlichen Kriterien zur Bewertung der Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr? Es können sechs Kriterien-Gruppen gebildet werden:

Vorher-Situation

Vor einer Vorher-Nachher-Bewertung der zum Ende des Modellvorhabens vorhandenen bzw. geplanten Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr ist es zweckmäßig, die zum Teil sehr unterschiedlichen baulich-strukturellen Ausgangssituationen ins Gedächtnis zu rufen (vgl. **Kap. 4.1, 5.1, 6.1**):

- Lingen und Wittenberg weisen Ähnlichkeiten des Ausgangsniveaus bei der Radverkehrsfreundlichkeit auf. Bei der Fußverkehrsfreundlichkeit haben die Modellstädte etwa die gleiche Ausgangssituation, besonders hinsichtlich der zentralen Fußgängerbereiche.
- In der Ausgangssituation der Modellstädte 2001 lagen infrastrukturelle Gesamtkonzepte nur teilweise vor. Zum Beispiel hatte Lingen u.a. ein Tempo 30-Konzept, aber kein Radverkehrskonzept, Plauen hatte kein Radverkehrskonzept, Wittenberg weder das eine noch das andere. Ein Fußverkehrskonzept für die gesamte Stadt lag nirgends vor, jedoch hat Wittenberg ein sog. „Oberflächenkonzept“ zum Ausbau der Fußgängerzone in der Altstadt.

Planung und Finanzierung der Maßnahmen

Planungen mit „Schlüsselcharakter“ oder in „Schlüsselbereichen“ der gesamtstädtischen Fuß- und Radverkehrsförderung können weitergehende Impulse und ggf. in Teilbereichen deutliche Steigerungen der Verkehrsnachfrage auslösen.

Die Verbesserung der Infrastruktur in den Modellstädten umfasst sowohl die Planungen als auch die baulichen Fortschritte der als notwendig erkannten Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr. Obwohl die Anfangsvoraussetzung des Modellvorhabens, die „vorhandenen Konzepte“, in keiner Stadt vollständig erfüllt war (vgl. **Kap. 3.1**), hatten die Städte, zum Teil mit fachlicher Unterstützung der Forschungsnehmer, die Chance, dies im Vorhabenszeitraum im notwendigen Umfang umzusetzen.

Ein wesentliches Kriterium ist darüber hinaus der flexible Umgang und die Erfahrungen der Modellstädte mit innovativen Finanzierungsmodellen, besonders vor dem Hintergrund der „leeren Kassen“ und geringen finanziellen Eigenmittel.

Vollständigkeit und anspruchsgerechte Ausbildung der Maßnahmen

Zu einer attraktiven und verkehrssicheren Infrastruktur des **Fußverkehrs** zählen ausreichend breite Gehwege, Überquerungshilfen an stärker befahrenen Straßen in nicht zu großem Ab-

stand, fußverkehrsfreundliche, ebene Oberflächenbeläge und Sitzbänke an Hauptachsen und in Zielbereichen des Fußverkehrs. In der Regel zentrale, besonders aufenthaltsfreundliche Fußgängerbereiche, in Wohngebieten flächenhafte Verkehrsberuhigung mit Tempo 30-Zonen und Verkehrsberuhigten Bereichen bilden das Hauptgerüst kommunaler, fußverkehrsfreundlicher Infrastruktur. Fahrrad- und fußgängerfreundliche Städte weisen hinsichtlich Länge und Ausstattung zum Teil umfangreiche Wege- oder Routennetze auf, wie straßenbegleitende und selbstständige Fuß- und Radverkehrsanlagen, Fahrradstraßen oder Fußgängerzonen. Hinsichtlich Überquerungshilfen und Verkehrsberuhigung gelten im Wesentlichen die gleichen Anforderungen für den Fuß- und Radverkehr.

Allgemein gültige Erkenntnisse über die Sicherheitswirkungen von auf der Fahrbahn markierten **Radverkehrsanlagen** (Radfahrstreifen, Schutzstreifen) im Vergleich zu baulichen Radwegen als Führungsform liegen nicht vor. Bei der Fahrbahnführung des Radverkehrs dominieren Unfälle im Längsverkehr und mit parkenden Fahrzeugen, bei der Führung auf Radwegen sind aufgrund fehlender Sichtbeziehungen Unfälle mit abbiegenden Kfz und an Einfahrten und Einmündungen dominant. Ebenfalls ergeben hier geringe Abstände zu Längsparkstreifen Gefahren durch geöffnete Autotüren. Aus den genannten Gründen wurden mit der StVO-Novelle von 1997 Führungsformen mit Wahlmöglichkeit geschaffen und die allgemeine "Radwegbenutzungspflicht" an bestimmte Kriterien geknüpft.

Ob im Einzelfall die Fahrbahn, ein Radweg oder die Mitbenutzung eines Fußwegs der zweckmäßigere Fall aus Sicht des Radfahrers ist, hängt zum einen von den Verkehrsstärken und von den gefahrenen Geschwindigkeiten ab. Zum anderen haben individuelle persönliche Merkmale des Radfahrers wesentliche Bedeutung. Während von Senioren der baulich abgetrennte Radweg bevorzugt wird, ist es für den sportlichen Radfahrer eher die Fahrbahn. Dennoch ist festzustellen, dass ein Großteil der Bevölkerung (und der Meinungsbildner) „subjektiv“ die vom Kfz-Verkehr baulich getrennte Führung bevorzugt.

Fahrrad-Abstellanlagen sind ein ganz wesentliches, zum Teil verpflichtendes Element kommunaler Radverkehrsförderung (u.a. Vorschriften der Landesbauordnungen). Fehlende diebstahlsichere, komfortabel nutzbare und zielnahe Abstellanlagen stellen ein großes Hemmnis für die Förderung des Radverkehrs dar.

Maßnahmen mit Modellcharakter

Kostengünstige Maßnahmen, die mit geringem Aufwand herstellbar und zu betreiben bzw. zu unterhalten sind, bieten Städten mit gering ausgeprägter Infrastruktur die Möglichkeit, auch in

einem vergleichsweise kurzen Zeitraum nutzergerechte Verkehrsanlagen und Ausstattungselemente zu realisieren. „**Best-practise-Lösungen**“ haben sich in der Praxis der Modellstädte (schnell) bewährt und können von anderen Kommunen in der Regel leicht übernommen werden. „**Maßnahmen-Highlights**“ können die Identifikation der Bürger und Akteure mit dem Modellvorhaben fördern und nach bisherigen Erfahrungen die Umsetzung, insbesondere auch die Finanzierung, erleichtern. Hier waren nicht bundesweit einmalige Maßnahmen gefragt, sondern solche, die für die jeweilige Stadt etwas Besonderes darstellen und deshalb auch von (finanziell) geringerem Umfang sein konnten. Maßnahmen-Highlights sollten im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit besonders gut „verkaufbar“ sein.

Bewertung durch die Akteure

Einschätzungen der Akteure der projektbegleitenden Beiräte zu Beginn (2001) und am Ende (2003) des Modellvorhabens anhand eines Fragenkatalogs erlauben erste Wirkungseinschätzungen aus Sicht der lokalen Akteure.

Ausgewählte offene Aufgabenstellungen

Was wurde nicht angepackt und nicht realisiert und hätte aus externer Sicht doch bearbeitet werden können bzw. müssen. Hier sollen beispielhaft Handlungsfelder und Maßnahmen angesprochen werden, die beschlossen, aber nicht oder nicht vollständig umgesetzt wurden. Erkennbare Gründe werden benannt.

1. Vorher-Situation

Die Stadt **Lingen** hat eine ausgeprägte Fahrradtradition. Zu Beginn des Modellvorhabens bestand bereits eine weitgehend ausgereifte Infrastruktur des Radverkehrs. Entsprechend der radverkehrspolitischen Zielstellung hatte Lingen den Willen „noch besser“ zu werden. Das Ausgangsniveau der Radverkehrsinfrastruktur war am Anfang bereits hoch, ähnlich beim Fußverkehr. Handlungsbedarf bestand u.a. bei der Verbesserung der Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen und bei Verbesserungen im Detail (z.B. Wegeoberflächen) (vgl. **Kap. 4.1**).

Das Fehlen jeglicher Infrastruktur des Radverkehrs war das wesentliche Defizit in **Plauen**. Dies erlaubte zu Beginn in Verbindung mit dem Wunsch nach schneller Realisierung vielfach nur einfache und kostengünstige Maßnahmen. Zugleich wurden aber erst mittel- bis langfristig vollständig realisierbare Projekte wie Elsterradweg und Haupttroutennetz⁶⁶ begonnen. Das Modell-

⁶⁶ vgl. Baustein 2

vorhaben bedeutete bei der Infrastrukturplanung einen Neuanfang. Für den Fußverkehr waren die in vielen Bereichen der Innenstadt – mit Ausnahme der Fußgängerzone – vorhandenen unkomfortablen, z.T. unsicheren Gehwegbeläge ein wesentliches Problem (vgl. **Kap. 5.1**).

In **Wittenberg** bestand ähnlich wie in Lingen zu Beginn des Modellvorhabens bereits eine weitgehend ausgebildete Infrastruktur des Fuß- und Radverkehrs, die darüber hinaus z.T. von erheblichen Investitionen des Bundes und der Bahn in Projekte der Deutschen Einheit in unmittelbarer Innenstadt Nähe profitierte (Bahnhofsumfeld, Aufhebung Bahnübergang, Ortsumfahrungen etc.). Ähnlich wie in Plauen hielten auch in Wittenberg die Oberflächenbeläge, Bordsteinbildungen und Wegebreiten für Fußgänger und Radfahrer an einzelnen Hauptverkehrsstraßen und z.T. in der Altstadt den üblichen Anforderungen nicht stand (vgl. **Kap. 6.1**).

2. Planung und Finanzierung der Maßnahmen⁶⁷

Lingen: Die Erarbeitung des Hauptradroutennetzes durch Beirat und Verwaltung⁶⁸ schloss eine wesentliche konzeptionelle Lücke und bewirkte zugleich eine fachliche Weiterbildung. Die Planungsmaßnahme mit Schlüsselfunktion ist die geplante Bahnstufunterführung, die nach Realisierung für die Gesamtstadt spürbare Nutzervorteile bewirken und den Bahnhof als zentralen verkehrlichen Verknüpfungspunkt stärken kann. Hervorzuheben ist hier die erfolgreiche Förderantragsbegründung mit Modal-Split-Veränderungen und Klimaschutzargumenten. Für das Hauptroutennetz des Radverkehrs wurde ein Bauvolumen von ca. 1,08 Mio. € geschätzt (Stadt Lingen) und ca. 410 Tsd. € sog. kostengünstige Maßnahmen (Fuß- und Radverkehr) im Vorhabenzeitraum umgesetzt⁶⁹.

Plauen: Für die Planungen des Radverkehrs wurden zu Beginn (mit Unterstützung durch Forschungsnehmer) die Voraussetzungen für Fördermittelbeantragung und Umsetzung geschaffen (Haupttroutennetz und Freizeitorientiertes Routennetz), die selbst jedoch einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen. Positive Erfahrungen gab es bei der Planung und Finanzierung des Elsterradwegs wegen der erfolgreichen Zusammenarbeit der Stadt mit Baulastträgern und Fördermittelgebern⁷⁰ sowie der Realisierung einer Fuß-/Radwegverbindung unterhalb der Altstadt im Landschaftspark Mühlgraben/ Elsteraue (ehem. Industriebrache) wegen der erzielten Synergien als EU-gefördertes Städtebauprojekt. Diese wurden wesentlich erreicht durch die fuß- und

⁶⁷ s. die Zusammenstellung der Einzelmaßnahmen auf der **Materialien-CD** (Anlagen Bericht).

⁶⁸ vgl. Baustein 1

⁶⁹ vgl. Kap. 4.5

⁷⁰ vgl. Baustein 2

radverkehrsbezogenen Fachkenntnisse der zuständigen Sachbearbeiterin. Für das Haupttroutennetz des Radverkehrs (ohne Freizeitrouten) wurde ein Bauvolumen von mindestens 3,0 Mio. € geschätzt (Forschungsnehmer, Basis: 98 km á ca. 30 Tsd. €); die finanzielle Größenordnung der Umsetzung nach drei Jahren lässt sich derzeit nicht beziffern.

Wittenberg: Das Aufstellen der Konzepte für Radverkehrsrouten und Tempo 30-Zonen, die sich noch in der Beratung befinden, erfolgte erst zu einem späten Zeitpunkt. Positiv zu bewerten sind abgesicherte Haushaltsstellen für bauliche Einzelposten trotz sehr angespannter Haushaltslage (besonders fehlende Eigenmittel). Für das Haupttroutennetz des Radverkehrs und die Tempo 30-Umsetzung wurde ein Bauvolumen von ca. 0,51 Mio. € geschätzt (Stadt Wittenberg); ca. 276 Tsd. € sog. kostengünstige Maßnahmen (Fuß- und Radverkehr) wurden im Vorhabenszeitraum bereits umgesetzt⁷¹.

3. Vollständigkeit und anspruchsgerechte Ausbildung der Maßnahmen

In **Lingen** kommt das gesamte Spektrum baulicher und markierungstechnischer Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs zum Einsatz, wengleich die Fahrbahnbenutzung für Radfahrer nicht die Regel ist. Die Freigabe einer Radfahrer-Querung der Fußgängerzone Burgstraße⁷² war aufgrund des Planungsprozesses nach örtlichem Verständnis ein „Maßnahmen-Highlight“, nach allgemeinem Maßstab jedoch erst ein Anfang für eine weitergehende Freigabe.

In **Plauen** wird erst ein kleines Spektrum der in einer Stadt dieser Größenordnung sinnvollen und zugleich kostengünstigen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung eingesetzt; die Anlage von Schutzstreifen und Öffnung von Einbahnstraßen sind – trotz einer beispielhaft realisierten Maßnahme (Nach dem Stadion, s. **Bild 5-20**) – noch stark ausbaufähig. Die zurückhaltende Umsetzung hat zum Teil äußere Gründe, z.B. restriktive Regelauslegung der vorgesetzten Behörde. Auf der anderen Seite fehlte wohl auch der Mut zu experimentieren, im Sinne einer verkehrssicheren, aber weitgehenden Ausschöpfung der baulichen und rechtlichen Möglichkeiten. Die Freigabe der Gehwege zum Radfahren in Plauen kann keine Dauerlösung sein.

In **Wittenberg** wurden die bestehenden, nur noch zum Teil verbesserungsfähigen, Infrastrukturangebote im Alltags- und Freizeitverkehr noch weiter ausgebaut. Der baulich getrennte Radweg als Netzelement dominiert weiterhin in der Stadt, wohl auch, weil allein zwei Bundesstraßen mit durchgehend separaten Radwegen auf längerer Strecke das Stadtgebiet durchqueren. Die Umgestaltung der Altstadt mit verkehrsberuhigtem Charakter bietet generell alle baulichen

⁷¹ vgl. **Kap. 6.5**

⁷² vgl. Baustein 6

Möglichkeiten für eine sichere, verträgliche und zugleich komfortable Führung der Fußgänger und Radfahrer. Die Ausführung der Oberflächengestaltung (Pflaster) erscheint in dieser Hinsicht noch verbesserungsfähig. In gestalterischer Hinsicht ein Provisorium, aber funktional sehr sinnvoll, stärken mobile Bordelemente als Überquerungshilfen zur Altstadt die Erreichbarkeit für Fußgänger (s. **Bild 6-17**).

4. Maßnahmen mit Modellcharakter (Best-practise)

Die **Lingener** Planungen zur Instandsetzung zweier Haupttrouten mit besonders öffentlichkeitswirksamen Darstellungsformen und die systematische und konsequente Umsetzung der gemeldeten Mängel im Zuge des (neu aufgestellten) Haupttroutennetzes haben Best-practise- und Modellcharakter. Der in jüngster Zeit vorgenommene Umbau von Hauptverkehrsstraßen mit fahrbahnseitigen Radfahrstreifen sowie die Anlage zahlreicher Kreisel mit sicherer Fuß- und Radverkehrsführung haben ebenfalls eine Vorbildfunktion.

Eine bereits abschnittsweise umgesetzte Maßnahme mit Modellcharakter in **Plauen** ist der Elsterradweg, der in seinem Verlauf durch die Stadt heute teilweise, zukünftig nahezu auf ganzer Länge, auch dem Alltagsradverkehr als verkehrsarme und grüne Route dient. Best-practise-Charakter hat die fahrgastfreundliche, zentrale Straßenbahn-Umsteigehaltestelle in der für den Radverkehr komplett freigegebenen Fußgängerzone. Die ursprünglich als „Maßnahmen-Highlight“ vorgesehene Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr hat mit einer Maßnahme immerhin „Signalwirkung“ entfalten können.

Maßnahmen mit Modellcharakter in **Wittenberg** sind die schrittweise Umgestaltung der Fußgängerzone nach dem sog. Oberflächenkonzept mit Öffnung der Bäche, die die Aufenthaltsqualität und Identität der Innenstadt als Ort zum Treffen und Einkaufen erhöhen. Ferner die langjährige Gesamtmaßnahme Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes inkl. Kreuzungsmaßnahmen Dresdner Straße. Modellcharakter hat auch die neu angelegte Umwelttrasse zwischen Bahnhof-Westseite und Altstadt.

5. Bewertung durch die Akteure

Die Einschätzungen der lokalen Akteure der projektbegleitenden Beiräte zu Beginn (2001) und am Ende (2003) des Modellvorhabens wurden anhand des jeweiligen Fragebogens getrennt für den Fuß- und Radverkehr⁷³ für alle 14 Fragen (anhand von Schulnoten) ausgewertet. Gut die Hälfte der Fragen befasste sich mit der Infrastruktur des Fuß- bzw. Radverkehrs, der Rest mit

⁷³ vgl. die Zusammenstellung der Einzelmaßnahmen auf der **Materialien-CD** (Anlagen Bericht).

dem „Klima“ u.ä.. Die Veränderungen sind nachfolgend beschrieben und dargestellt (vgl. **Bild. 7-5** und **7-6**):

Lingen

2001: Beim Radverkehr Durchschnittsnote 3,07 mit den 3 schlechtesten Bewertungen bei „Durchquerbarkeit Stadtzentrum“, „Führung an Baustellen“ und „Abstellanlagen“. Beim Fußverkehr Durchschnittsnote 2,91 mit „Kfz-Parken auf Gehwegen“, „Radfahrer auf Gehwegen“ und „schlechte Beläge, fehlende Absenkungen“ als schlechteste Wertungen.

2003: Beim Radverkehr Durchschnitt 2,55 (+ 0,52) mit den schlechtesten Bewertungen jetzt in der Reihenfolge „Führung an Baustellen“, „Durchquerbarkeit Stadtzentrum“ und „Ampelschaltungen“. Beim Fußverkehr Durchschnitt 2,52 (+ 0,39) mit „Radfahrer auf Gehwegen“, „schlechte Beläge, fehlende Absenkungen“ und „Kfz-Parken auf Gehwegen“ als unverändert schlechteste Wertungen.

Plauen

2001: Beim Radverkehr Durchschnitt 4,53 mit den schlechtesten Bewertungen bei „Einbahnstraßen“, „Führung an Baustellen“ und „Strecken zu schmal“. Beim Fußverkehr Durchschnitt 3,09 mit „schlechte Beläge, fehlende Absenkungen“, „Radfahrer auf Gehwegen“ und „mangelhafte Reinigung“ als schlechteste Wertungen.

2003: Beim Radverkehr Durchschnitt 3,43 (+ 1,1) mit den schlechtesten Bewertungen jetzt in der Reihenfolge „Einbahnstraßen“, „Führung an Baustellen“ und „Abstellanlagen“. Beim Fußverkehr Durchschnitt 3,08 (+ 0,01) mit „schlechte Beläge, fehlende Absenkungen“, „Spielwege“ und „mangelhafte Reinigung“ als nur wenig veränderte schlechteste Wertungen.

Wittenberg

2001: Beim Radverkehr Durchschnitt 2,9 mit den schlechtesten Bewertungen bei „Führung an Baustellen“, „Strecken zu schmal“ und „Abstellanlagen“. Beim Fußverkehr Durchschnitt 3,25 mit „schlechte Beläge, fehlende Absenkungen“, „mangelhafte Reinigung“ und „Kfz-Parken auf Gehwegen“ als schlechteste Wertungen.

2003: Beim Radverkehr Durchschnitt 2,65 (+ 0,25) mit den schlechtesten Bewertungen jetzt in der Reihenfolge „Abstellanlagen“, „Strecken zu schmal“ und „Führung an Baustellen“ bzw. „Verkehrsregelung in der Stadt“. Beim Fußverkehr Durchschnitt 2,77 (+ 0,48) jetzt mit „Radfahrer

auf Gehwegen“, „Überqueren an ÖPNV-Haltestellen“ und „unsichere Spielwege“ als schlechteste Wertungen.

Bild 7-5: Bewertung der Fußverkehrsfreundlichkeit durch lokale Akteure 2001-2003

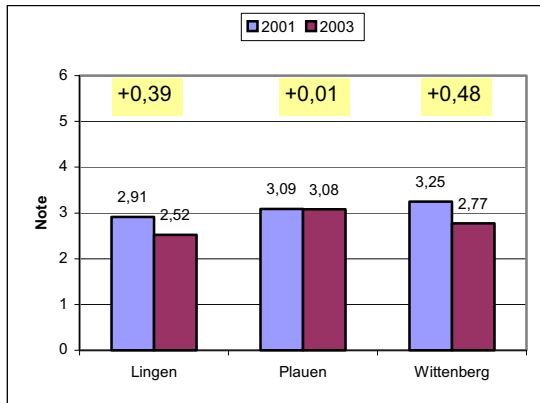
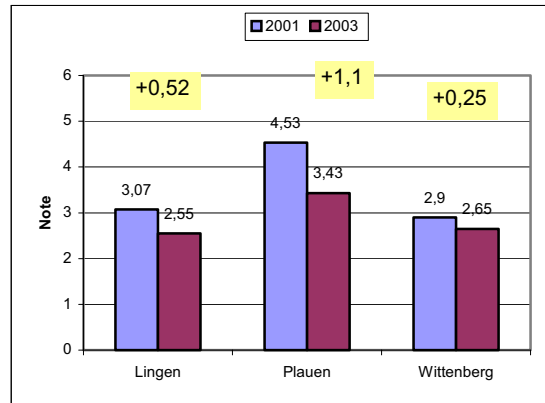


Bild 7-6: Bewertung der Radverkehrsfreundlichkeit durch lokale Akteure 2001-2003



6. Ausgewählte offene Aufgabenstellungen

Lingen: Den Verbesserungen im Längsverkehr stehen vergleichsweise deutlich weniger Maßnahmen zur Verbesserung der Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen gegenüber (z.B. am Innenstadtring), wo Fuß- und Radverkehr gleichermaßen profitieren könnten.

Plauen: Viele erkannte Probleme konnten bisher aus Mangel an Personal- und Sachmitteln noch nicht realisiert werden. Die radverkehrsfreundliche Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer im Innenstadtbereich und die Anlage von Schutzstreifen, auch als preisgünstige Maßnahmen, erfolgten bisher nicht.

Wittenberg: Die Einordnung der zahlreichen Infrastrukturmaßnahmen in ein gesamtstädtisches Radroutenkonzept, das als Vorentwurf bzw. Vorlage für einen notwendigen politischen Beschluss vorliegt, erfolgte erst zu einem späten Zeitpunkt. Hier könnten die Bemühungen verstärkt werden, das Nebenstraßennetz und selbstständige Wege einzubeziehen. Ebenfalls noch nicht umgesetzt ist das Tempo 30-Konzept, was aus Gründen der Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer dringend geboten erscheint.

Zusammenfassende Einschätzung

Im Vergleich zur Vorher-Situation haben sich in den drei Modellstädten die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr deutlich verbessert. Plauen hat bei den Maß-

nahmen für den Radverkehr spürbar aufgeholt und damit bereits unter Beweis gestellt, dass auch bei ungünstiger Topografie Radverkehrsförderung machbar ist. Für Lingen und Wittenberg ist schwer einzuschätzen, welche Anteile der baulichen Verbesserungen auch ohne Modellvorhaben erreicht worden wäre, vermutlich ist er relativ hoch. Ausgezahlt hat sich für Lingen die vor Ort neue Art, die Netz- und Maßnahmenplanung den Bürgern im Rahmen eines Öffentlichen Workshops vorzustellen – als beispielhafte Form der Bürgerbeteiligung⁷⁴.

Der Weg vom Konzept zur baulichen Umsetzung war in Lingen und Plauen deutlich erkennbar, verbunden mit einer fachlichen Professionalisierung der Verwaltungen. Wittenberg hat in stärkerem Umfang von den Planungen Dritter (Ortsumfahrungen) und höherer Gewalt (Hochwassermittel) profitiert. Hier wurden die Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen, von den Radfernwegen abgesehen, überwiegend begleitend zum Straßenbau realisiert. Von den Finanzierungsmodellen in Plauen und zum Teil in Lingen können andere Kommunen profitieren.

Die Qualitäten der Anlagen für den Fuß- und den Radverkehr liegen in Lingen und Wittenberg jeweils etwa auf einem Niveau, beide Verkehrsarten erfahren infrastrukturell eine gleichrangige Förderung. In Plauen liegt der Radverkehr noch weit zurück, hier wäre noch mehr Mut zu neuen Lösungen, z.B. bei gemeinsamen Führungen mit dem Kfz-Verkehr, wünschenswert.

Vorbildhaft sind besonders einzelne bauliche Maßnahmen in Lingen und Wittenberg. Best-practise-Lösungen sind eher auf der Ebene der Planung und Finanzierung als im baulichen Bereich zu finden. Im bundesweiten Vergleich erscheinen die Radverkehrslösungen in Lingen und Wittenberg schon als „guter Durchschnitt“, die angestrebten und zum Teil bereits erreichten Gestaltungsqualitäten der zentralen Fußgänger- und Aufenthaltsbereiche als hoch. Bezüglich der faktischen Nutzervorteile für den Fuß- und Radverkehr ist Wittenberg vorn (Lage der Parkplätze am Rande), in Lingen und Plauen fahren die motorisierten Innenstadtbesucher bis unmittelbar ins Zentrum (Tiefgaragen).

7.4 Stärkung der Nahmobilität

⁷⁴ vgl. Baustein 1.

Die Stärkung der Nahmobilität ist ein wesentliches Ziel des Modellvorhabens. Nahmobilität oder „Die Stadt der kurzen Wege“ sind bedeutende Begriffe für den Zielhorizont einer integrativen Betrachtung von Verkehrsplanung und Stadtentwicklung. Zur Bewertung der Ergebnisse in den drei Modellstädten ist es wichtig zu klären, was unter dem Begriff Nahmobilität verstanden bzw. was damit assoziiert wird und anhand welcher Kriterien eine Stärkung von Nahmobilität bewertet werden kann.

Nahmobilität heißt Verbesserung der Bedingungen vor allem für das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren (in ihren unterschiedlichen und widersprüchlichen Bedürfnissen) bei den alltäglichen Wegen. Und dies bedeutet ebenfalls die konsequente Verknüpfung mit Städtebau und Stadtgestaltung – bis hin zur konkreten baulichen Maßnahme (z.B. Gestaltung von Bushaltestellen, Fahrradparkplätzen oder Radwegen im historischen Umfeld).

Was beinhaltet Nahmobilität?

Neben stadtplanerischen Konzepten (z.B. Nutzungsmischung, was kurze Wege überhaupt erst ermöglicht) hat Nahmobilität viel zu tun mit der Bedeutung des öffentlichen Raums (Straßen, Plätze, Parks) als Ort für Aufenthalt, Wohlbefinden, gesellschaftliche Integration und Ortsbezogenheit. Je komplexer, individueller und anonymes unser Leben wird, bedingt auch durch die neuen Kommunikationstechnologien, desto wichtiger wird der öffentliche Raum als Kontaktort. Eine gute Stadtgestaltung ist Voraussetzung für Nahmobilität.

Besonders entfernungsintensiv sind die Wege in der Freizeit, dem "Wachstumsmarkt" im Verkehrsbereich. Nahmobilität bedeutet demnach Stärkung der Nähe, auch im Freizeitbereich.

Der Begriff Nahmobilität beinhaltet auch "Rückbesinnung auf die Nähe", Nähe und Langsamkeit als Wert. Die Wertschätzung von langsamen Orten wie Stadtplätzen und Parks im Gegensatz zu schnellen Orten, die mit Hektik und Abfahren verbunden und entfernungsintensiv sind, wie Bahnhöfe und Flugplätze. Erst mit Kindern lernen viele die Bedeutung ruhiger Straßen und breiter Fußwege (aber auch fehlender Querungsstellen), erst im Alter erkennen manche die Bedeutung des Gehens, erst ohne Auto lernt man die Nähe von Geschäften schätzen oder dass der ÖPNV durchaus seine Qualitäten hat.

Nahmobilität hat auch etwas mit Chancengleichheit und sozialer Gerechtigkeit zu tun, d.h. Mobilitätssicherung und Alltagsbewältigung für die Personengruppen, die ihre Wege überwiegend zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen, weil sie über kein Auto verfügen.

Das heißt für die Planung kurze vernetzte Wege, Lebensqualität im öffentlichen Raum und gute Erreichbarkeit der wichtigen Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Dienstleistung. Hieran müssen sich die Gesamtkonzepte messen lassen.

Voraussetzungen waren vorhanden

Die Voraussetzungen zur Stärkung der Nahmobilität und die damit verbundenen Modal-Split-Veränderungen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs waren in den Modellstädten vorhanden. Dazu zählen eine räumlich-kompakte Stadtstruktur, konzeptionelle Planungen mit Komponenten einer verkehrsreduzierenden Stadt- und Verkehrsplanung und ein günstiges lokalpolitisches Klima für den Rad- und Fußverkehr⁷⁵. Die Kernstädte aller drei Modellstädte sind kompakt, das heißt grundsätzlich fußgänger- und radfahrerfreundlich. Die Städte **Lingen** und die Lutherstadt **Wittenberg** sind darüber hinaus eben, Städte mit Fahrradtradition und vergleichsweise günstiger Radverkehrsinfrastruktur. Generelle Potenziale zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl sind ebenfalls vorhanden (s. **Kap. 1**).

Als weitere Indikatoren für die Stärkung der Nahmobilität können herangezogen werden:

Steigende Verkehrsbelastungen im Fuß- und Radverkehr an zentralen Querschnitten (Vorher-Nachher-Vergleich)

Annahme: Gibt es im Vorher-Nachher-Vergleich steigende Querschnittsbelastungen im Fuß- und Radverkehr, ist von einer Stärkung der Nahmobilität auszugehen, da mehr Rad gefahren bzw. zu Fuß gegangen wird.

Modal-Split –Veränderungen

Änderungen im Modal-Split, d.h. erhöhte Anteile zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und Abnahmen im mot. Individualverkehr, sind ein Indiz für die Stärkung der Nahmobilität und damit zur erfolgreichen Umsetzung der Handlungskonzepte im Rahmen des Modellvorhabens.

Annahme: Gibt es Veränderungen im Modal-Split, z.B. einen erhöhten Anteil des Radverkehrs, ist von einer Stärkung der Nahmobilität auszugehen.

Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums

Annahme: Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums (hier in erster Linie der Zentren mit Fußgängerzone) verbessern das Wohlbefinden und die Identifikation der Bevölkerung mit ihrer Stadt und sind notwendige Voraussetzung für die Stärkung der Nahmobilität.

⁷⁵ Dies waren wesentliche Kriterien für die Auswahl als Modellstadt (s. **Kap.3.1**).

Das kann beispielsweise bedeuten, dass aufgrund von besserer Anbindung einer Altstadt durch Überquerungsstellen, durch das Aufstellen von Ruhebänken oder einer besseren Straßenraumgestaltung mal wieder gern zu Fuß gegangen wird.

1. Steigende Verkehrsbelastungen im Fuß- und Radverkehr an zentralen Querschnitten (Vorher-Nachher-Vergleich)

Querschnittszählungen des Fuß- und Radverkehrs⁷⁶

3-Stunden-Zählungen des Fuß- und Radverkehrs in der warmen Jahreszeit außerhalb der Schulferien am jeweils gleichen Wochentag erlauben eine erste Trendüberprüfung nach Realisierung der Gesamtkonzepte. In Zusammenarbeit mit den Modellstädten wurden die (2001 und 2004 exakt gleichen) Zählstandorte festgelegt, wobei einerseits Zwangspunkte im innerstädtischen Straßennetz wie Unter- oder Überführungen, an denen sich verschiedene Verkehrsbeziehungen bündeln, andererseits für Fuß- und/oder Radverkehr bedeutende Zugänge bzw. Zufahrten zu den Innenstadtbereichen ausgewählt wurden.

Aus den Ergebnissen im Vorher-Nachher-Vergleich können somit erste qualitative Wirkungen der durchgeführten Maßnahmen abgeleitet werden. Zugleich erhielten die Modellstädte einen Überblick über die Höhe und Verteilung des nichtmotorisierten Verkehrs in ihren Innenstädten. Die Ergebnisse dienen weiterhin als Hinweise für Abschätzungen (Lingen, Wittenberg) bzw. zum Abgleich (Plauen) mit dem Modal-Split.

An den Tagen der Vorher-Nachher-Zählungen gab es keine Besonderheiten wie Veranstaltungen o.ä. Es bestanden sehr gute bis akzeptable Wetterbedingungen bei überwiegend trockenen Verkehrsflächen. Allerdings hat die Vorher-Zählung in Lingen am Tag der Terroranschläge in den USA stattgefunden (siehe weiter unten).

An insgesamt 35 Querschnitten mit unterschiedlichen verkehrlichen, querschnittsbezogenen und umfeldbezogenen Randbedingungen (u.a. bezüglich Gehwegbreiten, Vorhandensein von Radwegen, Tempo-30-Zonen, Hauptverkehrsstraßen) wurden in 2001 14.425 (2004: 14.652) Fußgänger und 10.053 (2004: 9.512) Radfahrer gezählt.

Neben dieser Übersicht liegen die Ergebnisse für jede Modellstadt detailliert für jede Zählstelle im Vorher-Nachher-Vergleich vor, mit der Möglichkeit, lokale Einflüsse intensiv zu beleuchten (s. **Tab. 7-3**).

⁷⁶ Zur detaillierten Dokumentation der Ergebnisse s. die **Materialien-CD** (Materialien Schlussbericht, Kap.7.4).

Kurz zusammengefasst lassen sich die Ergebnisse wie folgt beschreiben:

Generell ist der Einfluss der Witterungsbedingungen auf die Zählwerte nicht als maßgeblich einzuschätzen. Bei mindestens mäßig warmem und nur zeitweise zu Schauern neigendem Sommerwetter werden Wege zu Fuß oder mit dem Rad ggf. kurzfristig verschoben, aber innerhalb eines Zeitraumes von 3 Stunden dennoch überwiegend durchgeführt, zumal es sich am Nachmittag um die wichtigste Einkaufszeit handelt.

Tab. 7-3: Ergebnisübersicht der Zählungen 2001-2004

Merkmal	Lingen		Plauen		Wittenberg	
	Dienstag	Dienstag	Dienstag	Dienstag	Donnerstag	Donnerstag
Wochentag	Dienstag	Dienstag	Dienstag	Dienstag	Donnerstag	Donnerstag
Datum	11.9.2001 ⁷⁷	31.8.2004	25.9.2001	31.8.2004	30.8.2001	26.8.2004
Uhrzeit	15.30-18.30	15.30-18.30	15.30-18.30	15.30-18.30	15.30-18.30	15.30-18.30
Zählstellen	14	14	11	11	10	10
Tageshöchsttemperatur	14°C	17°C	13°C	17°C	24°C	17°C
Tagesniederschlagsmenge	2 mm	7 mm	0 mm	< 1 mm	0 mm	< 1 mm
gezählte Fußgänger	2.592	3.071	8.689	8.924	3.144	2.657
gezählte Radfahrer	3.641	4.165	517	910	5.895	4.437
Ø Fußgänger/ Zählstelle	236	279	790	811	286	242
Ø Radfahrer/ Zählstelle	331	379	47	83	536	403
Ø Fußgänger/ Zählstelle/ h	79	93	263	270	95	81
Ø Radfahrer/ Zählstelle/ h	110	126	16	28	179	134
Fußgänger stadteinwärts	1.101	1.357	4.491	4.532	1.451	1.190
Fußgänger stadtauswärts	1.491	1.714	4.198	4.392	1.693	1.467
Radfahrer stadteinwärts	1.460	1.845	246	412	2.811	2.139
Radfahrer stadtauswärts	2.181	2.320	271	498	3.084	2.298

In **Lingen** haben beide Verkehrsarten zugenommen, die Fußgänger (+ 18 %) mehr als die Radfahrer (+ 14 %). Die erkennbare Asymmetrie der Richtungsmengen (Zunahme stadteinwärts 23 % bzw. 26 %, stadtauswärts 15 % bzw. 6 %) hat ggf. mit den Ereignissen des 11.09.2001 (ab ca. 15 Uhr MEZ) zu tun. Das heißt, dass für die realen Zunahmen in Lingen eher die „Stadtauswärts-Werte“ maßgeblich sind, also ein mittlerer Wert zwischen 6 % und 15 %. Wesentliche bauliche Veränderungen im Innenstadtbereich im Nachher-Zeitraum gab es nicht.

⁷⁷ Etwa zeitgleich zur Zählung begann die Berichterstattung über die Attentate in den USA.

In **Plauen** liegen die Zunahmen beim Fußverkehr bei knapp 3 %, beim Radverkehr bei deutlichen 76 %. Verhielten sich die Verkehrsmengen 2001 noch wie 1:17 so hat das Verhältnis jetzt auf ca. 1:10 zugenommen.

In **Wittenberg** sind Abnahmen sowohl bei Fußgängern (- 15 %) als auch bei Radfahrern (- 25 %) zu verzeichnen. Die ausgewählten Zählstellen markieren an beiden Zählzeitpunkten die wichtigsten Innenstadtzugänge bzw. Zufahrten des nichtmotorisierten Verkehrs. Der Nachher-Zeitraum war baulich wesentlich durch die Umgestaltung der Judenstraße, aber auch durch Straßenbaumaßnahmen südlich und östlich der Innenstadt, geprägt (Neubau B 2 und B 187).

2. Modal-Split-Veränderungen⁷⁸

Generelle Potenziale zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten von Rad- und Fußverkehr waren in allen drei Modellstädten vorhanden (vgl. **Kap. 2.1**). Zu Beginn des Modellvorhabens in 2001 wurde die Ausgangslage dokumentiert. Für **Plauen** lagen exakte Modal-Split-Daten aus der SrV (1998) vor, für **Lingen** und **Wittenberg** wurden Schätzungen vorgenommen⁷⁹. (s. **Tab. 7-4**).

Tab. 7-4: Modal-Split-Daten und Schätzung für die Modellstädte (Binnenverkehr) (2001)
 [Anteil an der Zahl der Wege in %]

	Lingen (eigene Schätzung)	Plauen (SrV/1998)	Wittenberg (eigene Schätzung)
MIV	55	43	50
ÖV	5	15	10
Rad	20	3	15
Fuß	20	39	25

Nachstehend werden mögliche eingetretene Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl aufgezeigt, wobei die Qualität der Daten und die Erhebungszeiträume in den drei Städten unterschiedlich sind. Die Bewertung der nachstehenden Ergebnisse ist ferner vor dem Hintergrund des bundesweiten Trends zu sehen (Ergebnisse der Untersuchung „Mobilität in Deutschland 2002“)⁸⁰:

- Zunahme im MIV (vor allem im Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr);

⁷⁸ s. die ausführliche Darstellung auf der **Materialien-CD** (Materialien Schlussbericht, Kap. 7.4).

⁷⁹ s. auch Zusammenstellung und die Herleitung der Schätzwerte des Modal-Split im 1. Zwischenbericht, Kap.4 (**Materialien-CD** /1. Zwischenbericht).

⁸⁰ INFAS/DIW(2003). Mobilität in Deutschland. Tabellenband Juli 2003. www.kontiv2002.de

- Leichte Abnahme des Radverkehrs insgesamt, jedoch Zunahme des Radverkehrsanteils in einzelnen Städten und große regionale Unterschiede;
- Leichter Rückgang des Fußverkehrs.

Differenziert für die drei Bundesländer Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Sachsen sind die Anteile des Rad- und Fußverkehrs nachstehend dargestellt (s. **Tab. 7-5**).

Tab. 7-5: Anteile im Rad- und Fußverkehr

	Radverkehr	Fußverkehr
Niedersachsen	12,7 %	20,8 %
Sachsen-Anhalt	11,1 %	26,4 %
Sachsen	7,2 %	25,7 %
Bundesweit	8,7 %	23 %
Wege, Personen ab 0 Jahre, Hauptverkehrsmittel nach Zuordnungsregel KONTIV (www.kontiv2002.de)		

Lingen:

Für die Bedeutung der nichtmotorisierten Verkehrsmittel und die Abschätzung möglicher Modal-Split-Veränderungen können Daten einer Bürgerbefragung (2002) zu künftigen Schwerpunkten der Arbeit von Rat und Verwaltung herangezogen werden: Das Fahrrad wird von den Lingenern nach dem PKW als das zweithäufigste Verkehrsmittel genannt, signifikante Unterschiede nach Geschlecht gibt es nicht.

Weitere potenzielle Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl können aufgrund des geplanten Fußgänger- und Radfahrertunnels (Bahnhofsunterführung als kürzere Verbindung der Innenstadtbereiche mit den östlichen Stadtteilen) genannt werden (vgl. **Kap. 4**). Über die Hälfte der befragten Kraftfahrer würde sich für die Nutzung des Fußgänger- und Radfahrertunnels auf dem Weg in die Innenstadt bzw. zum Bahnhof entscheiden, d.h. das Auto stehen lassen. Von dem ebenfalls geplanten Bau einer Fahrradstation am Bahnhof sind jedoch keine signifikanten Verlagerungen vom Autoverkehr zu erwarten. Auf die Frage, ob sie das Fahrrad im Vor- oder Nachtransport nutzen würden, wenn eine gesicherte und wettergeschützte Abstellanlage vorhanden sei, antworteten 48% mit „ja“, 52% mit „nein“ (SCHNÜLL/HALLER, 2003).

Für eine positive Bewertung des Modal-Split sprechen auch die Steigerungen der Querschnittsbelastungen (Radverkehr +14,5 % Fußverkehr +18 %).

Plauen:

Für die Stadt Plauen liegen Daten der SrV von 1998 und 2003 vor. Ein guter (ausführlicherer) Vergleich ist deshalb möglich.

Der Radsport hat in Plauen Tradition, Radverkehr findet in erster Linie in der Freizeit und – wahrscheinliche wegen der Topographie – mit überwiegend sportlichen Rädern (Mountainbikes, Trekkingräder, Rennräder) statt (OTTIGER, 2003). Ein erstes Indiz für die steigende Bedeutung des Radverkehrs im Untersuchungszeitraum ist die Entwicklung des Fahrradbesitzes in den Haushalten (s. **Tab. 7-6**).

Der Fahrradbesitz hat sich im Durchschnitt der Haushalte um fast 60 % erhöht, besonders hervorzuheben sind die 1-2-Personenhaushalte. Im gleichen Zeitraum hat sich der PKW-Besitz lediglich (über alle Haushaltsgößen) um 15% erhöht.

Tab. 7-6: Haushaltsstruktur und Fahrzeugbesitz in Fz/1000 P (Quelle: TU Dresden, 2003)

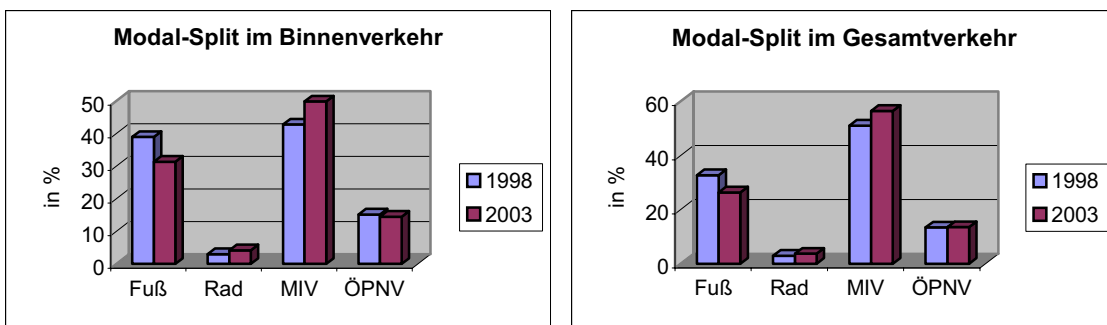
Fahrzeuge in Haushalten	Anzahl 1998 (abs.)		Anzahl 2003 (abs.)		Zunahme Fahrradbesitz in %
	Privat-Pkw	Fahrrad	Privat-Pkw	Fahrrad	
H1 (1 Person)	262	107	310	345	222 %
H2 (2 Personen)	425	225	488	355	58 %
H3 (3 Personen)	456	498	517	608	22 %
H4 (4 Personen)	364	585	455	746	28 %
H5 (5 und mehr Personen)	250	479	258	634	32 %
Gesamt	385	310	445	492	59 %

Ein weiteres Indiz ist die Steigerung des Radverkehrsanteils bei gleichbleibendem Anteil des ÖPNV. So konnte der Anteil des Radverkehrs im Verlauf des Modellvorhabens von 3% auf 4,2 % (Binnenverkehr) gesteigert werden. Dies bedeutet eine Steigerung um 40 %. Der Anteil des Fußverkehrs ist in dem Zeitraum um 7,6 % zurückgegangen. Die Zunahme im MIV betrug 7,1 % (hierbei deutliche Zunahme der Selbstfahrer und weniger Mitfahrer), der ÖPNV blieb mit einer geringen Abnahme von 0,7 % nahezu konstant (s. **Bild 7-7**). Die Daten für den Gesamtverkehr (Zunahme des Radverkehrs um 0,8 %, Abnahme des Fußverkehrs um 6,4 %) sind ebenfalls dem **Bild 7-7** zu entnehmen. Die starke Zunahme der Querschnittsbelastungen im Radverkehr von 76 % (2001 – 2003) ist ebenfalls ein Indiz für die steigende Bedeutung des Radverkehrs. Nicht unerwähnt bleiben sollte an dieser Stelle, dass der Umweltverbund insgesamt schwächer

geworden ist. Zur Stärkung des Umweltverbundes sollte neben Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr auch über eher restriktive Maßnahmen für den Autoverkehr (push and pull) nachgedacht werden.

Bei den zurückgelegten Wegen nach Verkehrsmitteln ist festzuhalten, dass bei Strecken bis zu 1km eindeutig der Fußverkehr vorherrscht, ab einer Länge ab 2km hat sich der Radverkehrsanteil erhöht. 58 % aller Wege mit dem Rad liegen zwar im Distanzbereich bis 3 km, hervorzuheben ist der relativ hohe Anteil der Radwege im Distanzbereich zwischen 8-9 km (7,6 % aller Wege mit dem Rad) und im Distanzbereich 10-11 km (5 % aller Wege mit dem Rad). Dies unterstreicht die sportliche Bedeutung des Radfahrens in Plauen.

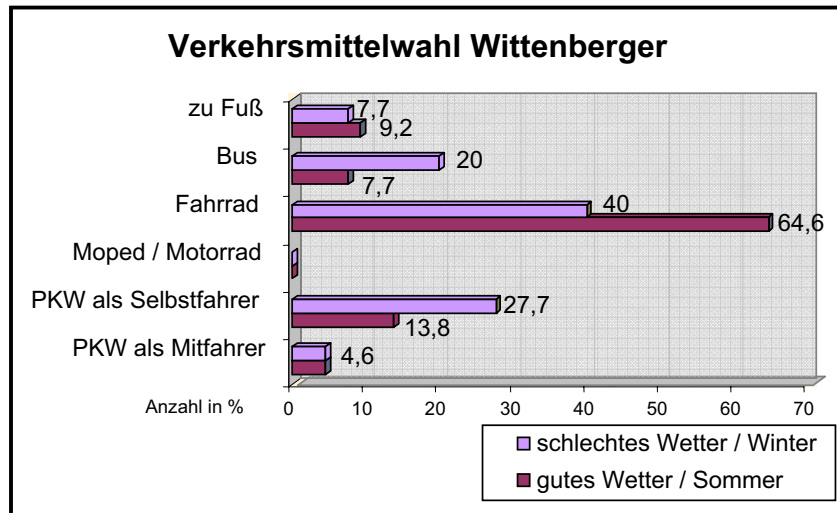
Bild 7-7: Modal-Split im Binnen- und Gesamtverkehr (1998/2003) (Quelle: TU Dresden, 2003)



Wittenberg:

Für Wittenberg können keine Aussagen zu Modal-Split-Veränderungen gemacht werden. Hin- gewiesen werden kann nur auf die relativ hohe Bedeutung des Verkehrsmittels Fahrrad für die Wege der Wittenberger, vor allem mit dem Ziel der verkehrsberuhigten Altstadt. Dies geht aus den Ergebnissen einer Passantenbefragung der Fußgängerzone (Oktober 2002) hervor (SCHMOLL, 2003). Für Wittenberger, die nicht in der Altstadt wohnen, ist das Fahrrad das meistgenutzte Verkehrsmittel, um in die Altstadt zu gelangen (für die Altstadtbewohner sind es die eigenen Füße). Die Verkehrsmittelwahl der Wittenberger insgesamt zeigt **Bild 7-8**. Für Besucher der Altstadt, die nicht in Wittenberg wohnen, ist das Hauptverkehrsmittel der PKW, ist das Wetter gut, steigt der Anteil des Radverkehrs der Nicht-Wittenberger von 4,4 % auf 17,8 %. Dies ist ein vergleichsweise hoher Anteil.

Bild 7-8: Verkehrsmittelwahl der Wittenberger (Quelle: SCHMOLL, 2003)



3. Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums

Die Steigerung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums, in erster Linie in der Innenstadt bzw. der Fußgängerzone, waren explizite Handlungsfelder in Lingen (vgl. **Kap. 4.3**) und Wittenberg (vgl. **Kap. 6.3**). Verschiedene Maßnahmen konnten im Vorhabenzeitraum realisiert werden (s. **Kap.7.3**). Vor dem Hintergrund der Bedeutung von attraktivitätssteigernden Maßnahmen für die Stärkung der Nahmobilität und der damit verbundenen stärkeren Identifikation seitens der Bevölkerung mit der eigenen Stadt als Voraussetzung für Nahmobilität können für die drei Modellstädte genannt werden:

Plauen hat mit der Neugestaltung des Stadtmittelpunktes „Tunnel“ und der Eröffnung des Einkaufszentrums „Stadtgalerie“ einschließlich des Umbaus der zentralen Straßenbahnhaltestelle im Oktober 2001 an Attraktivität gewonnen und der Tunnel ist „Treffpunkt“. Die Gestaltung des Klostermarktes zeugt ebenfalls von hoher Aufenthaltsqualität.

Für die Stadt **Lingen** sind als attraktivitätssteigernde Maßnahmen mit Bedeutung für die Identifikation der Bevölkerung mit ihrer Altstadt der Beschluss (und die Realisierung) eines Modells für einen Fahrradständer in der Altstadt und die Öffnung der Burgstraße für den Radverkehr zu nennen⁸¹. Lediglich als Konzeptbausteine liegen Überlegungen zur Attraktivitätssteigerung der Fußgängerzone aus Sicht von Jugendlichen vor. Darüber hinaus gibt es Planungen zur Neugestaltung des alten Postgeländes in der Innenstadt als Einkaufsgalerie sowie zur Neugestaltung

⁸¹ vgl. **Baustein 1** und **Baustein 6** im Anhang.

tung der aus den 70er- Jahren stammenden Fußgängerzone, die eine weitere Stärkung der Nahmobilität erwarten lassen.

Für **Wittenberg** ist das im Rahmen der Altstadtsanierung im Vorhabenszeitraum in Teilen umgesetzte Oberflächenkonzept mit einer für eine historische Altstadt angemessenen Straßenraumgestaltung, verbunden mit der Freilegung des Stadtbaches sowie die touristische Wegweisung für den Fußverkehr zu nennen. Überlegungen zu einer mehr alltagstauglichen (und damit Stärkung der Nahmobilität) Aufwertung der Fußgängerzone (mit Vorschlägen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität für Kinder) sowie zu angemessenen Fahrradabstellanlagen liegen als Konzept vor.

Zusammenfassende Einschätzung

Die Voraussetzungen für die Stärkung von Nahmobilität waren durch die Auswahl in den drei Städten gegeben. Dazu zählen die räumlich-kompakte Stadtstruktur, vergleichsweise attraktive Innenstädte sowie die Fahrradtradition mit relativ günstiger Radverkehrsinfrastruktur in Lingen und Wittenberg. Für Plauen ist der hohe Anteil des zu Fuß Gehens anzuführen. Konzeptionelle Planungen mit Komponenten einer verkehrsreduzierenden Stadt- und Verkehrsplanung wurden größtenteils erst im Verlauf des Modellvorhabens – und durch dieses angestoßen – erarbeitet. Der Untersuchungszeitraum war zu kurz, um Effekte hieraus ableiten zu können. Dies gilt auch für die Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raumes, in erster Linie in der Innenstadt bzw. der Fußgängerzone, die nicht immer in ursächlichem Zusammenhang mit dem Modellvorhaben (vgl. Handlungsfelder) standen. Dies kann lediglich für Lingen angeführt werden, zumal mit dem Altstadtständer und der Öffnung der Burgstraße für den querenden Radverkehr zwei konfliktbehaftete kommunalpolitische Themen gelöst wurden.

Die Vorher-Nachher-Zählungen an wichtigen Querschnitten unterstreichen die Notwendigkeit von kontinuierlichen Wirkungskontrollen, wobei Querschnittszählungen – genau wie Unfallanalysen – noch mit einem relativ vertretbaren Aufwand für die Kommunen durchgeführt werden können. Sie sind ein erster Hinweis für mögliche Änderungen im Verkehrsmittelwahlverhalten in Richtung Stärkung Nahmobilität, wobei im Radverkehr stärkere Zunahmen zu verzeichnen sind. Insgesamt gesehen hat der nichtmotorisierte Verkehr in Wittenberg einen größeren Stellenwert als in den anderen beiden Modellstädten. Während in Lingen und Plauen der MIV annähernd 60 % des Modal-Split ausmacht, sind es in Wittenberg weniger als 50 %.

Die steigenden Verkehrsmengen im Rad- und Fußverkehr in Lingen sind ein erstes Indiz für den Erfolg der realisierten Maßnahmen im Kontext des Modellvorhabens, was den Beteili-

gungsprozess mit einschließt. Die erwarteten Veränderungen im Modal-Split, die durch den geplanten Bau der Bahnunterführung zu erwarten sind, unterstreichen diesen Trend. In Wittenberg sind Abnahmen bei den Querschnittsbelastungen sowohl im Rad- als auch im Fußverkehr festzustellen. Die Annahme liegt nahe, dass andere, hier nicht überprüfbare Gründe maßgeblich für die Rückgänge der Fuß- und Radverkehrsmengen sind, wie z.B. eine abnehmende Attraktivität des Einzelhandelsstandortes Innenstadt. Eine erneute Überprüfung der Zählraten im Jahr 2005 unter wiederum gleichen Bedingungen liegt in Wittenberg besonders nahe, um rechtzeitig Maßnahmen einleiten zu können, die die vorhandene Qualität in der Nahmobilität nicht schwächt. In Plauen spricht die Zunahme des Radverkehrs eine deutliche Sprache und bestätigt den eingeschlagenen Weg in jeder Hinsicht. Insbesondere ist anzunehmen, dass, jedenfalls im Vergleich zu den eher noch bescheidenen realisierten Maßnahmen für den Radverkehr, die intensive Öffentlichkeitsarbeit und die attraktivitäts-steigernden Maßnahmen im öffentlichen Raum zur Stärkung der Nahmobilität beigetragen haben.

7.5 Nutzenbewertung der Fuß- und Radverkehrsförderung

Nutzenbewertungen auf monetärer Basis sind eine wesentliche Möglichkeit zur Einschätzung der Wirkungen kommunaler Maßnahmen der Fuß- und Radverkehrsförderung und dienen der sachliche Darstellung ihrer Vorteile. Besonders für die im Bereich der Fuß- und Radverkehrsförderung agierenden Kommunen und Unternehmen sind Wirtschaftlichkeit und Effizienz grundlegende (für Kommunen gesetzliche) Zielvorgaben und die Kenntnis diesbezüglicher Kennziffern von großem Nutzen. Von besonderem Vorteil ist es für Kommunen, wenn (ohnehin empfohlene⁸²) kontinuierliche Wirksamkeitskontrollen, z.B. durch jährliche Querschnittszählungen des Fuß- und Radverkehrs an geeigneten Netzpunkten oder durch regelmäßige Haushaltsbefragungen in nicht zu großem Abstand (ca. 2 bis 3 Jahre), für die Nutzenbewertung Verwendung finden können.

Für Nutzenbewertungen dieser Art sind am besten die Vermeidungskosten durch Einsparungen von Pkw-Fahrten geeignet (vgl. **Kap. 2.2**). Beide dafür benutzten Bewertungsansätze – nach LITMAN und nach EWS – basieren auf empirisch erhobenen (befragten und gezählten) Daten, die Verlagerungen vom Kfz-Verkehr zum Nichtmotorisierten Verkehr abbilden. Diese Bewertungen erlauben die effektive Beobachtung und anschauliche Monetarisierung von Tendenzen der Wirkungen von (kontinuierlichen) Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

⁸² Im Rahmen eines kommunalen Qualitätsmanagements zur Fuß- und Radverkehrsförderung (vgl. **Kap. 7.6**)

Ausdrücklich nicht erreichbar wäre damit eine genaue Darstellung der tatsächlichen oder erwartbaren Verlagerungen innerhalb des (komplexen) Gesamtverkehrssystems einer Stadt. Andererseits erscheinen Quantifizierungen von Verkehrsverlagerungen allein auf Basis von Schätzungen für glaubhafte Nutzenbewertungen nicht gut geeignet. Auf spezifische Maßnahmenwirkungen bezogene Nutzenbewertungen in den Modellstädten, z.B. für eine komplett realisierbare Fahrradroute, sind derzeit aufgrund fehlender spezifischer Daten nicht durchführbar.

Die hier vorliegende Datenbasis erlaubt demnach Aussagen für **Lingen** und **Plauen** in zwei Kategorien von Bewertungsansätzen (vgl. **Tab. 7-7**). In Wittenberg besteht keine hinreichend geeignete Datenbasis für quantitative Nutzenbewertungen, weil sowohl modale als auch entfernungsbezogene Mobilitätskennziffern (zur Beschreibung des Verkehrsaufwandes) nicht verfügbar oder herleitbar sind⁸³.

Tab. 7-7: Datenbasis für ausgewählte Verfahren der Nutzenbewertungen der Fuß- und Radverkehrsförderung in den Modellstädten

Bewertungsverfahren	Lingen	Plauen	Wittenberg
Vermeidungskostenansatz	Querschnittszählungen Fuß- und Radverkehr 2001 und 2004 (Verkehrszunahmen bei Fuß- und Radverkehr); Wegelängen hinreichend schätzbar	Querschnittszählungen Fuß- und Radverkehr 2001 und 2004 (Verkehrszunahmen beim Radverkehr); Wegelängen aus SrV-Befragung	Querschnittszählungen Fuß- und Radverkehr 2001 und 2004 (Verkehrsabnahmen); Wegelängen nicht bekannt
Mögliche CO ₂ -Reduzierungen	Keine Datenbasis	Mobilitätskennziffern aus SrV-Befragungen	Keine Datenbasis
Mögliche Senkung des Krankenstandes in Unternehmen	Keine Datenbasis	Keine Datenbasis	Keine Datenbasis
LCTP-Verfahren	Anwendung den Kommunen empfohlen, bisher keine Ergebnisse vorliegend		

Einleitend werden die nachfolgend im einzelnen hergeleiteten Potenziale zur Verkehrsverlagerung zusammengestellt, vgl. **Tab 7-8**.

⁸³ Haushaltsbefragung wie in Plauen liegt nicht vor. Analogie zu einer vergleichbaren Stadt oder zu einem bundesweiten Trend nicht erkennbar. Zudem könnten in Wittenberg externe Effekte auf die Fuß- und Radverkehrsnutzung (Einzelhandelsstandort Altstadt, Straßenbaumaßnahmen im Innenstadtumfeld) wirken, die derzeit nicht quantifizierbar sind.

Tab. 7-8: Zusammengefasste Verkehrsvermeidungspotenziale für Lingen und Plauen

Datenbasis für Verkehrsverlagerung	Räumlicher Bezug	Verkehrsart	Stadt Lingen	Stadt Plauen	
				unterer Wert	oberer Wert
			Tsd. Pers.-km/a	Tsd. Pers.-km/a	Tsd. Pers.-km/a
Zählungen (2001, 2004)	Ziel- und Quellverkehr der Innenstadt	Fußverkehr	95,1		
Zählungen (2001, 2004)	Ziel- und Quellverkehr der Innenstadt	Radverkehr	314,5		
		Fuß- und Radverkehr	409,6		
Zählungen (2001, 2004)	Ziel- und Quellverkehr der Innenstadt	Radverkehr		207,5	
Befragung (SrV 2003)	Binnenverkehr Gesamtstadt	Fuß- und Radverkehr		9.000	21.500

1. Nutzenbewertung unter Anwendung eines umfassenden Vermeidungskostenansatzes (Beispiele Lingen und Plauen)

Der Vermeidungskostenansatz nach LITMAN berücksichtigt wie dargestellt (vgl. **Kap. 2.2**) ein umfassendes Spektrum an Nutzenkomponenten, das in erster Näherung auf deutsche Verhältnisse übertragbar ist. Für die Anwendung in den Modellstädten Lingen und Plauen werden nachfolgend die Berechnungsgrundlagen bzw. Annahmen erläutert⁸⁴.

Nutzen- bzw. Potenzialherleitung:

- Jährliche Vermeidungskosten werden für einen durchschnittlichen IST-Zustand zwischen 2001 und 2004 ermittelt, d.h. auf Basis der gezählten (auf jährliche Werte hochgerechneten) Fußgänger und Radfahrer an einem (inneren, weitgehend geschlossenen) Innenstadtkordon. Es werden nur die durchschnittlichen Zuwächse in diesem Zeitraum bewertet, die eine Vermeidung von vorher mutmaßlich vorhandenen MIV-Fahrten bewirkten. Es wird demnach angenommen, dass keine ÖV-Fahrten zum Fuß- oder Radverkehr verlagert werden und dass keine *neuen* Fuß- und Radverkehrswege entstehen.
- Die Hochrechnung von gezählten, nachmittäglichen Werten auf jährliche Werte erfolgt vorsichtig (Hochrechnungsmodell): die Vermeidungswerte pro km Pkw-Fahrt (vgl. **Tab. 7-6**) werden auf eine 3h-Gruppe der Hauptverkehrszeit und 2 x 3h-Gruppen der übrigen Tageszeiten bezogen sowie auf nur 26 Wochen des Jahres („die mit gutem Wetter“) mit je 6 Werktagen.

⁸⁴ Ausführliche Herleitung (EXCEL-Tabelle) vgl. **Materialien-CD**, Materialien Schlussbericht, Kap. 7.5.

- Die durchschnittlichen Wegelängen des Fuß- und Radverkehrs werden für Lingen geschätzt (= etwas höher als der Bundesdurchschnitt⁸⁵) und für Plauen aus der SrV- Befragung 2003⁸⁶ entnommen. Diese Wegelängen werden jeweils um ca. 10 bis 20% verringert angesetzt, weil die mittleren Entfernungen mit der Innenstadt als Ziel geringer als der Durchschnitt aller Quelle-Ziel-Beziehungen angenommen wird.

Kostenherleitung:

- Unter Vermeidung einer aufwändigen, aber dennoch nicht erfolgversprechenden (und nicht auf andere Städte übertragbaren) Ermittlung von Einzelkosten wurden die geplanten, der Länge nach quantifizierbaren Radroutennetze der Städte mit einem pauschalen km-Preis von 30 Tsd. € für die bauliche Herrichtung (bzw. Sanierung) mit einem Mix aus verkehrsregelnden und baulichen Maßnahmen finanziell bewertet. Der km-Preis entspringt den etwa gleichlautenden Angaben beider Städte.
- Durch den gewählten Innenstadtbezug der Bewertung der Verkehrsvermeidung können nicht die vollen Kosten des gesamtstädtischen Netzes umgelegt werden, sondern nur ein fiktiver Anteil, der den innenstadtbezogenen Verkehr aufnimmt. Dieser wird mit 50% veranschlagt.
- Der Fußverkehr wird der Einfachheit halber als mit einfachen Maßnahmen pauschal inbegriffen betrachtet. Dies begründet sich u.a. darin, dass ein Wirkungszusammenhang zwischen Maßnahme und Verkehrsaufkommen für das zu Fuß gehen weitaus schwerer nachweisbar erscheint als für das Rad fahren.
- Die jährlichen kalkulatorischen Kosten für Abschreibung und Unterhaltung werden vereinfachend mit 10% der Herstellungskosten angesetzt. Dieser Wert entspricht etwa einem schweizerischen Maßnahmenbeispiel „Radfahrstreifen“ und liegt deutlich über den Ansätzen für andere, bauliche Maßnahmenbeispiele mit ca. 7% (ASTRA 2003).

Nachfolgende **Tab. 7-9** gibt eine Übersicht über die von LITMAN herangezogenen Nutzenfaktoren und ihre monetäre Bewertung.

⁸⁵ Bundesdurchschnitt 2002: Fußwege 1,4 km, Radfahrten 3,3 km (Quelle: Mobilität in Deutschland, Fahrradverkehr, Hrsg. BMVBW, April 2004)

⁸⁶ SrV Plauen 2003: Fußwege 1,2 km, Radfahrten 4,2 km.

Tab. 7-9: Monetarisierter Nutzen bei Verlagerung von Pkw-Fahrten (Alleinfahrer) zum Nichtmotorisierten Verkehr (Quelle: LITMAN 2004)^{87, 88}

Bereich	Innerorts, Hauptverkehrszeit [€]*	Innerorts, übrige Zeiten [€]*	Außerorts, alle Zeiten [€]*
Reduzierung von Staus und deren Folgeerscheinungen	0,10	0,01	0,00
Einsparungen von Straßenbau- und Unterhaltungskosten	0,02	0,02	0,02
Einsparungen von Fahrzeugbetriebskosten	0,12	0,01	0,07
Einsparungen von Parkkosten (je Fahrt)	0,96	0,48	0,24
Minderung der Luftverschmutzung	0,05	0,02	0,01
Minderung des Verkehrslärms	0,02	0,01	0,01
Reduzierung von fossilem Energieverbrauch und dessen Folgen	0,02	0,02	0,02
Verkehrssicherheitsnutzen	0,02	0,02	0,02
Verschiedene weitere Nutzenfaktoren	nicht monetarisierbar		
<i>Gesamtnutzen pro km verlagerter Pkw-Fahrt</i>	<i>> 1,32</i>	<i>> 0,68</i>	<i>> 0,37</i>
<i>Gesamtnutzen eines durchschnittlichen Fußweges (0,97 km)</i>	<i>> 1,28</i>	<i>> 0,66</i>	<i>> 0,36</i>
<i>Gesamtnutzen einer durchschnittlichen Radfahrt (3,22 km)</i>	<i>> 4,25</i>	<i>> 2,19</i>	<i>> 1,19</i>

* Anm.: z.T. starke Rundungsdifferenzen bei Einzelwerten

⁸⁷ Umrechnungskurs 1 € = 1,29 \$; 1 Meile = 1,609 km

⁸⁸ Für nachfolgende Kosten-Nutzen-Bewertungen an deutsche bzw. lokale Verhältnisse der Modellstädte angepasste durchschnittliche Wegelängen gewählt.

Das Ergebnis der Kosten-Nutzen-Bewertung entsprechend einem umfassenden Vermeidungskostenansatz zeigt zusammengefasst die nachfolgende **Tab. 7-10**.

Tab. 7-10: Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Bewertung entsprechend einem umfassenden Vermeidungskostenansatz bei Fuß- und Radverkehrsförderung in Lingen und Plauen

Modellstadt	Lingen	Plauen
Kosten [Tsd. €]	56	118
Nutzen [Tsd. €]	291	132
Kosten-Nutzen-Quotient	0,19	0,89
Nutzen-Kosten-Verhältnis	5,24	1,12

Die Ergebnisse zeigen, dass die möglichen verkehrsvermeidenden Wirkungen des **Lingener** Maßnahmenkonzeptes entsprechend den getroffenen Annahmen und auf Basis der zwischen 2001 und 2004 festgestellten Zunahmen des Fuß- und Radverkehrs sehr zufriedenstellend ausfallen. Dieses Ergebnis setzt voraus, dass sämtliche im Rahmen des Netzkonzeptes beschlossenen und zum Teil in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen vollständig zu Ende geführt werden. Der Bau des Bahnhofstunnels als herausragende, in naher Zukunft in Lingen für den Fuß- und Radverkehr geplante Baumaßnahme sollte zu gegebener Zeit mit einem Verfahren zur spezifischen Maßnahmenbewertung untersucht werden. Dafür sind Vorher-Nachher-Zählungen des Fuß- und Radverkehrs empfehlenswert, um die erreichten Zuwächse dokumentieren und bewerten zu können.

Um die Ergebnisse der Bewertung der möglichen, bisher erreichten verkehrsvermeidenden Wirkungen des Maßnahmenkonzeptes **Stadt Plauen** realistisch einzuschätzen, müssen die relativ großen zukünftigen Potenziale des Radverkehrs (vgl. nachfolgend Nutzenbewertung möglicher CO₂-Reduzierungen) sowie der unverhältnismäßig hohe (kostenrelevante) bauliche Nachholbedarf in Plauen ausreichend berücksichtigt werden. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen ist auch das Plauener Ergebnis als zufriedenstellend einzustufen.

2. Nutzenbewertung möglicher CO₂-Reduzierungen

Beispiel Plauen

Eine Verlagerung von PKW-Fahrten auf das Fahrrad oder das zu Fuß Gehen reduziert die CO₂-Emissionen. Verkehrliche Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung haben auch volkswirtschaftlichen Nutzen: Der Verkehr hat großen Anteil an allen CO₂-Emissionen in Deutschland. Verkehrliche Maßnahmen können andere Handlungsfelder ergänzen und - im Vergleich z.B. zu einer ratio-

neren Nutzung erschöpfbarer Energien oder zu deren Substitution durch regenerierbare Energien und/oder Wasserstoff - ggf. mit geringerem Aufwand zur CO₂-Reduzierung beitragen.

Potenzialherleitung:

Die Nutzen der Förderung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs werden in Anlehnung an die "Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen" (EWS 97) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen über einen derartigen Vermeidungskostenansatz abgeschätzt. Hier werden neben dem heutigen Verkehrsaufwand zwei verkehrliche Szenarien betrachtet⁸⁹:

1. Ein **objektiv und subjektiv realisierbares Potenzial** besteht für bis zu etwa 5 km lange Fahrten, bei denen die heutigen Pkw-Nutzer
 - nicht den o.g. Sachzwängen unterliegen und
 - ein Fahrrad besitzen und keine körperlichen Handicaps haben,
 - grundsätzlich gerne Rad fahren oder zu Fuß gehen,
 - nach eigener Einschätzung bei geeigneten Verkehrsangeboten häufiger Rad fahren oder zu Fuß gehen und
 - auch das soziale Umfeld, z.B. in der Familie oder am Arbeitsplatz, das Radfahren oder zu Fuß Gehen akzeptiert.

Nach einer jüngeren Untersuchung können unter Berücksichtigung der Einstellungen und sozialen Einflüsse in verschiedenen Mittel- und kleineren Großstädten zwischen 20 und 30 % der Pkw-Fahrten im Binnenverkehr auf das Fahrrad verlagert werden. Dies umfasst auch bis zu 2 km lange Pkw-Wege, die grundsätzlich auch zu Fuß zurückgelegt werden könnten.⁹⁰

Aus dem System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV 98) der TU Dresden liegen empirische Daten zur Verkehrsmittelwahl und zu den Wegelängen für Plauen vor. Das objektiv und subjektiv realisierbare Verlagerungspotenzial für Plauen kann wie folgt abgeschätzt werden: Der gegenwärtige Anteil der Pkw-Fahrten an allen Wegen im Binnenverkehr beträgt 43 %. Aufgrund der hügeligen Topografie wird aus dem o.g. Potenzialspektrum ein mit 20 % niedrigerer Anteil verlagerbarer Pkw-Fahrten angesetzt. Bei einem angenommenen

⁸⁹ Ausführliche Herleitung (EXCEL-Tabelle) vgl. **Materialien-CD**, Materialien Schlussbericht, Kap. 7.5.

⁹⁰ INSTITUT FÜR WOHNEN UND UMWELT UND PLANUNGSGEMEINSCHAFT VERKEHR: Einflussgrößen und Motive der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr. Forschungsvorhaben mit Förderung des BMBF. Materialien für die Untersuchungsstädte Mainz, Ahrensburg und Fürstenwalde. Darmstadt/Hannover 2001/2002

potenziellen Pkw-Anteil von 35 % könnten Fahrradfahrten Anteile bis zu 9 % und Fußwege Anteile bis zu 41 % der Wege im Binnenverkehr erreichen.⁹¹

Bei einer potenziellen Verlagerung von 8 % (entsprechend von 43 auf 35 %) der Binnenverkehrswege vom Pkw auf den nichtmotorisierten Verkehr lässt sich der Verkehrsaufwand um jährlich etwa 9 Mio Pkw-Kilometer reduzieren.

2. Das **maximale objektive Potenzial** der Pkw-Fahrten, die grundsätzlich auf das Fahrrad verlagert werden könnten, liegt in den drei Städten zwischen 12 % und 15 % aller Wege im Binnenverkehr. Der Fußgängerverkehr könnte zusätzlich bis zu 2 - 4 % aller Wege im Binnenverkehr substituieren, auf denen derzeit der Pkw genutzt wird.⁹² Unter Einbeziehung der grundsätzlich auch mit dem ÖPNV absolvierbaren Wege könnten in Lingen jährlich bis zu etwa 15 Mio Pkw-km, in Plauen bis zu 21,5 Mio Pkw-km eingespart werden.

Das maximale objektive Verlagerungspotenzial besteht aus Pkw-Fahrten im Binnenverkehr bis zu 5 km Entfernung, denen keine Sachzwänge - wie etwa körperliche Handicaps, berufliche Pkw-Nutzung, Personen- und Lastentransporte oder Pkw-Nutzung als Teil einer komplizierten Wegekette - zu Grunde liegen. Falls mindestens eine Verkehrsmittelalternative besteht, können für diese Pkw-Fahrten heute ausschließlich subjektive Motive angenommen werden (VDV/SOCIADATA, 1994).

Nutzenherleitung:

Die Abschätzung der CO₂-Emissionen erfolgt in Anlehnung an die EWS 97 mit folgenden Annahmen:

- Der Pkw-Flottenbestand wird mit 75 % Ottomotor- und mit 25 % Dieselfahrzeugen veranschlagt. Gegenüber dem Basisjahr 1990 werden für den Kraftstoffverbrauch im Referenzjahr 2005 Minderungsfaktoren von 0,87 bzw. 0,86 angesetzt.
- Die Reisegeschwindigkeit wird vereinfachend mit 22 km/h angesetzt. Dies entspricht einem mittleren Wert der bei guter und bei unzureichender Verkehrsqualität im Stadtverkehr realisierbaren Reisegeschwindigkeiten.⁹³

⁹¹ In Hinblick auf die Handlungsschwerpunkte im Fahrrad- und Fußgängerverkehr bezieht das Szenario die Potenziale des ÖPNV nicht ein.

⁹² vgl. Kap. 4 des 1. Zwischenberichtes, Januar 2002 (**Materialien-CD**, Materialien Schlussbericht. Kap. 7.5).

⁹³ SCHNABEL, W./LÄTZSCH, L./BRÜCKNER, N. (2001): K.: Bei guter Verkehrsqualität lassen sich im Stadtverkehr hiernach eine Reisegeschwindigkeit von 39 km/h und ein Verbrauch von 7 l/100 km erzielen. Bei unzureichender Verkehrsqualität sinkt die Reisegeschwindigkeit auf 6 km/h, während der mittlere Kraftstoffverbrauch auf 23 l/100 km, für einen Teilabschnitt auch auf bis zu 35 l/100 km steigt.

- Der geschwindigkeitsabhängige Kraftstoffverbrauch erreicht nach dem EWS-Ansatz bei 20 bis etwa 25 km/h einen von SCHNABEL empirisch nur auf kurzen Teilabschnitten gemessenen Maximalwert bei unzureichender Verkehrsqualität.
- Da dies die CO₂-Emissionen im Stadtverkehr überzeichnen kann, werden die Emissionen in **Tab. 7-11** mit einer Bandbreite angegeben: Die oberen Werte beziehen sich auf den EWS-Ansatz und einen möglichen Maximalverbrauch bei unzureichender Verkehrsqualität, die niedrigeren Werte etwa 15 l/100 km als mittleren Wert des empirischen Verbrauchs bei guter wie bei unzureichender Verkehrsqualität.
- Als Vermeidungskosten werden entsprechend den EWS 97 92 €/a je Tonne CO₂ angesetzt.

Tab. 7-11: Potenziale des Rad- und Fußverkehrs und Nutzen aus CO₂-Reduzierung in Plauen

Kenngröße		Bestand 1998	Szenario „Objektiv und subjektiv realisierbares Potenzial“	Szenario „Maximales objektives Potenzial“
Anteil an allen Wegen im Binnenverkehr	MIV	43 [%]	35 [%]	24 [%]
	ÖPNV	15 [%]	15 [%]	19 [%]
	Radverkehr	3 [%]	9 [%]	15 [%]
	Fußverkehr	39 [%]	41 [%]	42 [%]
Verkehrsaufwand	Gesamtverkehr	474 [Mio. Pkw-km/a]		
	Reduzierungspotenzial Binnenverkehr		9 [Mio Pkw-km/a]	21,5 [Mio Pkw-km/a]
CO ₂ -Emissionen*	Gesamtverkehr	213.216 - 546.708		
	Reduzierungspotenzial Binnenverkehr		4.050 – 10.385 [t/a]	9.675 - 24.809 [t/a]
Nutzen aus CO ₂ -Reduzierung			372.618 – 955.431 [€/a]	890.143 – 2.282.417 [€/a]

*) Entsprechend den Bandbreiten des Kraftstoffverbrauchs zwischen mittlerem Wert und Maximalwert

Das Ergebnis der Berechnungen möglicher CO₂-Reduzierungen durch Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Plauen zeigt bereits bei Anwendung des vorsichtigen Szenarios „Objektiv und subjektiv realisierbares Potenzial“ erhebliche Einsparpotenziale. Unter Berücksichtigung des weiter oben ermittelten Kostenansatzes wird hier ergänzend eine Kosten-Nutzen-Bewertung mit den errechneten CO₂-Reduzierungswerten durchgeführt (vgl. **Tab. 7-12**).

Die Ergebnisse zeigen, dass die im Rahmen dieses Bewertungsverfahrens für Plauen rechnerisch erreichbaren Kosten-Nutzen-Quotienten im positiven Bereich liegen. Jedoch wäre erst bei Realisierung des Maximal-Szenarios in Plauen ein Kosten-Nutzen-Quotient von 0,31 erreichbar, der annähernd dem rechnerisch bereits jetzt in Lingen erreichten Stand von 0,19 entspricht (vgl. weiter oben).

Tab. 7-12: Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Bewertung entsprechend einem Ansatz zur möglichen CO₂-Reduzierung durch Fuß- und Radverkehrsförderung in Plauen

Modellstadt	Plauen	
	Unterer Wert	Oberer Wert
Bandbreite		
Kosten [Tsd. €]	294	
Nutzen [Tsd. €]	373	955
Kosten-Nutzen-Quotient	0,79	0,31
Nutzen-Kosten-Verhältnis	1,27	3,25

Zusammenfassende Einschätzung

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die Voraussetzungen für positive Kosten-Nutzen-Bewertungen der Fuß- und Radverkehrsförderung in den Modellstädten in allen genannten Wirkungsfeldern in hohem Maße vorhanden sind. Dies konnte durch Vermeidungskostenansätze nach LITMAN und nach EWS nachgewiesen werden. In weiteren Umwelt-Wirkungsfeldern, die auch die Bereiche der menschlichen Lebensqualität und Gesundheit umfassen, sind mit hoher Wahrscheinlichkeit positive, auch wirtschaftlich relevante Wirkungen erwartbar, in der Regel jedoch nicht quantifizierbar.

Für nachfolgende Bewertungen und Diskussionen der Wirkungen in den Modellstädten – die hier getroffenen Einschätzungen gelten übrigens im vollen Umfang auch für Wittenberg – liefern die rechnerisch ermittelten und auf den dargestellten Annahmen fußenden Kosten-Nutzen-Quotienten eine nachvollziehbare und hinreichend differenziert ermittelte Grundlage.

Nachfolgende **Tab. 7-13** enthält die vorstehend in den Bewertungskapiteln erläuterten Ergebnisse der Vermeidungskostenansätze in zusammenfassender Form.

Tab. 7-13: Zusammengefasste Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Bewertungen bei Fuß- und Radverkehrsförderung in Lingen und Plauen

Modellstadt	Lingen	Plauen	
		Unterer Wert	Oberer Wert
Bandbreite	keine		
<i>Ergebnis Kosten-Nutzen-Bewertung entsprechend Vermeidungskostenansatz nach LITMAN</i>			
Kosten [Tsd. €]	56	118	
Nutzen [Tsd. €]	291	132	
Kosten-Nutzen-Quotient	0,19	0,89	
Nutzen-Kosten-Verhältnis	5,24	1,12	
<i>Ergebnis Kosten-Nutzen-Bewertung entsprechend möglicher CO₂-Reduzierungen nach EWS</i>			
Kosten [Tsd. €]		294	
Nutzen [Tsd. €]		373	955
Kosten-Nutzen-Quotient		0,79	0,31
Nutzen-Kosten-Verhältnis		1,27	3,25

Darüber hinaus wurden zum Vergleich Berechnungen der Emissionsminderung durch Verkehrsvermeidungspotenziale für die Innenstadtbereiche von Lingen und Plauen auf Basis des Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs hergeleitet, vgl. **Tab. 7-14**.

Tab. 7-14: Emissionsminderung durch Verkehrsvermeidungspotenziale für die Innenstadtbereiche von Lingen und Plauen zum Vergleich auf Basis des Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs⁹⁴

Emission	Stadt Lingen	Stadt Plauen	
		unterer Wert	oberer Wert
	kg/a	kg/a	kg/a
CO ₂	101.978	50.080	
NOx	165	74	
PM10*	43	21	

* als Dieselruß und Partikel aus Abrieb und Aufwirbelung

⁹⁴ Ausführliche Herleitung (EXCEL-Tabelle) vgl. **Materialien-CD**, Materialien Schlussbericht, Kap. 7.5.

7.6 Nachhaltige Förderung von Fuß- und Radverkehr durch Qualitätsmanagement

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs und die damit verbundene Qualitätssicherung der Planung kann durch die Einführung eines Qualitätsmanagements systematisiert und verbessert werden. Eine dauerhafte, wirksame und effiziente Förderung des Fuß- und Fahrradverkehrs wird nur gelingen, wenn die Qualität der zugehörigen Verkehrsangebote auf allen Ebenen stimmt. Hierzu dient der Einsatz von Instrumenten und Konzepten des Qualitätsmanagements (QM). Im Rahmen des Modellvorhabens ging es darum,

- Zielsetzungen festzulegen;
- Methoden und Messgrößen zu finden, die als Indikatoren für den Grad der Zielerreichung dienen können;
- Organisationsstrukturen zu installieren, die dazu beitragen, die Zielerreichung in stärkerem Maß als bisher zu sichern;
- „Kunden“-Zufriedenheit zu messen (Kunden sind in diesem Rahmen Personen, die zu Fuß oder per Rad unterwegs sind oder dies zukünftig verstärkt tun wollen);
- Handlungsfelder zu identifizieren, in denen die Qualität nicht den Anforderungen entspricht.

Für den Einsatz von Instrumenten und Konzepten des Qualitätsmanagements (QM) zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in den Modellstädten wurden bei Beginn des Vorhabens vorliegende Erkenntnisse und Erfahrungen mit praxiserprobten Qualitätsmessverfahren im Verkehrswesen ausgewertet und folgende QM-Bausteine zur Anwendung im Modellvorhaben festgelegt:

- Monitoring und Evaluation von Kenngrößen des Fuß- und Radverkehrs;
- Einführung eines Beschwerdemanagements;
- Schriftliche Befragungen zur Bewertung der Situation durch die Akteure.

Darüber hinaus wurden im Rahmen der in den Modellstädten aufgebauten Organisations- und Kommunikationsstrukturen bereits weitere Elemente von QM-Strukturen, wie z.B. projektbegleitende Arbeitsgruppen und Beiräte, eingeführt (s. **Kap. 7.1**).

Der Verlauf des Modellvorhabens bot den Städten als „Experimentierphase“ Chancen, QM-Bausteine wie Monitoring (Befragungen, Zählungen), Einrichtung von begleitenden Beiräten, Gewährleistung der Verbindlichkeit durch Protokolle usw. (Kommunikations-Management), die am Beginn angeboten und eingeführt wurden („Erst-Installation“) zu erproben und Praxiserfahrungen zu sammeln. Dieser Ansatz vermied eine Überforderung durch das Angebot eines „kom-

pletten Werkzeugkastens'. Dieser lag den Modellstädten in Form einer „Handreichung“⁹⁵ etwa zu Beginn des Jahres 2003 vor. Eine Überprüfung der „Handreichung“ und eine Diskussion der bisherigen Anwendungspraxis des Qualitätsmanagement fand im Rahmen des 2. Arbeitstreffens (April 2003) statt, Gespräche mit den Verwaltungsspitzen zur Einführung von QM im Juni /Juli 2003.

Die nachstehenden Ausführungen beinhalten den Stand der Implementation von QM-Bausteinen in den Modellstädten und vertiefende Ausführungen zu dem Baustein Beschwerdemanagement.

1. Anwendung von Qualitätsmanagement-Elementen für den Fuß- und Radverkehr

Welche Bausteine aus dem Spektrum von QM-Instrumenten ausgewählt und bisher umgesetzt wurden, zeigt die Bewertung anhand der „Sechs Schritte“ von QM⁹⁶ gemäß **Bild 7-9**.

Die Modellstädte wenden eine Reihe von QM-Instrumenten, wenn auch eingeschränkt, an:

- Im **Schritt 1** lag notwendigerweise, außer bei dem Beschwerdemanagement, die Durchführung überwiegend bei den Forschungsnehmern, schon um die Vergleichbarkeit von Erhebungsergebnissen zu gewährleisten.
- Von **Schritt 2** bis **Schritt 4** wurden die Instrumente bzw. Maßnahmen und deren Ergebnisse von den Städten selbst festgelegt und beschlossen, zum Teil mit, zum Teil ohne Mitwirkung der Forschungsnehmer; sie hatten z.B. keinen Einfluss auf die Bereitstellung von Ressourcen (Personal, Finanz- und Sachmittel).
- Bei **Schritt 5** und **Schritt 6** waren bis auf den Unterpunkt Beschwerdemanagement keine wesentlichen Aktivitäten festzustellen. Dies ist aus der kurzen Zeitspanne des Modellvorhabens (2,5 Jahre) heraus erklärbar.

⁹⁵ Die „Handreichung“ baut darauf auf, einzelne Bausteine des Qualitätsmanagements – angepasst an die jeweiligen Möglichkeiten und Notwendigkeiten – (erst) nach und nach umzusetzen. Dieses Vorgehen ist 'aufwärtskompatibel', d.h. einzelne Bausteine können zu einem kompletten System ausgebaut werden, das alle Prozesse und Produkte umfasst (vgl. Broschüre „Qualitätsmanagement im Fuß- und Radverkehr“, Kap.2 (HILDEBRANDT/ KRAUSE/ BLEES (2005). Angepasst an die unterschiedlichen Rahmenbedingungen hatte jede Stadt die Chance, ausgehend von der Erst-Installation, ein QM-System für den Fuß- und Radverkehr weiter auszubauen.

⁹⁶ vgl. Broschüre „Qualitätsmanagement im Fuß- und Radverkehr“, Kap.2 (HILDEBRANDT/ KRAUSE/ BLEES, 2005).

Bild 7-9: Stand der Anwendung von Qualitätsmanagement-Instrumenten in den Modellstädten (12/2003)

	Lingen	Plauen	Wittenberg
Schritt 1: Erhebung des Zustands und der Anforderungen			
Ermittlung und Messung objektiver Kenngrößen	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■
Benchmarking (hier: Arbeitstreffen der Modellstädte)	■ ■	■ ■	■ ■
Bewertung durch Experten	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■
Befragung von Nutzern	■ ■	■ ■	■ ■
Auswertung von Beschwerden und Mängelhinweisen	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■
Schritt 2: Festlegung von Qualitätszielen			
Entwicklung eines Leitbildes	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■
Formulierung messbarer Ziele	■ ■	■ ■	■ ■ ■
Schritt 3: Festlegung von Prozessen und Verantwortlichkeiten			
Definition von Aufgaben u. Kompetenzen in der Verwaltung	■ ■	■ ■	■ ■ ■
Beschreibung von Verfahrensabläufen	■ ■	■	■ ■ ■
Festlegung eines Kommunikations- u. Koordinationskonzeptes	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■
Formulierung eines Maßnahmenplans mit Prioritäten u. Zeitplan	■ ■	■	■
Schritt 4: Bereitstellung von Ressourcen			
Bereitstellung von Personalmitteln	■ ■ ■	■ ■	■ ■
Bereitstellung von Sachmitteln	■ ■ ■	■ ■	■ ■
Qualifizierung der Mitarbeiter	■ ■ ■	■ ■	■ ■ ■
Sicherstellung der Finanzen	■ ■ ■	■ ■	■
Schritt 5: Kontrolle der Prozesse und Leistungen			
Laufende Kontrolle von Projekten	■	■	■
Wirkungsermittlung von Maßnahmen	■	■	■
Beschwerdemanagement	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■
Zustandserhebungen (wie in Schritt 1)	■	■	■
Schritt 6: Verbesserung			
Qualitätsberichte	■	■	■
Analyse der Kontrollergebnisse	■	■	■
Weiterentwicklung der Schritte 1 bis 5	■	■	■

Erläuterung: ■ ■ ■ im wesentlichen, ■ ■ zum Teil/eingeschränkt, ■ kaum/nicht angewandt/sichergestellt

Bewertung

Lingen hatte eine günstige Ausgangsposition für die Einführung von QM-Bausteinen, sowohl im Hinblick auf die Innovationsfähigkeit als auch bei den personellen und finanziellen Ressourcen. Es konnte an die Tradition des Beschwerdemanagement angeknüpft werden (Stelle eines Beschwerdemanagers). Die Mitglieder der Kernarbeitsgruppe sind Amts-, bzw. Sachgebietsleiter.

In der Selbsteinschätzung⁹⁷ der Lingener Akteure wird QM als Teil des ohnehin laufenden Verfahrens zur Verwaltungserneuerung angesehen.

In **Plauen** war der aufgrund der längeren Planungsvorläufe größere und breitgefächerte Aufgabenanfall zu berücksichtigen. Dafür reichten die vorhandenen Sach- und Finanzmittel-Ressourcen nicht aus. Eine hohe Bedeutung hatten für Plauen die regelmäßigen Arbeitstreffen, der Städteaustausch besonders auf fachlicher Ebene könnte noch verstärkt werden. Gemäß der Selbsteinschätzung der Akteure steht Plauen einem formalen QM skeptisch gegenüber. Sie sind der Meinung, dass sie QM im Prinzip (soweit eben möglich) schon anwenden. Eine verbindliche Einführung würde in Plauen keinen Sinn machen, weil man erst ganz am Anfang steht.

Die **Stadt Wittenberg** nimmt mit der Verabschiedung eines vorbildlichen Katalogs von Qualitätszielen für den Fuß- und Radverkehr und einer verwaltungsinternen Dienstanweisung – Elemente, die erst einmal „ein paar Nummern zu groß“ erscheinen – einerseits eine Sonderrolle ein⁹⁸. Zugleich war die personelle und finanzielle Kapazität für das Modellvorhaben die ungünstigste. Bei der Selbsteinschätzung der Akteure treten deutliche Widersprüche zwischen Anspruch und Wirklichkeit zutage.

Das Beispiel Wittenberg zeigt die Richtigkeit des Grundsatzes, dass erstens nur mit einem formalen Beschluss zur Einführung des QM für den Fuß- und Radverkehr und zweitens nur mit dessen Vollzug durch die Verwaltungsspitze eine erfolgreiche Umsetzung möglich wird.

2. Anwendung des Beschwerdemanagements für den Fuß- und Radverkehr

Unter dem Arbeitstitel „Mängel-Coupon-Aktion“ wurden in allen drei Modellstädten Varianten eines Beschwerdemanagement eingeführt. Diese vergleichbar einfache, aber zielführende Art des Beschwerdemanagement wurde von den Forschungsnehmern angestoßen und mit grundlegenden Hinweisen zur Durchführung der Aktionen begleitet. Die praktische Umsetzung der Aktion lag vollständig in der Hand der Städte. Auf diese Weise war es möglich, die inhaltliche und redaktionelle Gestaltung der Mängelbögen, die Verbreitungswege und Bearbeitungsverfahren an die spezifischen Randbedingungen anzupassen⁹⁹.

⁹⁷ Die Selbsteinschätzung der Akteure leitet sich aus Gesprächen mit den Oberbürgermeistern der Modellstädte im Zeitraum Frühjahr/Sommer 2003

⁹⁸ vgl. Baustein 13.

⁹⁹ vgl. Baustein 12.

- In **Lingen** wurden insgesamt 20.000 Mängel-Coupons im April 2002 über Zeitungsverteiler an alle Haushalte verteilt, 700 Coupons kamen zurück. Zusätzlich konnte auf der Internetpräsenz der Stadt ein Online-Formular ausgefüllt werden. Die Mängelbogen-Aktion beruhte in Lingen auf Erfahrungen aus einem bereits 2001 eingeführten kommunalen Ideen- und Beschwerdemanagement¹⁰⁰
- Die erste Aktion in **Plauen** im Rahmen des Modellvorhabens waren die Mängel-Coupons. Für die Aktion wurde ein Fahrrad „präpariert“ und im Foyer des Rathauses mit Fragebögen und weiteren Hinweisen zum Modellvorhaben aufgestellt. Eine Verteilung per Tageszeitung erfolgte nicht, jedoch wurde die Aktion mehrmals in der Presse bekannt gegeben. 350 Coupon kamen zurück.
- In **Wittenberg** wurde der Mängelbogen Anfang 2002 im Amtsblatt abgedruckt, so dass er in einer Auflage von 25.000 Exemplaren an alle Wittenberger Haushalte verteilt wurde. 150 Coupons betrug der Rücklauf.

Für die Bewertung wird unterschieden zwischen der Sicht der Städte¹⁰¹ und der Expertensicht (Forschungsnehmer). Beide Sichtweisen sind notwendig und ergänzen sich, denn nur die Innenansicht der Städte kann authentisch das in der alltäglichen Praxis Machbare berücksichtigen und nur die Expertensicht kann die kritische Distanz für eine vergleichende objektive Beurteilung wahren.

Bewertung aus Sicht der Städte

Entsprechend den verschiedenen Rahmenbedingungen und Unterschieden zwischen den „Mängel-Coupon-Aktionen“ fällt die Bewertung der Aktionen durch die Städte differenziert aus.

Hinsichtlich des **inhaltlichen Nutzens** wird aus **Lingen** und **Plauen** berichtet:

- Durch die Mängelpcoupons konnten viele Probleme aufgedeckt werden, die sich der Wahrnehmung der Verwaltung üblicherweise entziehen und die nur den Alltagsnutzern auffallen;
- die Identifizierung solcher, für sich genommen meist recht kleiner Mängel wird als sehr bedeutsam eingeschätzt, um das Radfahren und Zufußgehen im Alltag zu erleichtern;
- die „Mängel-Coupon-Aktion“ ist hier eine wichtige Möglichkeit, um das bei den Bürgern vorhandene Know-how zu nutzen.

¹⁰⁰ STADT LINGEN, 2003.

¹⁰¹ Ergebnisse der schriftlichen und mündlichen Abfragen bei den Städten im Zeitraum Herbst/Winter 2002/2003.

Im Unterschied dazu wird aus **Wittenberg** berichtet, dass überwiegend bereits bekannte Schwachpunkte genannt wurden. Hier haben die Mängelcoupons hauptsächlich die Funktion einer Bestätigung und helfen bei der Prioritätensetzung für Maßnahmen.

Ambivalent wird von den Städten der **Erwartungsdruck der Bürger** gesehen, der mit der Mängelcoupon-Aktion aufgebaut wird:

- Einerseits erhöht dieser Druck das Engagement und das Problembewusstsein in der Verwaltung und wirkt insofern fördernd auf die Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs;
- andererseits können aus fachlichen, finanziellen und organisatorischen Gründen nicht alle Wünsche berücksichtigt und nicht alle Mängel beseitigt werden;
- dies betrifft vor allem Plauen, wo der Aufbau einer Fahrradinfrastruktur erst am Anfang steht und eine besonders große Diskrepanz zwischen Wünschbarem und Machbarem auftritt (andererseits wird gerade in Plauen der Druck der Öffentlichkeit auch als hilfreiche Handlungslegitimation für die Verwaltung gegenüber der Politik empfunden).

Als sinnvoll und für ein positives Image der Verwaltung notwendig, aus Aufwandsgründen aber nur schwer realisierbar, wird die individuelle Rückmeldung an die Einwender bezeichnet.

Aus **Plauen** und **Wittenberg** wird darauf hingewiesen, dass die Bearbeitung der Mängelcoupons einen beträchtlichen Aufwand bedeutet, der im Arbeitsbudget der Verwaltung berücksichtigt werden muss. Die Stadt Lingen profitiert hier von dem bereits installierten Beschwerdemanagementsystem und der insgesamt starken Bürgerorientierung im Verwaltungshandeln.

Bewertung aus Sicht der Forschungsnehmer

Die Abläufe und Erfahrungen in allen drei Modellstädten zeigen, dass ein Beschwerdemanagement grundsätzlich geeignet ist, Schwachstellen im Fuß- und Radverkehrsnetz zu erkennen. Die besonderen Potenziale liegen bei Problemen, die den Verkehrswegenutzern im Alltag begegnen und die von Planern in der Regel nur mit hohem Erhebungsaufwand identifiziert werden können. Hier bietet sich eine große Chance zur Feinoptimierung des Verkehrssystems, die gerade bei den störungssensitiven Verkehrsarten Fuß und Rad hohe Attraktivitätsgewinne verspricht. Dies trifft hauptsächlich für **Lingen** und **Wittenberg** zu. Bei der Entwicklung grundlegender Strategien und Konzepte, wenn also bisher kaum eine „reparaturbedürftige“ Infrastruktur ausgebildet ist, kann das Beschwerdemanagement dagegen nur einen vergleichsweise geringen Beitrag leisten (**Plauen**).

Auffällig ist die insgesamt sehr **hohe Qualität der Mängelbenennungen** und Anregungen. Nur zu einem kleinen Anteil treten auch unsachliche und ungerechtfertigte Beschwerden auf, welche aber ebenfalls sachlich bearbeitet werden müssen.

Im Vergleich der Verfahren in den Städten erhebt sich die Frage, welche der verschiedenen Formen der Mängelcoupon-Aktionen am geeignetsten und effizientesten ist. Grundsätzlich muss davon ausgegangen werden, dass die **Rückmeldequote** mit der Leichtigkeit und Einfachheit, den Fragebogen zu bekommen und ausgefüllt zurückzugeben (Vertriebsweg) und der Verständlichkeit und Handhabbarkeit des Fragebogens selbst steigt. Es sollte möglich sein, die Mängel in eigenen Worten zum Ausdruck zu bringen, statt nur vorgegebene Antworten anzukreuzen.

Eine **kontinuierliche Fortführung** der Mängelcoupon-Aktion bringt, wie das Beispiel Lingen zeigt, zahlenmäßig keinen nennenswerten Zugewinn an Mängelmeldungen.

Erhebliche Unterschiede zwischen den Städten bestehen im Umgang und bei der Bearbeitung der eingegangenen Mängelcoupons: Den höchsten Grad an Professionalisierung weist mit Sicherheit die Stadt **Lingen** auf. Am Verfahren in **Wittenberg** ist besonders positiv zu erwähnen, dass außer den kommunalen Ämtern auch externe Institutionen und Interessenvertretungen intensiv in die Abarbeitung der Mängelcoupons eingebunden waren. Für **Plauen** ist festzustellen, dass angesichts der dort zu leistenden grundlegenden Aufbauarbeit in Sachen Radverkehr für die Verwaltung ein äußerst breites Aufgabenspektrum besteht. Aufgrund der begrenzten Zeit- und Personalressourcen war es hier erforderlich, die Prioritäten auf die Integration der Mängelhinweise in die konzeptionelle Planung zu setzen. Hervorzuheben ist die Nutzung der Mängelbogenaktion in **Plauen** als (stets willkommener) Anlass für Pressearbeit, um beim Fuß- und Radverkehr öffentlich im Gespräch zu bleiben.

Zusammenfassende Einschätzung

Zum Berichtszeitpunkt hat noch keine der drei am UBA-Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ beteiligten Städte ein umfassendes **QM-System für den Fuß- und Radverkehr** beschlossen und eingeführt, wie in der „Handreichung“ beschrieben. Dennoch bewegten sich die drei Städte im Verlauf des Modellvorhabens mehr oder weniger auf dem Weg dorthin, weil von Beginn an QM-ähnliche Maßnahmenbausteine – entsprechend dem Ansatz und der Zielsetzung des Modellvorhabens – umgesetzt wurden.

Die **These**, dass **Qualitätsmanagement** zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Städten und Gemeinden **sinnvoll eingesetzt werden kann**, ist im Hinblick auf die gewählten QM-

Elemente der Erstinstallation im vollen Umfang zu bejahen. Dabei stellt die Tatsache, dass ein Teil der laufenden QM-Anwendungen nur mit stärkerer Unterstützung der Forschungsnehmer (Moderation) oder nahezu durch sie allein (z.B. Zählungen) erbracht wurde, die Richtigkeit des Vorgehens nicht infrage. Vielmehr zeigte sich, dass im gewissen Umfang eine Begleitung (Supervision) hilfreich sein kann und dankbar angenommen wird. Sowohl die Erfahrungen in einer anfangs nur sehr gering fahrrad-orientierten Stadt wie **Plauen** – um diese Verkehrsart herauszugreifen – als auch in einer Stadt mit starker Fahrradtradition wie **Lingen** bestätigen die These; beide Städte konnten in ähnlichem Maße von den QM-Elementen der Erstinstallation profitieren.

Die **These**, dass auch **sinnvolle Kombinationen von Elementen eines Qualitätsmanagements** – ohne bereits ein in sich geschlossenes System zu bilden – zur nachhaltigen Förderung des Fuß- und Radverkehrs wesentlich beitragen können, lässt sich dagegen nicht eindeutig bejahen, denn ein „Vergleichsfall“ – mit vollständiger Einführung von QM für den Fuß- und Radverkehr von Anfang an – wurde nicht untersucht. Besonders die Fallbeispiele **Plauen** und **Wittenberg** legen aber den Schluss nahe, dass eine schrittweise QM-Einführung zwingend geboten sein kann. In **Plauen** aufgrund der nachvollziehbaren Selbsteinschätzung der Akteure, dass die Entwicklung der Infrastruktur (und der Nachfrage, besonders des Radverkehrs) in gewisser Weise Schritt halten muss. In **Wittenberg** konnten u.a. die QM-Elemente ‚Qualitätsziele‘ und ‚Dienstanweisung‘ zwar formal eingeführt, aber noch nicht mit Leben gefüllt werden.

Die **These**, dass die **Nachhaltigkeit der Fuß- und Radverkehrsförderung durch QM-Anwendung** gefördert wird, kann zum Berichtszeitpunkt noch nicht bestätigt werden. Dafür war der Vorhabens- bzw. Beobachtungszeitraum bisher zu kurz. Am Beispiel Lingen sind jedoch – über die angewendeten QM-Instrumente hinaus – dem Anschein nach Qualitäten vorhanden, die das Vertrauen in eine nachhaltige Entwicklung der Fuß- und Radverkehrsförderung stärken können: Führungs- und Vorbildfunktion der Verwaltungsspitze, flache Hierarchien und effiziente Arbeitsabläufe in der Verwaltung.

Festzuhalten ist, dass die **Anwendung eines Beschwerdemanagements für den Fuß- und Radverkehr** in den drei Modellstädten sowohl aus Sicht der Städte als auch der Forschungsnehmer als positive Erfahrung zu werten ist, die andere Kommunen ermutigen kann, dieses Instrument zu nutzen. Aus Sicht der Experten hat sich die These bestätigt, dass die Alltagserfahrungen der Verkehrsteilnehmer ein wichtiges und nützliches Wissenspotenzial verkörpern. Gerade für die störungssensitiven Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr können durch Mängelbehebungen hohe Attraktivitätsgewinne erzielt werden.

7.7 Zusammenfassende Bewertung der Gesamtkonzepte

Die zusammenfassende Bewertung der Gesamtkonzepte der drei Modellstädte Lingen (Ems), Plauen und Lutherstadt Wittenberg wird vor dem Hintergrund der Ziele und zentralen Thesen des Modellvorhabens vorgenommen:

- Handlungskonzepte zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs müssen für alle Beteiligten – lokale Akteure und Gesamtheit der Bewohner – einen Nutzen versprechen, das heißt positiv besetzt sein und in eine Gesamtstrategie eingebunden sein;
- die Förderung von Fuß- und Radverkehr ist Wirtschaftsförderung;
- die Gesamtstrategie muss die notwendige Infrastruktur, die Beteiligung lokaler Akteure und die Integration in das Verwaltungshandeln umfassen.

Als Rand- und Rahmenbedingungen des Modellvorhabens, die es zu berücksichtigen gilt, sind zu nennen:

- Vergleichsweise kurze Laufzeit von 2,5 Jahren (Juni 2001 bis Oktober 2003)¹⁰²;
- Begleitung der Prozessorganisation und fachliche Inputs durch Forschungsnehmer;
- Umsetzung des Modellvorhabens unter „realen“ Bedingungen, d.h., als Geschäft der laufenden Verwaltung;
- keine Förderung von investiven Maßnahmen aus besonderen „Modelltöpfen“;
- die Vorlage des Nationalen Radverkehrsplans¹⁰³ im Frühjahr 2002 mit den begleitenden Maßnahmen (z.B. Aufstockung der Mittel für den Bau von Radwegen im Verlauf von Bundesstraßen von 50 auf 100 Mio. €/Jahr);
- Vereinfachung der Fördertatbestände des GVFG (Möglichkeit der Förderung von Wegweisung bei der Vorlage von Radverkehrskonzepten) (seit 2004);
- die fortschreitende Verschlechterung der kommunalen Finanzen, mit der Folge, dass u.U. nicht einmal die kommunalen Eigenanteile gesichert sind;
- die Vorlage der bundesweiten Untersuchung „Mobilität in Deutschland“¹⁰⁴, die einen leichten Rückgang des Bundesdurchschnitts des Radverkehrsanteils konstatierte;
- sowie die gesamtgesellschaftliche Situation mit verschiedenen, teilweise gravierenden, aber zur Zeit noch schwer quantifizierbaren Wirkungen auf das Verkehrsgeschehen wie z.B.

¹⁰² Das Modellvorhaben war im Oktober 2003 offiziell beendet, der weitere Umsetzungsprozess wurde jedoch weiter bis Ende 2004 begleitet.

¹⁰³ www.nationaler-radverkehrsplan.de

¹⁰⁴ www.kontiv2002.de

steigende Arbeitslosenzahl und Hartz IV, demografische Veränderungen, Wellness- und Fitness-Bewegung.

Für die Bewertung der Lutherstadt Wittenberg ist zu berücksichtigen, dass durch das Elbe-Hochwasser 2002 die Arbeiten der Verwaltung am Modellvorhaben vom Sommer bis Spätherbst 2002 unterbrochen waren; positiv und als Erfolge für Tourismus und Wirtschaft sind die Mittelbereitstellung (100%-Förderung) für die Wiederherstellung und den Ausbau des Elberadwegs zu werten.

Die zusammenfassende Bewertung der Gesamtkonzepte und des Modellvorhabens kann wichtige Hinweise für die strategische Förderung des Fuß- und Radverkehrs geben. Diese beziehen sich auf

- die Notwendigkeit der Organisation des Planungsprozesses unter Beteiligung aller Akteure (Verwaltung, Politik, lokale Akteure) und einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit für die Bürger;
- die Bedeutung von innovativen, kostengünstigen und unkonventionellen Maßnahmen, um eine höhere Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs zu erreichen;
- die Darstellung von Hemmnissen, aber auch fördernden Faktoren bei der Umsetzung von integrierten Konzepten im Bereich Fuß- und Radverkehr;
- Verfahren zur Implementation und Anwendung von Qualitätsmanagement im Fuß- und Radverkehr und zur Qualitätssicherung der Planung.

Bewertungskriterien der Gesamtkonzepte und des Modellvorhabens

Für die drei **Modellstädte** werden die Gesamtkonzepte anhand folgender Kriterien bewertet:

- Wie ist der Stand der Umsetzung der Handlungsfelder und die Integration in gesamtstädtische Konzepte (Synergieeffekte)?
- Was wurde durch das Modellvorhaben in den Städten angestoßen?
- Welche Probleme bzw. Hemmnisse gab es?
- Was wird in den Modellstädten weitergeführt?

Für das **Modellvorhaben** insgesamt werden folgende Bereiche zur Bewertung herangezogen:

- Ist durch die Umsetzung der integrierten Handlungskonzepte zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs eine Stärkung der Nahmobilität festzustellen?
- Konnten Umweltentlastungseffekte erreicht werden?

- Welche Erfahrungen gibt es mit der Erprobung und Implementation eines Qualitätsmanagementsystems im Bereich Fuß- und Radverkehr?
- Welche Anregungen an Bund und Länder lassen sich aus den Befunden ableiten?

1. Wie ist der Stand der Umsetzung der Handlungsfelder und der Integration in gesamtstädtische Konzepte (Synergieeffekte)

Der Schwerpunkt der Handlungskonzepte lag

- bei einfachen, ohne größeren Aufwand realisierbaren Maßnahmen;
- auf dem Gebiet der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sowie
- bei der Einleitung einer dauerhaften Verankerung und Professionalisierung der Fuß- und Radverkehrspolitik in der Kommune.

Die Bewertung der in den projektbegleitenden Beiräten beschlossenen Handlungsfelder der Gesamtkonzepte (vgl. Kap. 4.3, 5.3 und 6.3) berücksichtigt den Stand der Umsetzung der einzelnen Konzeptbausteine der Handlungsfelder. Demnach kann festgehalten werden, dass, soweit vorrangig die vollzogene Umsetzung betrachtet wird,

- in **Lingen** besonders die Entwicklung des Radverkehrskonzeptes und die Mängelbeseitigung in der Innenstadt unter Beteiligung der Senioren gelangen,
- in **Plauen** ebenfalls die Erarbeitung eines Netzkonzeptes fahrradfreundliche Stadt bis zur Umsetzung führte und
- in **Wittenberg** das Sofortmaßnahmenprogramm zur Beseitigung baulicher Mängel und das Handlungsfeld Tourismus und Radverkehr erfolgreich verliefen.

(vgl. **Bild 7-1**, **Bild 7-2** und **Bild 7-3**).

Weiterhin zeigte sich, dass einige Handlungsfelder, falls sie nicht ohnehin mit zeitlicher Verzögerung starteten, aufgrund spezifischer Anforderungen nur teilweise begonnen werden konnten: die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen (**Lingen**), die Zusammenarbeit mit der Tourismus-Wirtschaft (**Plauen**) und mit der Wirtschaft generell (**Lingen**) brauchen, trotz viel guten Willens der Akteure, mehr Zeit als reine Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und ausreichende Kontinuität.

Synergien mit anderen gesamtstädtischen und regionalen Konzepten konnten in **Wittenberg** besonders mit anderen verkehrlichen Projekten (Schienen-, Straßen- und Radwanderwegebau) erzielt werden. Chancen für Synergien mit städtebaulichen Konzepten bestehen auch zukünftig in **Wittenberg**, z.B. durch das Programm „Stadtumbau Ost“. Für **Plauen** kann der Bau einer

neuen Rad- und Fußwegeverbindung durch ein EU-gefördertes Städtebauprojekt genannt werden.

2. Was wurde durch das Modellvorhaben in den Städten angestoßen?

Der Grundstein für eine nachhaltige Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist gelegt worden. Hierzu gehören die Erarbeitung von integrierten Handlungskonzepten zum Fuß- und Radverkehr zusammen mit den lokalen Akteuren, die institutionelle Verankerung von Kommunikations- und Beteiligungsstrukturen sowie die Einsicht in die Notwendigkeit von begleitender Öffentlichkeitsarbeit als Aufgabe der Verwaltung. Dies gilt insbesondere für **Plauen**, wurde doch durch das Modellvorhaben erstmals eine systematische Behandlung des Themas Radverkehrsförderung begonnen.

Das Bewusstsein aller Beteiligten für die Belange des Fuß- und Radverkehrs ist geschärft worden. Es hat eine Sensibilisierung der Akteure in Verwaltung, Politik und weiterer lokaler Akteure für das Thema „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“, den Umgang miteinander und mit der allgemeinen Öffentlichkeit (persönliches Umdenken, Umdenken der Verwaltung) stattgefunden. Die Erfahrungen in der Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und lokalen Akteuren sind positiv (gegenseitige Akzeptanz und Unterstützung, konstruktive und ergebnisorientierte Arbeit).

Die Mitarbeit und Zusammenarbeit unterschiedlicher lokaler Akteure in den projektbegleitenden Beiräten an Konzepten (quasi planerische Arbeit in Unterarbeitsgruppen in Zusammenarbeit mit Vertretern der Verwaltung) hat zur konsensualen Umsetzung der Konzepte und zur nachhaltigen Verankerung der Organisationsstrukturen beigetragen. Dazu gehören:

- **Lingen:** Radroutenkonzept¹⁰⁵
- **Plauen:** Radroutenkonzept/Freizeitnetz
- **Wittenberg:** Tempo 30 - Konzept/Hauptrouden des Radverkehrs (aber erst zu einem sehr späten Zeitpunkt).

Durch das Modellvorhaben sind konflikthafte kommunale Probleme und konzeptionelle Überlegungen, die latent vorhanden waren, angesprochen, bearbeitet und konsensual gelöst worden. Dazu gehören:

- **Lingen:** Öffnen der Fußgängerzone für den Radverkehr, Konzept Abstellanlagen in der Altstadt (Entscheidung über den Altstadtständer)¹⁰⁶

¹⁰⁵ vgl. Baustein 1.

¹⁰⁶ Vgl. **Baustein 6** und **8**.

- **Plauen:** Elsterradweg¹⁰⁷
- **Wittenberg:** Verkehrssicherheitssituation/Tempo 30 (bis zum Ende des Modellvorhabens nicht gelöst).

Das Modellvorhaben kam in **Lingen** und **Plauen** zu einem gut geeigneten Zeitpunkt. So gab es in **Lingen** nach der Vorlage des Verkehrsentwicklungsplans den politischen Auftrag, ein Radverkehrskonzept zu erarbeiten. In **Plauen** lag eine Liste mit 7000 Unterschriften vor, mehr für den Radverkehr zu tun.

Die Bedeutung einer stärkeren Öffentlichkeitsarbeit wurde als weitere wichtige Säule neben Infrastruktur und Bürgerbeteiligung als Aufgabe der Verwaltung erkannt. Methoden und Hinweise konnten gegeben werden.

3. Welche Probleme bzw. Hemmnisse gab es?

Die Hemmnisse lagen in erster Linie bei der fehlenden finanziellen Absicherung von Projekten und Einzelmaßnahmen, bei Schwierigkeiten bei der Beantragung von Fördermitteln sowie Problemen mit den notwendigen Eigenmitteln (vor allem in **Plauen** und **Wittenberg**). Als weitere Hemmnisse sind die angespannte Personalsituation und die fehlende Verankerung in der Verwaltungsspitze zu nennen.

Die **finanzielle Absicherung** von Maßnahmen/Projekten ist zu spät bzw. gar nicht erfolgt. Zu berücksichtigen ist dabei, dass vor einer Antragstellung zunächst die planerische Reife, z. B. in Form eines Netzkonzeptes, vorliegen musste. Dieses musste überwiegend mit eigenen Mitteln (mit Unterstützung durch die Forschungsnehmer) erarbeitet und finanziert werden, was zu zeitlichen Verzögerungen führte. So gab es in **Wittenberg** und **Plauen** erst gegen Ende des Vorhabens finanzielle Mittel zur Umsetzung von Maßnahmen¹⁰⁸, **Lingen** hatte für das Modellvorhaben zu Beginn eine eigene Haushaltsstelle eingerichtet, daraus wurde Öffentlichkeitsarbeit und die Arbeit des Beirates finanziert. Daraus lässt sich ableiten, dass eine Mindestabsicherung im Haushalt, vor allem für Sofortmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit, vorhanden sein sollte.

Zu wenig erkannt und genutzt wurden Chancen für **Synergien des Modellvorhabens mit anderen Projekten und Fördertöpfen**, besonders im städtebaulichen Bereich (z.B. „Soziale Stadt“, „Stadtumbau Ost“, sonstige Wohnumfeldprogramme). Bei diesen Programmen sind

¹⁰⁷ vgl. Baustein 2.

¹⁰⁸ In Wittenberg 5.000 € (Sofortmaßnahmen, Broschüre Tempo 30), in Plauen ebenfalls 5.000 € (Öffentlichkeitsarbeit).

i.d.R. ausreichend finanzielle Mittel vorhanden. Positiv ist **Plauen** hervorzuheben, da nach Ende des Modellvorhabens durch die Aufnahme in das Programm „Soziale Stadt“ ein Radweg (Mühlgraben/Elsteraue) mit EU-Mitteln gefördert wurde.

Die Erarbeitung von Maßnahmenkonzepten mit Zeit- und Kostenplänen zusammen mit langwierigen und komplexen Antragsverfahren (personelle Ressourcen nicht in ausreichendem Maße vorhanden) für Fördermittel der Länder und des Bundes nach dem GVFG und anderen Fördertöpfen („Förderdschungel“) haben dazu geführt, dass infrastrukturelle Maßnahmen erst ab der 2. Hälfte 2002 baulich umgesetzt werden konnten.

Als weiteres Hemmnis haben sich **Mängel in der Beantragung von Fördermitteln** erwiesen, diese führten vielfach zu Verzögerungen (z.B. **Plauen**). Als Ursache hierfür kann der nicht ausreichende Kenntnissstand in der Verwaltung genannt werden, die zeitlich verzögernde Weiterleitung von (Änderungen von) Förderrichtlinien vom Bund über die Länder bis zu den Kommunen¹⁰⁹, aber auch die fehlende Unterstützung seitens der betroffenen Bundesländer.

Als weitere Probleme bzw. Hemmnisse bei der Umsetzung von integrierten Konzepten zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs haben sich **personelle und strukturelle Probleme in der Verwaltung** herausgestellt. Dazu gehört der Personalwechsel während oder nach Ende des Modellvorhabens. So hat in **Wittenberg** eine aktive Mitarbeiterin die Stelle gewechselt, „Agenda21“-Arbeit und Koordination der Arbeitsgruppen der Lenkungsrunde unterblieb danach weitestgehend. In **Plauen** hat die Koordinatorin nach Ende des Modellvorhabens einen anderen Zuständigkeitsbereich bekommen, die Verantwortung liegt jetzt in der planenden Verwaltung.

Aufgrund der personell angespannten Situation konnte eine effektive Öffentlichkeitsarbeit, die als sinnvoll und notwendig erachtet wurde, nicht in vollem Umfang (es wurden Jahresprogramme mit unterschiedlichen Beteiligten aufgestellt) durchgeführt werden. Die Akteure in der Verwaltung haben kaum Zeit zu intensiver Recherche und Zusammenstellung von Infomaterial, z.B. für Öffentlichkeitskampagnen „Mit dem Rad zum Einkaufen“. Als weitere Hemmnisse bei der Öffentlichkeitsarbeit haben sich fehlende Zuständigkeiten und Kooperationen mit anderen Akteuren (die Verwaltung kann nicht alles „stemmen“) sowie das nicht vorhandene Bewusstsein für die Bedeutung von Öffentlichkeitsarbeit für die Umsetzung von Maßnahmen, vor allem bei der Spitze von Politik und Verwaltung, erwiesen. Zu nennen ist in diesem Zusammenhang die oftmals damit verbundene fehlende Erfahrung mit Öffentlichkeitsarbeit.

¹⁰⁹ Dies gilt beispielsweise für die Änderung der Fördertatbestände des GVFG in 2004 (Förderung von selbstständig geführten Radwegen, Radwegweisung) und die Problematik mit der Förderung von Radwegen entlang von Bundeswasserstraßen.

Als letzter Punkt in diesem Kontext ist zu nennen, dass es in der hierarchisch strukturierten Verwaltung für ein derartiges Vorhaben nicht förderlich ist, wenn es keine klaren Verantwortlichkeiten und damit auch Rückendeckung für die Hauptsachbearbeiter gibt. So hat sich in **Wittenberg** die Verwaltungsspitze nicht ausreichend für das Modellvorhaben engagiert, in **Plauen** und **Lingen** standen die Verwaltungsspitzen hinter dem Vorhaben.

Als weiteres Problem bei der Umsetzung ist die fehlende Überprüfung des Erreichten, das heißt die **Qualitätskontrolle** zu nennen. So wurden beispielsweise in **Wittenberg** die Vereinbarungen der Dienstanweisung und die beschlossenen Qualitätsziele nicht überprüft. Als schwierig hat sich die Dokumentation der realisierten Maßnahmen herausgestellt. Dies müsste aus Sicht der Qualitätskontrolle selbstverständlicher Bestandteil der Arbeit in der Verwaltung sein.

4. Was wird in den Modellstädten weitergeführt?

In den Modellstädten wird am Konzept „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ weitergearbeitet. Die Modellstädte haben erkannt, dass die konzeptionelle Arbeit in den drei Jahren des Modellvorhabens für die weitere Arbeit an einer zielgerechten Förderung des Rad- und Fußverkehrs notwendig war. Hieran wird, wenn auch in unterschiedlichem Maße, angeknüpft.

Die Organisationsstrukturen und Arbeitsformen (Kernarbeitsgruppen in der Verwaltung, Umsetzung der Handlungskonzepte in den projektbegleitenden Beiräten, begleitende Öffentlichkeitsarbeit durch die Verwaltung) haben sich bewährt. Die Beiräte/Lenkungsrunden mit Vertretern der lokalen Akteure haben sich als Lobby für den Fuß- und Radverkehr etabliert (**Lingen** und **Plauen**). Die projektbegleitenden Beiräte werden in unterschiedlicher Form und mit unterschiedlicher Schwerpunktsetzung (auch abhängig von den Finanzen) weitergeführt. Bei den Koordinatoren laufen die Informationen (auch die Anfragen der Bürger) zusammen, sie werden als Radverkehrsbeauftragte angesehen (**Lingen**).

Für die drei Modellstädte sind beispielhaft zu nennen: in **Plauen** wird das erarbeitete Radroutenkonzept mit Prioritäten versehen und schrittweise umgesetzt, in **Lingen** wird für die Bahnunterführung mit angrenzender Radstation das Planfeststellungsverfahren durchgeführt, in **Wittenberg** ist auf der Basis des vorhandenen Netzes ein Radroutennetz mit Haupttrouten festgestellt worden.

5. Ist durch die Umsetzung der integrierten Handlungskonzepte zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs eine Stärkung der Nahmobilität festzustellen?

Stärkung von Nahmobilität wird hier verstanden als Verbesserung der Bedingungen vor allem für das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren (in ihren unterschiedlichen und widersprüchlichen Bedürfnissen) bei den alltäglichen Wegen. Die Voraussetzungen für die Stärkung von Nahmobilität waren durch die Auswahl in den drei Städten gegeben¹¹⁰.

Insgesamt gesehen ist – wenn auch in unterschiedlichem Maße in den drei Modellstädten – eine Stärkung der Nahmobilität festzustellen.

Die steigenden Verkehrsmengen im Rad- und Fußverkehr in **Lingen** sind ein erstes Indiz für den Erfolg der realisierten Maßnahmen. Die erwarteten Veränderungen im Modal-Split, die durch den geplanten Bau der Bahnunterführung zu erwarten sind, unterstreichen diesen Trend. In **Wittenberg** sind Abnahmen bei den Querschnittsbelastungen sowohl im Rad- als auch im Fußverkehr festzustellen. Die Annahme liegt nahe, dass andere, hier nicht überprüfbare Gründe maßgeblich sind, wie z.B. eine abnehmende Attraktivität des Einzelhandelsstandortes Innenstadt. Dies obwohl durch die Neugestaltung der Altstadtstraßen (Freilegung des Stadtbaches, gute Straßenraumgestaltung) eine Attraktivitätssteigerung zu konstatieren ist. In **Plauen** spricht die Zunahme des Radverkehrs (Steigerung des Anteils am Modal-Split im Binnenverkehr von 3 % auf 4,2 %) eine deutliche Sprache und bestätigt den eingeschlagenen Weg.

Der Zusammenhang zwischen attraktiven Wegen für den Fuß- und Radverkehr und einer attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raumes zur Stärkung der Nahmobilität sollte stärker in den Vordergrund gerückt werden. Hier liegt ein großes Potenzial zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

6. Konnten Umweltentlastungseffekte erreicht werden?

Real seit 2001 steigende Fuß- und Radverkehrsmengen und potenziell auch zukünftig erwartbare Verkehrsverlagerungen vom MIV zum Fuß- und Radverkehr in Lingen und Plauen bilden die Grundlage für nachweisliche Umweltentlastungseffekte durch Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Diesen Nutzen gilt es den politischen Entscheidungsträgern, besonders im kommunalen Bereich, anschaulich darzustellen.

¹¹⁰ Dazu zählen die räumlich-kompakte Stadtstruktur, vergleichsweise attraktive Innenstädte sowie die Fahrradtradition mit relativ günstiger Radverkehrsinfrastruktur in Lingen und Wittenberg. Für Plauen ist der hohe Anteil des zu Fuß Gehens anzuführen.

Mit einem Vermeidungskostenansatz nach LITMAN, der Umwelt- und Kostenwirkungen wie z.B. die Reduzierung von Staus und deren Folgeerscheinungen, Einsparungen von Straßenbau- und Unterhaltungskosten, Einsparungen von Fahrzeugbetriebskosten, Minderung der Luftverschmutzung und Minderung des Verkehrslärms berücksichtigt, wurde für **Lingen** ein Nutzen-Kosten-Quotient von über 5 und für **Plauen** von über 1 ermittelt - allein auf Basis der im Zeitraum 2001 bis 2003 im Innenstadtbereich erzielten Zunahmen des Fuß- und Radverkehrs,.

Das Ergebnis der Berechnungen möglicher CO₂-Reduzierungen durch Förderung des Fuß- und Radverkehrs, das aufgrund der vorhandenen Datenlage nur in **Plauen** durchgeführt wurde, zeigte bereits bei Anwendung eines vorsichtigen Szenarios erhebliche Einsparpotenziale bis zu ca.10 Tsd. Tonnen CO₂ oder ca. 950 Tsd. € pro Jahr (Vermeidungskostenansatz nach EWS). Dies entspricht unter Hinzunahme der anfallenden Kosten für Fuß- und Radverkehrsnetze usw. einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,27. In Plauen besteht beim Radverkehr ein besonders hoher Investitionsbedarf, d.h. hier liegen deutlich erschwerte Rahmenbedingungen vor.

Unter diesen Voraussetzungen wurde auch nachgewiesen, dass Potenziale für Reduzierungen des CO₂-Ausstoßes und weiterer Schadstoffgruppen sowie für positive Kosten-Nutzen-Bewertungen der Fuß- und Radverkehrsförderung in den Modellstädten in hohem Maße vorhanden sind. In weiteren Umwelt-Wirkungsfeldern, die auch die Bereiche der menschlichen Lebensqualität und Gesundheit umfassen, sind mit hoher Wahrscheinlichkeit ebenfalls positive, auch wirtschaftlich relevante Wirkungen erwartbar, in der Regel jedoch nicht quantifizierbar.

Unabhängig von den erzielten Ergebnissen ist abschließend festzuhalten, dass für vollständige und differenziertere Bewertungen in allen drei Städten die verfügbaren Erhebungsmethoden nicht ausreichen und der Zeitrahmen der Beurteilung (für einen Vorher-Nachher-Vergleich) zu kurz bemessen war.

7. Welche Erfahrungen gibt es mit der Erprobung von Qualitätsmanagement im Fuß- und Radverkehr?

Obwohl zum Berichtszeitpunkt noch keine der drei Städte ein (ggf. umfassendes) QM-System für den Fuß- und Radverkehr ausdrücklich beschlossen und eingeführt hat, bewegten diese sich im Verlauf des Modellvorhabens auf dem Weg dorthin. Von Beginn an wurden QM-ähnliche Maßnahmenbausteine – entsprechend dem Ansatz und der Zielsetzung des Modellvorhabens – umgesetzt.

Qualitätsmanagement kann zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs im kommunalen Bereich sinnvoll eingesetzt werden. Dabei stellt die Tatsache, dass ein Teil der QM-Anwendungen im

Modellvorhaben nur mit Unterstützung der Forschungsnehmer erbracht wurde, die Richtigkeit des Vorgehens nicht in Frage. Im gewissen Umfang erscheint eine Begleitung sehr hilfreich.

Noch nicht eindeutig belegen lässt sich in Ermangelung eines „Vergleichsfalls“ (mit einem umfassenden QM-System) die These, dass auch Kombinationen von Elementen eines QM-System zur nachhaltigen Förderung des Fuß- und Radverkehrs beitragen. Besonders die Beispiele **Plauen** und **Wittenberg** legen aber den Schluss nahe, dass eine schrittweise QM-Einführung der einzig mögliche Weg ist: In Plauen muss sich die Infrastruktur quasi „mit entwickeln“, in Wittenberg müssen die formal eingeführten ‚Qualitätsziele‘ und ‚Dienstanweisung‘ noch mit Leben gefüllt werden.

Somit ist es zum Berichtszeitpunkt noch zu früh für eine grundsätzliche Bestätigung, dass die Nachhaltigkeit der Fuß- und Radverkehrsförderung durch QM-Anwendung gefördert wird; dafür war der Beobachtungszeitraum bisher zu kurz.

Die Anwendung eines Beschwerdemanagements für den Fuß- und Radverkehr in den drei Modellstädten ist als positive Erfahrung zu werten, die andere Kommunen ermutigen kann, dieses Instrument auch zu nutzen. Die These, dass die Alltagserfahrungen der Verkehrsteilnehmer ein wichtiges und nützliches Wissenspotenzial verkörpern hat sich voll bestätigt. Gerade für die störungssensitiven Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr können durch Mängelcoupon-Aktionen hohe Attraktivitätsgewinne erzielt werden.

Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über den Stand der Umsetzung der Gesamtkonzepte bis zum Ende des Jahres 2003, als die praktische Arbeit der Forschungsnehmer in den Modellstädten endete.

Tab. 7-15: Stand der Umsetzung der Gesamtkonzepte (Ende 2003) (Modellstadt Lingen)

Handlungsfelder des Gesamtkonzeptes	Bausteine der Handlungsfelder			Synergieeffekte mit anderen gesamtstädtischen Konzepten
	Konzept vorhanden, Umsetzung gelungen	Konzept / Überlegungen vorhanden, Umsetzung teilweise gelungen	Konzept / Überlegungen teilweise vorhanden	
	+	o	-	
<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes in enger Abstimmung mit dem Projektbegleitenden Beirat 	<ul style="list-style-type: none"> - Radroutennetz (Gesamtstadt) - Programm "Beseitigung von Gefahrenstellen" (2 Routen) - Begleitung der Einrichtung einer Fahrradstation am Bahnhof - Konzept Abstellanlagen (Innenstadt) 		<ul style="list-style-type: none"> - Konzept (Ziel-) Wegweisung 	<ul style="list-style-type: none"> - Gesamtumbauvorhaben Bahnhof Lingen - Integration der Mängelbogenaktion in bestehendes Beschwerde-Management mit Datenbank
<ul style="list-style-type: none"> • Kinder/Jugendliche als Radfahrer 		<ul style="list-style-type: none"> - Kampagne in Zusammenarbeit mit dem Kinder- und Jugendparlament 	<ul style="list-style-type: none"> - Sicherung der Schulwege, Vernetzung der Spielwege - Kinder / Jugendliche als Experten (Kinderverkehrsgutachten, Mängelanalyse) 	<ul style="list-style-type: none"> - Leitbild „Kinder- und familienfreundliche Stadt Lingen“
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrrad als Verkehrsmittel im Berufsverkehr ("mit dem Rad zur Arbeit") 		<ul style="list-style-type: none"> - Kampagne in Zusammenarbeit mit Arbeitgebern / Betriebsrat... 	<ul style="list-style-type: none"> - Abstellanlagen an Arbeitsplätzen 	
<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> - Mängelbeseitigung (unter Beteiligung der Senioren) - Nutzen des städtischen "Meldekastens" 	<ul style="list-style-type: none"> - Sicherung / Attraktivitätssteigerung der Hauptfußwegebeziehungen in die Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone 	<ul style="list-style-type: none"> - Geplante städtebauliche Neubauprojekte der Innenstadt
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrrad als Verkehrsmittel zum Einkaufen und in der Freizeit (Kino, Theater, Kneipe) 	Nach der Halbzeitbilanz für im Rahmen des Modellvorhabens nicht für umsetzbar erklärt.			
<ul style="list-style-type: none"> • Öffentlichkeitsarbeit 	Vgl. Bewertung in Kap. 7.2			

Tab. 7-16: Stand der Umsetzung der Gesamtkonzepte (Ende 2003) (Modellstadt Plauen)

Handlungsfelder des Gesamtkonzeptes	Bausteine der Handlungsfelder			Synergieeffekte mit anderen gesamtstädtischen Konzepten
	Konzept vorhanden, Umsetzung gelungen	Konzept / Überlegungen vorhanden, Umsetzung teilweise gelungen	Konzept / Überlegungen teilweise vorhanden	
	+	o	-	
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrrad- und Tourismusförderung Hand in Hand 	<ul style="list-style-type: none"> - Bisherige Bedeutung des touristischen Radverkehrs herausstellen 	<ul style="list-style-type: none"> - Anbinden der Stadt Plauen an das touristische Radverkehrsnetz - Kombination Alltagsverkehrsnetz / touristisches Freizeitverkehrsnetz 	<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenarbeit mit Tourismusorganisationen, Gaststätten, Hotels 	
<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung eines Netzkonzeptes "fahrradfreundliche Stadt" 	<ul style="list-style-type: none"> - Ideenpool - Prüfen von Handlungsalternativen (brainstorming) - Entwerfen einer Handlungsstrategie - Aufstellen eines Radverkehrsnetzkonzeptes (Problemanalyse, Wunschliniennetz, Netzentwurf) - Sofortmaßnahmen/ Prioritäten 			Verschiedene Finanzierungssynergien (vgl. Kap. 4.5): <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenarbeit mit Straßenbauamt, Ausbauprogramm Radwege an Bundesstraßen - EU-gefördertes Städtebauprojekt (Mühlgraben / Elsteraue)
<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit der Straßenbahn zu Fuß und mit dem Rad 		<ul style="list-style-type: none"> - sichere, attraktive Haltestellenzugänge zu Fuß und mit dem Rad - Förderung von Bike-and-ride an den Linienendpunkten 		
<ul style="list-style-type: none"> • Öffentlichkeitsarbeit 	Vgl. Bewertung in Kap. 7.2			

Tab. 7-17: Stand der Umsetzung der Gesamtkonzepte (Ende 2003) (Modellstadt Wittenberg)

Handlungsfelder des Gesamtkonzeptes	Bausteine der Handlungsfelder			Synergieeffekte mit anderen gesamstädtischen Konzepten
	Konzept vorhanden, Umsetzung gelungen	Konzept / Überlegungen vorhanden, Umsetzung teilweise gelungen	Konzept / Überlegungen teilweise vorhanden	
	+	o	-	
<ul style="list-style-type: none"> • Sofortmaßnahmenprogramm zur Beseitigung baulicher Mängel bei Rad- und Fußwegen 	<ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung einer AG "Sofortmaßnahmenprogramm" - Mängelanalyse mit Unterstützung der Bürger 			<ul style="list-style-type: none"> - Behindertengerechtes Bauen - Mittelbar durch Neu- und Ausbau von div. Straßen- und Schienenstrecken als „Projekte Deutsche Einheit“
<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivitätssteigerung der Altstadt als Aufenthaltsort, Ort des Einkaufens und der Touristen 	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung der Fußgängerzone 	<ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Altstadt durch sichere Querungstellen 	<ul style="list-style-type: none"> - Beschilderung / Wegweisung - Integration in den Rahmenplan Altstadt - Konzept Fahrradabstellanlagen 	
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigungskonzept / Verkehrssicherheitskonzept 		<ul style="list-style-type: none"> - Tempo 30-Konzept - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Anbindung der Gründerzeitviertel und der Friedrichstadt an die Altstadt 	<ul style="list-style-type: none"> - Sicherung von Schul- und Spielwegen (am Beispiel eines Stadtteils) 	<ul style="list-style-type: none"> - Teilweise Synergie von Tempo 30-Konzept und Stadtbau Ost (Trajunscher Bach – Lerchenberg)
<ul style="list-style-type: none"> • Tourismus und Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Anbindung der Radfernwege und Kombination mit Alltagsradverkehr in Wittenberg - Vermarktung 			<ul style="list-style-type: none"> - Integration in Radwanderwegkonzept Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg - Nutzung der Hochwassermittel - Verstärkte Zusammenarbeit mit Innendienstleistern
<ul style="list-style-type: none"> • Öffentlichkeitsarbeit 	Vgl. Bewertung in Kap. 7.2			

8. Bewertung des Modellvorhabens

Mit dem Modellvorhaben konnte gezeigt werden:

- dass der Anteil des Fuß- und Radverkehrs an allen Wegen unter Einbeziehung innovativer, kosteneffektiver und unkonventioneller Lösungen gesteigert werden kann;
- dass die Hemmnisse bei der Umsetzung von Handlungskonzepten zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in erster Linie bei der fehlenden finanziellen Absicherung von Projekten und Einzelmaßnahmen, bei Schwierigkeiten bei der Beantragung von Fördermitteln sowie fehlender Eigenmittel liegen, aber auch in der angespannten Personalsituation;
- dass sich der Nutzen einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Politik darstellen lässt (Kosteneffizienz, Änderungen im Modal-Split);
- wie sich eine fußgänger- und fahrradfreundliche Politik im Rahmen eines Qualitätsmanagement unter Einbeziehung der Bürger und der Verwaltung dauerhaft fortentwickeln lässt;
- welche Formen der Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs kosteneffizient wirksame Impulse liefern.

Vor dem Hintergrund der relativ hohen Investitionskosten für Infrastrukturmaßnahmen und der Bedeutung einer Beteiligungskultur bei der Entwicklung und Umsetzung von Handlungskonzepten konnte mit dem Modellvorhaben weiterhin gezeigt werden:

- Die kooperative Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes zur Verbesserung des kommunalen Fuß- und Radverkehrs (Förderung von Nahmobilität) mit dem Schwerpunkt einfach und kostengünstig umzusetzender Maßnahmen ist möglich.
- Es ist möglich, lokale Bündnisse zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs auf möglichst breiter Beteiligungsbasis zu initiieren und nachhaltig zu verankern.
- Auch einzelne Bausteine eines Qualitätsmanagementsystems können zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs im kommunalen Bereich sinnvoll eingesetzt werden. Dem Beschwerdemanagement als relativ einfach zu implementierender QM-Baustein kommt hierbei eine besondere Bedeutung zu.

Im zeitlichen Verlauf des Modellvorhabens sind Verbesserungen der Gestaltung und Nutzbarmachung der finanziell-rechtlichen Förderbedingungen des Fuß- und Radverkehrs eingetreten (z.B. durch die Veränderung der Fördertatbestände des GVFG (Möglichkeit der Förderung von Wegweisung bei der Vorlage von Radverkehrskonzepten in 2004). Diese konnten (noch) nicht

genutzt werden. Ausschlaggebend dafür war der geringe Bekanntheitsgrad bei den nachgeordneten Behörden sowie die Anzahl der gemeldeten Maßnahmen.

Zusammenfassende Einschätzung:

- Das Modellvorhaben war zur Unterstützung des Ansatzes „Stärkung der Nahmobilität durch die Förderung des Fuß- und Radverkehrs“ sinnvoll und notwendig („Katalysatorwirkung“). Das Modellvorhaben war ein erfolgreicher Ansatz, um das Innovationspotenzial vor Ort zu erhöhen und gute Beispiele (best practises) zu verbreiten.
- Die (inhaltlich notwendige) fachliche Betreuung bei der Erarbeitung von Konzepten nahm zunächst einen großen Zeitraum ein, bevor Maßnahmen auf den drei Handlungsebenen Infrastruktur, Kommunikation, Service umgesetzt werden konnten. Der Zeitrahmen (Mitte 2002 bis September 2003) für die Begleitung war deshalb zu kurz bemessen. Eine exakte Evaluation konnte nicht durchgeführt werden.
- Es konnte gezeigt werden, dass mit Rad- und Fußverkehrsförderung ein monetärer Nutzen erzielt werden kann („Rad- und Fußverkehrsförderung rechnet sich“). Dies ist jedoch noch nicht angekommen auf der kommunalen Ebene.
- Die Förderung des Fußverkehrs ist insgesamt in der Diskussion und Bearbeitung zu kurz gekommen. Dies spiegelt die Situation vor Ort und in den Verwaltungen wider. Dem Fußverkehr wird ein noch geringerer Stellenwert als dem Radverkehr eingeräumt. Die Lobbyverbände des Radverkehrs agieren stärker als die Vertreter der Fußgängerinteressen (z.B. Senioren- und Behindertenverbände). Aufgrund der demografischen Entwicklung lässt sich diesbezüglich eine Veränderung erwarten.
- Nicht gelungen im beabsichtigten Umfang ist die Entwicklung von strategischen Gesamtkonzepten, die weitere relevante politische Handlungsfelder einbeziehen wie Stadtentwicklungsplanung/regionale Planung, Wirtschaftsförderung (Hotels, Gaststätten, Geschäfte), Gesundheitsförderung, Jugend/Familie. Die Bedeutung der Fuß- und Radverkehrsförderung in diesen Bereichen ist verstärkt zu kommunizieren.

9. Schlussfolgerungen: Handlungsempfehlungen zur strategischen Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Aus den Ergebnissen des Modellvorhabens lassen sich wesentliche und konkrete Handlungsempfehlungen zur strategischen Förderung des Fuß- und Radverkehrs ableiten. Diese richten sich in erster Linie an die Kommunen als maßgeblich Verantwortliche für die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs, aber auch an den Bund bzw. die Länder als Gesetz- und Fördermittelgeber.

A. Handlungsempfehlungen für Kommunen

1. Organisation des Planungsprozesses und der Beteiligung

Der Organisation des Planungs- und Beteiligungsprozesses zur Umsetzung des systembezogenen Ansatzes der Förderung des Fuß- und Radverkehrs kommt eine große Bedeutung zu. Zur Prozessorganisation gehören die Einrichtung von spezifischen Organisationsstrukturen, die Entwicklung eines Beteiligungskonzeptes sowie eine umfassende Strategie zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. Die Entwicklung der spezifischen Organisations- und Kommunikationsstruktur ist vor dem Hintergrund der jeweiligen lokalen Situation zu sehen. Entsprechende Rand- und Rahmenbedingungen sind zu berücksichtigen.

▪ Oberbürgermeister als maßgeblicher Akteur

Der Oberbürgermeister (bzw. Dezernent) sollte leitender, federführender Akteur der Förderung des Fuß- und Radverkehrs sein. Wie kein anderer Akteur der Verwaltung und einer Kommune insgesamt sollte der OB die Autorität und Vorbildfunktion besitzen und nutzen, um die störungssensible Steuerung der Planungs-, Abstimmungs- und Vermarktungsprozesse der Fuß- und Radverkehrsförderung mit seiner ganzen Persönlichkeit insgesamt positiv zu beeinflussen.

▪ Kernarbeitsgruppe

Die Kernarbeitsgruppe in der Verwaltung bereitet alle Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr vor, koordiniert die fachliche und politische Abstimmung zwischen den beteiligten Akteuren und übernimmt auch planerische Aufgaben. Als effektiv haben sich relativ kleine ämterübergreifende Arbeitsgruppen erwiesen. Neben den eher planenden Ämtern (Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Stadterneuerung) gehören auch weitere Ämter oder Fachbereiche, vor allem die Straßenverkehrsbehörde, Polizei, aber auch das Jugendamt, Sozialamt, die Gleichstellungsstelle

und die Pressestelle dazu. Bei der Zusammensetzung ist auf die vertretenen Entscheidungsebenen zu achten. Bei dem ämter- bzw. derzernatsübergreifendem Vorhaben wie der Fuß- und Radverkehrsförderung darf nicht lediglich die Sachbearbeiterebene vertreten sein, die Leitungsebene sollte zumindest inhaltlich informiert sein.

▪ **Koordination (Fuß- und Radverkehrsbeauftragte/r)**

Die/der Fuß- und Radverkehrsbeauftragte/r wird auf Basis einer langfristigen Absicherung im Rahmen einer – je nach Aufgabenumfang – teilweisen oder vollen Personalstelle eingesetzt. Die komplexen Arbeitsfelder der Aufgabe, wie z.B. Kontakt zu allen Akteuren herstellen und halten, konkrete Planungsaufgaben und die Öffentlichkeitsarbeit koordinieren, die Geschäftsführung des begleitenden Beirates zwischen den Sitzungen wahrnehmen usw. (laufendes Geschäft) erfordern eine angemessene Konzentration auf diese Aufgaben; ein „So-nebenbei-Behandeln“ wird nicht erfolgreich sein.

▪ **Projektbegleitender Beirat**

Für die fachlich inhaltliche Arbeit und zur Beteiligung der lokalen Akteure sollte ein projektbegleitender Beirat eingerichtet werden. Die wesentliche Aufgabe des projektbegleitenden Beirates besteht in der Begleitung der Bearbeitung von integrierten Handlungskonzepten, in der konsensualen Umsetzung und in der Unterstützung bei der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit. Der projektbegleitende Beirat erhält durch politischen Beschluss seinen Auftrag. Der Auswahl und Einbindung der Mitglieder der projektbegleitenden Beiräte kommt eine große Bedeutung zu. Mitglieder sind i.d.R. Vertreter bestimmter Interessengruppen, aber auch öffentliche und private Handlungsträger der Fuß- und Radverkehrsförderung. Wichtig ist die Einbindung aller Akteursgruppen, auch derer mit unterschiedlichen Interessen und Meinungen.

▪ **Moderation**

Zielführend ist eine Begleitung des Planungs- und Beteiligungsprozesses durch eine externe Moderation, besonders bei der Arbeit des Projektbegleitenden Beirates. Die konsensuale und zugleich effektive Arbeit wird gefördert.

2. Strategie- und Handlungskonzept

Das Strategie- und Handlungskonzept zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs enthält konkrete Leitlinien und Zielbeschreibungen, die Festlegung von Handlungsfeldern und die Zeitschiene für den gesamten Planungsprozess.

- **Zieldiskussion**

Das Entwickeln von Leitlinien und Zielbeschreibungen mit Hilfe einer Zieldiskussion ist wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung der Handlungsfelder, entsprechender Maßnahmenkonzepte und Einzelmaßnahmen sowie für die Überprüfung der Ergebnisse.

- **Handlungsfelder**

Die Handlungsfelder sind wesentliche Elemente des Gesamtkonzeptes und sollten aus den Leitlinien und Zielbeschreibungen nachvollziehbar abgeleitet werden. Die Handlungsfelder setzen inhaltliche Schwerpunkte entsprechend den Ergebnissen der Situationsanalyse. Die gewählten Themen sind möglichst den „3 Säulen“ der Fuß- und Radverkehrsförderung Infrastruktur-Öffentlichkeitsarbeit-Service zuzuordnen.

- **Beteiligung der politischen Gremien**

Für eine konsequente Umsetzung der Handlungsfelder und der Akzeptanz der Maßnahmen ist es erforderlich, die politischen Gremien kontinuierlich in Kenntnis zu setzen und die maßgeblichen Maßnahmen durch Beschlüsse absichern zu lassen. Dazu zählt auch ein entsprechender Grundsatzbeschluss. Vertreter der Fraktionen sollten Mitglieder der projektbegleitenden Beiräte sein.

3. Verbesserung der Infrastruktur

Die Verbesserung der Infrastruktur bildet die erste der drei Säulen der Gesamtstrategie und die materielle Voraussetzung zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Ohne eine Verbesserung der Infrastruktur ist eine erfolgreiche Steigerung der Verkehrsanteile beider Verkehrsarten nicht vorstellbar. Die Erwartungen der Nutzer sind ganz besonders auf eine gute Infrastruktur gerichtet.

- **Positive Bestandsaufnahme**

Eine positive Bestandsaufnahme ist eine über die allein technische Erfassung, Beschreibung und Bewertung der Bestandssituation hinausgehende positive und öffentlichkeitswirksame Darstellung des bisher Erreichten. Auf diese Weise werden auch neue Maßnahmen dargestellt.

- **Netz- und Maßnahmenkonzepte**

Neben der Bearbeitung von Netz- und Maßnahmenkonzepten für den Fuß- und Radverkehr sind konkrete Darstellungen und Beschreibungen unverzichtbar für die Finanzierung (Förderanträge) und Umsetzung. Der Detaillierungsgrad richtet sich nach den vorgeschriebenen Standards; hilfreich sind öffentlichkeitswirksame Präsentationsmaterialien.

- **Kostengünstige Maßnahmen**

Kostengünstige Maßnahmen, die mit geringem Aufwand herzustellen, zu betreiben und zu unterhalten sind, bieten auch Städten mit gering ausgeprägter Infrastruktur die Möglichkeit, in einem vergleichsweise kurzen Zeitraum nutzergerechte Verkehrsanlagen und Ausstattungselemente zu realisieren. Hierzu zählen beispielsweise Verbesserungen an Lichtsignalanlagen, Markierungsarbeiten, Anlagen von Überquerungsstellen, Bordsteinabsenkungen, das Aufstellen von Ruhebänken usw. Diese sind anhand von Checklisten abzarbeiten.

- **„Maßnahmen-Highlights“**

Besondere „Maßnahmen-Highlights“ können die Identifikation der Bürger und Akteure fördern. Hier sind nicht bundesweit einmalige Maßnahmen gefragt, sondern solche, die für die jeweilige Stadt etwas Besonderes darstellen und deshalb auch von finanziell geringerem Umfang sein können („der erste Schutzstreifen für Radfahrer in xy-Stadt“, die Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrer nach jahrelanger Diskussion).

- **Qualitätskriterien**

Bei der Verbesserung der Infrastruktur (auch in Städten mit vergleichsweise guter Infrastruktur) ist die fachlich und städtebaulich anspruchsgerechte Ausbildung der Maßnahmen zu gewährleisten. Im Übrigen bedeutet der Zusammenhang zwischen attraktiven Wegen für den Fuß- und Radverkehr und einer attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raumes zur Stärkung der Nahmobilität (z.B. bei der Neugestaltung von Altstadtstraßen oder Stadtteilplätzen) ein großes Potenzial zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

4. Elemente einer „guten“ Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit umfasst alle Informations- und Kommunikationsmaßnahmen und ist die dritte Säule der Gesamtstrategie zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Öffentlichkeitsarbeit als Querschnittsaufgabe, die über die technische Verwaltung hinausgeht, macht die Entwicklung einer Kommunikationsstrategie notwendig, die ziel- bzw. zielgruppenorientiert ist und sowohl nach außen (allgemeine Öffentlichkeit, Bürgerschaft) als auch nach innen (Verwaltung, Politik) gerichtet ist. Im Mittelpunkt sollte die Förderung der Akzeptanz, also die Wertschätzung der eigenen Füße und des Fahrrades als alltagstaugliche Verkehrsmittel stehen. Öffentlichkeitsarbeit ist eine eigenständige Aufgabe seitens der Verwaltung, die integrativer Bestandteil bei der Realisierung von Maßnahmen ist. Hierfür sind entsprechende Kapazitäten (personell und finanziell) bereit zu stellen.

Elemente einer „guten“ Öffentlichkeitsarbeit:

- Kontinuierliche Begleitung des Planungsprozess mit jeweils **geeigneten Medien**.
- **Kontinuierliche Information** begleitend zur Realisierung der Konzepte und Maßnahmen.
- **Jahresprogramme** zur Öffentlichkeitsarbeit, die zu Beginn eines Jahres aufgestellt werden und z.B. vierteljährlich aktualisiert werden.
- **Zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit**, die entsprechend den speziellen Verhaltensweisen und Wünschen die Akzeptanz erhöht und die Ansprache wichtiger Akteure (evtl. auch Sponsoren) erleichtert .
- **Jährliche Aktionstage** mit Event-Charakter fokussieren die relevanten und aktuellen Einzelthemen und fördern neue Partnerschaften zwischen verschiedenen Akteuren.
- **Bundesweite Kampagnen bzw. Aktionen** sollten zur Unterstützung der lokalen Öffentlichkeitsarbeit genutzt wurden. Hilfreich ist die Verfügbarkeit von unterstützendem Informationsmaterial (z.B. europaweiter Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“ am 22.09. d.J.).
- Eine **kontinuierliche Medienpräsenz** durch Pressearbeit in Zusammenarbeit mit dem Pressereferat ist ein wesentlicher Baustein einer guten Öffentlichkeitsarbeit.
- Ein **abgestimmtes Vorgehen** zur Öffentlichkeitsarbeit zwischen den Akteuren der Fuß- und Radverkehrsförderung ist hilfreich. Aber auch eigene Öffentlichkeitsarbeit z.B. der Polizei, Verkehrssicherheitsorganisationen, Schulen ist erwünscht.
- Die **Vorbildfunktion der Akteure** ist für eine glaubwürdige Öffentlichkeitsarbeit unabdingbar. D.h., ist der Bürgermeister kein Alltags – oder Sportradfahrer, sollte er sich z.B. für die Eröffnung eines Radweges nicht für die Presse aufs Rad setzen. Dies gilt auch für die Sachbearbeiter, denn die besten Multiplikatoren und Imagebildner sind die eigenen Mitarbeiter.

5. Finanzierung sichern und Synergien nutzen

Finanzierungskonzepte für den Fuß- und Radverkehr benötigen eine besonders intensive, fachkundige und kontinuierliche Abstimmung und Koordination, sowohl verwaltungsintern wie extern. Sie machen ein baulastträger- und ressortübergreifendes Abstimmen und Koordinieren durch die zuständigen Mitarbeiter notwendig, weil „Radverkehr als System“ in hohem Maße eine querschnittsorientierte Aufgabe ist. Vollständige und beschlossene („gültige“) Konzepte für den Fuß- und Radverkehr erleichtern eine schrittweise, kontinuierliche Umsetzung der Maß-

nahmen. Darüber hinaus sind sie Voraussetzung beispielsweise für die finanzielle Förderung von Maßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

- Generell: kontinuierliche **Sensibilisierung** der zuständigen Akteuren für die speziellen Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs.
- **Fachfremde, externe Akteure** mit der teilweise sehr speziellen Thematik des Fuß- und Radverkehrs vertraut machen und aktiv in die Planungsprozesse einbinden.
- **Kreativität** ist erwünscht bei der Entwicklung von innovativen Finanzierungsmodellen, besonders vor dem Hintergrund der „leeren Kassen“ und z.T. geringen Eigenmitteln. Hierzu gehört auch, die Spielräume der rechtlichen Regelungen flexibel für individuelle Lösungen zu nutzen.
- Einrichten einer **eigenen Haushaltsstelle** „Fußgänger- und Fahrradverkehr“ (investive Maßnahmen, Unterhaltungsmaßnahmen, Mittel für Öffentlichkeitsarbeit).
- Bereitstellen von **eigenen finanziellen Mitteln** für die Gegenfinanzierung und die Umsetzung von kostengünstigen Maßnahmen.
- **Förderpotenziale und -bedingungen** fachkundig recherchieren und im Sinne optimaler Finanzierungskonzepte für den Fuß- und Radverkehr umsetzen.
- „Andocken“ an andere Themen und **Nutzen von Synergien**, z.B. Programme „Soziale Stadt“, EU-Förderprogramme, Tourismusförderung.

6. Nachhaltigkeit durch Qualitätsmanagement (QM)

Für die nachhaltige Förderung des Fuß- und Radverkehrs sollten Bausteine eines Qualitätsmanagements eingesetzt werden. Eine umfassende Anwendung von Bausteinen eines QM-Systems, die alle mit der Thematik Fuß- und Radverkehrsförderung befassten Bereiche der Verwaltung systematisch einbindet, kann die hier dargestellten wichtigsten Leitsätze für eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs verknüpfen und nachhaltig sichern.

Geeignete Bausteine sind:

- **Grundsatzbeschluss**, d.h. ein verbindlicher, eigenständiger kommunaler Beschluss zur Einführung eines QM-Systems für den Fuß- und Radverkehr als erster Schritt.
- Vereinbarung von **Qualitätszielen** und Verantwortlichkeiten.
- **Bilanzen** und Modifikationen des Konzeptes.
- Das Instrument **Beschwerdemanagement**, beispielsweise in der einfachen Form von Mängelcoupon-Aktionen. Dieses ist sehr gut geeignet, um ein vorhandenes Rad- und Fußverkehrssystem zu pflegen und weiterzuentwickeln.

7. Monitoring im Sinne eines Qualitätsmanagements

Turnusmäßiges Monitoring umfasst die kontinuierliche Datenerfassung des Fuß- und Radverkehrs für regelmäßige Wirkungskontrollen und ggf. Städtevergleiche (Lernen aus Vergleich und Austausch). Notwendig sind zumindest kontinuierliche Querschnittszählungen und Unfallanalysen, wenn möglich Haushaltsbefragungen zur Erhebung von Mobilitätskenndaten. Darüber hinaus bietet es sich an, bestimmte Fragestellungen bei notwendigen anstehenden eigenen Erhebungen bzw. Untersuchungen anderer Akteure (z.B. zu Standortkonzepten, Innenstadtentwicklung, kommunales Beschwerdemanagement) mit einzubinden. Die Daten sollten übersichtlich aufbereitet und veröffentlicht werden.

8. Fachlicher Austausch

Fachlicher Austausch, d.h. das Herstellen und Halten der Kontakte zu anderen fußgänger- und fahrradfreundlichen Kommunen, ist für die eigene Arbeit wichtig. Da Wissen auf Erfahrungen beruht und Erfahrungen im Austausch mit anderen wesentlich beeinflusst werden, werden praxisnahe, umsetzbare Angebote zum Austausch mit anderen Akteuren auf eine positive Resonanz stoßen. Fachexkursionen können hier hilfreich sein. Hierdurch entstehen wichtige Netzwerke. Hierbei können Bund und Länder eine federführende Rolle einnehmen.

B. Handlungsempfehlungen an den Bund bzw. die Länder

Im Rahmen der Bearbeitung des 2. Fahrradberichtes der Bundesregierung und der Projekte im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2002 – 2012 werden detaillierte Vorschläge zum Rechts- und Ordnungsrahmen entwickelt. Erarbeitet wird ebenfalls eine „Förderfibel“, die internetgestützt eine Übersicht zur Förderung und Finanzierung von Maßnahmen des Radverkehrs inklusive Best-Practise-Beispielen erstellt. Aus Sicht der Erfahrungen mit dem Modellvorhaben ist dies uneingeschränkt zu begrüßen. Eine Übertragbarkeit auf die Finanzierungsmöglichkeiten des Fußverkehrs sollte geprüft werden.

Aus den Erfahrungen mit der Durchführung des Modellvorhabens werden darüber hinaus nachstehende Vorschläge gemacht.

1. Finanzierung (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG))

Die Ausführungsbestimmungen der Länder zum GVFG sind sehr unterschiedlich. Bei der Bewilligung von Fördermitteln nach dem GVFG werden die vorhandenen Spielräume zugunsten des

Fuß- und Radverkehrs unterschiedlich genutzt. Neben einer Übersicht über die länderspezifischen **Ausführungsbestimmungen des GVFG (Synopsis)** sollten die vorhandenen Spielräume innerhalb des GVFG offensiv und zeitgemäß genutzt werden.

Die für Radfahrer und Fußgänger wichtigen öffentlichen Verkehrsräume gehören bisher nicht zu den förderfähigen Vorhaben nach GVFG (explizit eingegangen und damit förderfähig sind lediglich die selbstständigen Radverkehrsanlagen in gemeindlicher Baulastträgerschaft). Zudem ist die Förderung an den Kfz-Zulassungen festgemacht. Der in § 1 GVFG ausdrücklich festgeschriebene Gesetzeszweck „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ wird so unzureichend umgesetzt. Eine Verbesserung könnte über die explizite Förderung entsprechender Infrastrukturmaßnahmen erreicht werden. Weiterhin sollte der **Verteilschlüssel in § 6 GVFG** dahingehend geändert werden, dass statt einer Aufteilung nach zugelassenen Kfz die Aufteilung nach der vorhandenen Bevölkerung vorgenommen wird.

2. Datenerfassung

Es sollte geprüft werden, ob – ähnlich dem Kfz-Verkehr – turnusmäßige, bundesweite Zählungen und/ oder Haushaltsbefragungen zum Fuß- und Radverkehr durchführbar und förderfähig sind.

3. Koordination

Zur Verbesserung der Koordination der Fuß- und Radverkehrsförderung kann die Einrichtung von so genannten **Kompetenzzentren für den Fuß- und Radverkehr** dienen. Die in den Ländern z.T. eingesetzten Landesbeauftragten für (Fuß- und) Radverkehr haben in der Regel eine vergleichsweise schwache Funktion im Hinblick auf ihre Stellung in der Verwaltungshierarchie, ihr Selbstverständnis und ihre (unmittelbare) Ansprechbarkeit. Auf der anderen Seite besteht bei Kommunen und Interessenverbänden ein ständig wachsendes Bedürfnis z.B. nach Informationen über Fördermöglichkeiten und nach Kommunikation mit politischen Entscheidungsträgern. Formal könnten gestärkte Landesbeauftragte für den Fuß- und Radverkehr die Möglichkeit eines aktiven „Gegen-Übers“ zu den kommunalen Beauftragten bieten. Dies besonders vor dem Hintergrund, dass die mittlere Verwaltungsebene (Bezirksregierungen) mit ihren bisherigen fachlich kompetenten Ansprechpartnern zunehmend aufgelöst wird.

Die Einrichtung von Kompetenzzentren für den Fuß- und Radverkehr könnte die Bündelung von Verwaltungs- und Fachkompetenzen auf Landesebene beinhalten, besonders für eine effektive Kommunikation der aktuellen Förderrichtlinien und technischen Regelwerke. Hierzu bedarf es einer genaueren Definition und Machbarkeitsuntersuchung.

Empfohlen wird ein stärkeres Einbinden der kommunalen Spitzenverbände in die Förderung des Fuß- und Radverkehrs mit Übernahme konkreter Funktionen zur Unterstützung bei der Einführung von QM-Bausteinen (ggf. unter Mitwirkung der Kommunalen Gemeinschaftsstelle zur Verwaltungsvereinfachung (KGSt)), bei Benchmarking-Konzepten und zur Förderung des Erfahrungsaustausches unter den Kommunen.

4. Unterstützung bei der Öffentlichkeitsarbeit

Mitglieder der Verwaltung haben i.d.R. keine ausreichenden Kenntnisse über die Planung und Durchführung von adäquater Öffentlichkeitsarbeit (d.h. wann ist welche Aktion zielführend, Eignung von Methoden und Medien). Sie haben aufgrund der personellen und finanziellen Restriktionen kaum Zeit zu intensiver Recherche und Zusammenstellung von Infomaterial, z.B. für eine Kampagne „Mit dem Rad zum Einkaufen“. Entsprechende Infopakete und Einsatzmöglichkeiten sollten bereitgestellt und leicht abrufbar sein. (z.B. in Form eines **Handlungsleitfadens** „**Kommunale Öffentlichkeitsarbeit**“ als Printversion bzw. als download auf der Internetseite zum Nationalen Radverkehrsplan).

5. Modellvorhaben

Modellvorhaben haben „Katalysatorwirkung“ und sind erfolgreiche Ansätze, um das Innovationspotenzial vor Ort zu erhöhen und gute Beispiel (best practise) zu verbreiten. Künftige Modellvorhaben des Bundes sollten in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Ländern der Modellgemeinden durchgeführt werden.

10. Literatur

- ADFC - ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB E.V.** (2004). Fahrradfreundliche Städte, Prima Klima!? In: Radwelt 02/2004. Gesamtergebnisse des Fahrradklimatest 2003 unter www.adfc.de.
- ALRUTZ, D.** (2000): Forschungsbedarf Fußgänger- und Fahrradverkehr. Unveröffentlichtes Arbeitspapier zum Brainstorming des BMVBF am 15.3.2000 in Köln
- ALRUTZ, D. / BOHLE, W.** (1999). Flächenansprüche von Fußgängern. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, FE-Nr. 77401/96. Bonn
- ALRUTZ, D. / BOHLE, W. / GÜNDEL, D.** (2004). Test Radfahren in Städten. Im Auftrag des ADAC e.V.. Unveröffentlichter Schlussbericht der Planungsgemeinschaft Verkehr, März 2004. Hannover.
- APEL, D. / LEHMBROCK, M. / PHAROA, T. / THIEMANN- LINDEN, J.** (1996). Fallstudien zur Bewertung verkehrsreduzierender Stadtentwicklungskonzepte unter Umweltaspekten. F+E-Vorhaben 10109126 des Umweltbundesamtes. Endberichtsentswurf. Berlin
- APEL, D. / BÖHME, CH. / MEYER, U. / PREISLER-HOLL, L.** (2000): Szenarien und Potentiale einer nachhaltig flächensparenden und landschaftsschonenden Siedlungsentwicklung. difu. Berlin
- ARBEITSGEMEINSCHAFT „FAHRRADFREUNDLICHE STÄDTE UND GEMEINDEN IN NORDRHEIN-WESTFALEN“** (Hg.) (1995). Modellvorhaben „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein- Westfalen“. Herdecke
- ARBEITSGEMEINSCHAFT UMWELTFREUNDLICH IM BETRIEB** (Hg.) (2000). Umwelt-Verkehrsprogramme in Betrieben. Freiburg i. B.
- ASPERGES, T.** (2001): BYPAD, Bicycle Policy Audit. Final Report. Project No SA/98 – 024BE (SAVE II) der EU. Leuven, BE 2001 (unveröffentlicht).
- BÄHLER, C.** (1995). Kosten- Nutzen- Vergleich integraler Veloförderung in Bern. Bern
- BALS, N. ET AL.** (2003). Abschlussbericht. Mit dem Rad zur Arbeit, für Gesundheit und Umwelt. Hrsg.: Institut für Innovationstransfer Universität Bielefeld
- BECKMANN, K. J. ET AL.** (1989). Beeinflussung des Verkehrsverhaltens durch Öffentlichkeitsarbeit. Arbeitsberichte der Vereinigung der Stadt-, Regional-, und Landesplaner e.V. (SRL), Fachgruppe Forum Mensch und Verkehr. Bochum
- BLEES, V.** (2003). Qualitätsmanagement in Verkehrsplanungsprozessen. Unveröffentlichte Dissertation beim Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Darmstadt. Darmstadt
- BLEES, V. / HILDEBRANDT, E. / KRAUSE, J.** (2003). Bisherige Anwendung von Bausteinen des Qualitätsmanagements in den Modellstädten. In: Modellvorhaben Fußgänger- und Fahrradfreundliche Stadt, Unveröffentlichter 2. Zwischenbericht, 2003. Braunschweig
- BRACHER, T.** (2000). Expertise "Fahrrad- und Fußgängerverkehr" für das Bundesministerium für Bildung und Forschung im Auftrag des TÜV Energie und Umwelt GmbH, PTMVBW. Unveröffentlichtes Manuskript für das Brainstorming am 15. 03.2000 in Köln
- BRATZEL, S.** (1997): Umweltorientierter Verkehrspolitikwandel in Städten. Eine vergleichende Analyse der Innovationsbedingungen von "relativen Erfolgsfällen" Veröffentlichung der Abteilung "Organisation und Technikgenese" des Forschungsschwerpunktes Technik – Arbeit – Umwelt am WZB Berlin. Berlin

- BRR** (2001). BYPAD – Qualitätsmanagement für örtliche Radverkehrspolitik. = Bicycle Research Report 131
- BRÜHNING, E.** (2003). Die neuen Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen ESAS 2002. Als Vortrag in: VSVI-Seminar Sicherheitsaudit von Straßen am 19.03.2003 in Friedberg/Hessen
- BRUNSING, J./ FREHN, M.** (Hg.) (1999). Stadt der kurzen Wege. Zukunftsfähiges Leitbild oder planerische Utopie. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 95. Dortmund
- BUNDESMINISTERIUM FÜR RAUMORDNUNG, BAUWESEN UND STÄDTEBAU / BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR / BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT** (Hg.) (1992). Forschungsvorhaben flächenhafte Verkehrsberuhigung. Folgerungen für die Praxis. Berlin
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR** (Hg.) (1991). Zusammenfassende Auswertung von Forschungsergebnissen zum Radverkehr in der Stadt. Reihe Forschung Stadtverkehr Heft A 7. Bonn
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR** (Hg.) (1997). Fahrrad und ÖPNV / Bike & Ride, Empfehlungen zur Attraktivitätssteigerung des Fahrradeinsatzes für Zu- und Abbringerfahrten sowie Fahrradmitnahme im ÖPNV. Reihe "direkt", Heft Nr. 50. Bad Homburg
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN** (1998). Erster Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der BRD. Bonn
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN** (2000): Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Deutscher Bundestag Drucksache 14 / 3445 vom 23.05.2000. (o.O.)
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN** (Hg.) (2002). Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012. FahrRad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Bericht der Bundesregierung. Berlin
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN** (2004). Mobilität in Deutschland – Fahrradverkehr (Broschüre). Berlin
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN** (2004). Radverkehr in der Praxis. Reihe direkt, Heft 59. Berlin
- DAVIES, D. / MCCLINTOCK, H. ET AL.** (1996). Cycle-friendly Infrastructure, Guidelines for Planning and Design. Hrsg.: Cyclists Touring Club, Godalming, GB, 1996.
- DETERMAYER, R. ET AL.** (1995). Modellversuch "mobiles Schopfheim" – Veränderung von mobilitätsbezogenen Einstellungen und Verhalten, in Verkehrszeichen H. 4/1995, S.20-25
- DIFU, DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK** (2000): Qualitätsmanagement, Kundenzufriedenheit, Zertifizierung. = Seminarbegleitende Bibliographie 2/00. Berlin
- DIN EN ISO 9000:2000 FF.** Qualitätsmanagementsysteme – Grundlagen und Begriffe, Anforderungen. Leitfaden zur Leistungsverbesserung
- EUROPÄISCHE KOMMISSION** (Hg.) (2000). Fahrradfreundliche Städte: vorwärts im Sattel. Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften. Luxemburg
- FLADE, A.** (2000): Theorien und Modelle der Verkehrsmittelwahl. In: Verkehrszeichen 3 / 2000; S. 14-17
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN** (Hg.) (2002). Empfehlungen für Planung, Entwurf und Betrieb von Anlagen des Fußverkehrs EFA

- FORSCHUNGSVERBUND CITY-MOBIL (HG.)** (1997). Least Cost Planning im Verkehr (LCP). Ökonomische Effizienz und ökologische Verträglichkeit im Stadtverkehr, Schlussbericht Subprojekt SP 3, Bearbeiter : Bergmann, M. et al., Forschungsbericht "Stadtverträgliche Mobilität" Bd. 9. Freiburg
- FRICK, R. ET AL.** (2003). Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr. Auftraggeber und Herausgeber: Bundesamt für Straßen (ASTRA). Bern
- FROBÖSE, I.** (2004). Kompendium Radfahren und Gesundheit. Herausgeber: Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sportschule Köln
- FUßGÄNGER- UND VELOMODELLSTADT BURGENDORF (Hg.)** (2002). Natürlich unterwegs. Schlussbericht Fußgänger- und Velomodellstadt Burgdorf 1996 – 2001. Burgdorf
- GÜNDEL, D. ET AL.** (2005). Moderierter Prozess zur Radverkehrspolitik und –planung in Karlsruhe in Anlehnung an das BYPAD-Audit der Radverkehrspolitik. Im Auftrag der Stadt Karlsruhe. Unveröffentlichter Schlussbericht der Planungsgemeinschaft Verkehr, Mai 2005. Hannover.
- HÜTTENMOSER, M.** (1996). Kein schöner Land. Ein Vergleich städtischer und ländlicher Wohnumgebung und ihrer Bedeutung für den Alltag und die Entwicklung der Kinder. In: und Kinder 54, 21-49
- HYDEN, C. / NILSSON, A. / RISSER, R.** (1998). WALCYNG – How to enhance WALKing an CYcling instead of shorter car trips an to make modes safer. Final report. = Bulletin 165, Institutionen för Trafikteknik, Lunds Tekniska Högskola. Lund
- ICLEI EUROPASEKRETARIAT GMBH** (2001). Wie viel zahlt unsere Kommune für den Autoverkehr? Arbeitblätter zur Aufdeckung versteckter Subventionen für den motorisierten Individualverkehr. Freiburg
- INSTITUT FÜR SOZIAL-ÖKOLOGISCHE FORSCHUNG (ISOE), ÖKO-INSTITUT E.V.** (2002). Mobilitätsstile in der Freizeit, Forschungsbericht des Projekts „Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs“ im Auftrag des Umweltbundesamtes FKZ 29854109. Frankfurt
- INSTITUT WOHNEN UND UMWELT (IWU / PLANUNGSGEMEINSCHAFT VERKEHR (PGV) / PSYCHOLOGISCHES INSTITUT DER TECHNISCHEN UNIVERSIÄT DARMSTADT** (2001/2002). Förderung des Fahrradverkehr, Einflussgrößen und Motive der Fahrradnutzung, Abschlussbericht. Darmstadt/Hannover.
- IVU TRAFFIC TECHNOLOGIES AG** (2002). Möglichkeiten der Umweltentlastung und Kostenreduzierung im Verkehr durch Verkehrsplanung, mit Leitfaden zur Anwendung in den Kommunen (Aktualisierung der Fassung von 1999). Reihe Texte des Umweltbundesamtes, Nr. 23/2002. Berlin.
- IVU TRAFFIC TECHNOLOGIES AG** (2001). Umfrage zur Förderpraxis der Länder und Kommunen für den Radverkehr. Forschungsauftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Berlin
- KOMMUNALE GEMEINSCHAFTSSTELLE FÜR VERWALTUNGSVEREINFACHUNG (KGST)** (1995). Qualitätsmanagement. Bericht Nr. 6/1995. Köln
- KRAUSE, J.** (1998): Verkehrsmittelwahl und Verkehrssicherheit. Pilotstudie zu möglichen Sicherheitseffekten von Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl. Schlussbericht zum BAST – Projekt FP 2.9521. Braunschweig
- LEHNER-LIERZ, U.** (2001). Qualitätssicherung für den Radverkehr. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 30. Ergänzungslieferung.

- LIBBE, J.** (Hg.) (1997) . Die sparsame Stadt: Least- Cost Planning im Verkehr. Dokumentation eines Seminars des deutschen Instituts für Urbanistik am 2. und 3. Dezember 1996 in Berlin, Seminar- Dokumentation „Forum Stadtökologie“. Berlin
- LIMBOURG, M.** (1995). Kinder im Straßenverkehr. Gemeindeunfallversicherungsverband (GUVV) Westfalen-Lippe (Hg.).Münster
- LITMAN, T. A.** (2004). Quantifying the benefits of nonmotorized transportation for achieving mobility management objektives. Hrsg.: Victoria Transport Policy Institute (VTPI). Victoria (Canada), 2004. www.vtpi.org
- MASING, W.** (Hg.) (1999). Handbuch Qualitätsmanagement. München, Wien.
- MINISTERIUM FÜR UMWELT UND VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG** (Hg.) (1995). Fußgängerfreundliche Verkehrs- und Stadtplanung, Tagungsband, Experten-Hearing am 15. November 1994 in Stuttgart. Stuttgart
- MINISTERIUM FÜR UMWELT UND VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG** (Hg.) (1997). Leitlinien zur systematischen Verbesserung von Fußwegenetzen. Stuttgart
- MINISTERIUM FÜR UMWELT UND VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG** (Hg.) (1999). Umweltfreundlich zum Kindergarten. Stuttgart
- MINISTERIUM FÜR UMWELT UND VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG** (MUV Ba-Wü) (Hg.) (1997). Kommunales Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung. Beispiele aus dem Modellprojekt „mobiles Schopfheim“. Stuttgart
- MINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND RAUMORDNUNG DES LANDES BRANDENBURG / MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG, WOHNEN UND VERKEHRS DES LANDES BRANDENBURG** (Hg.) (1993). Modellstadt Umweltfreundlicher Verkehr. Potsdam
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND MITTELSTAND, ENERGIE UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN** (Hg.) (2000). Begleitforschungen zu den Fahrradfreundlichen Städten und Gemeinden in NRW – Maßnahmen und Wirksamkeitsuntersuchungen. Düsseldorf
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, TECHNOLOGIE UND VERKEHR DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN** (1998). Programm Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein. Kiel
- MVWÖA, MINISTERIUM FÜR VERKEHR, WASSERWIRTSCHAFT UND ÖFFENTLICHE ARBEITEN (DER NIEDERLANDE), GENERALDIREKTION FÜR PERSONENVERKEHR** (1999). Der niederländische Masterplan Fiets. Beschreibung und Auswertung im historischen Kontext. Den Haag
- NETZWERK LANGSAMVERKEHR** (Hg.) (1999). Die Zukunft gehört dem Fußgänger- und Veloverkehr. Stand des Wissens – Maßnahmen – Potenziale – Schritte zu einer verkehrspolitischen Neuausrichtung. Bericht A 9. Bern.
- OTTIGER, J.** (2003). Freizeit erfahren – Planung eines freizeitorientierten Radverkehrsnetzes am Beispiel der Stadt Plauen. Diplomarbeit. Technische Universität Dresden, 2003
- PFEIFER, I.** (2004): Wirksamkeit von Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs am Beispiel des Modellvorhabens „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ des Umweltbundesamtes. Diplomarbeit. Technische Universität Dresden, 2003.
- PLANERSOCIETÄT / ISUP GMBH** (2000): Chancen des Rad- und Fußverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung. Entwurf des Berichts zu dem UBA - FE-Vorhaben 298 96 112. Dortmund / Dresden

- PLANUNGSGEMEINSCHAFT VERKEHR / PLANERBÜRO SÜDSTADT** (1997). Bericht über die Situation des Radverkehrs in Deutschland, Schlussbericht, FE 79468/95 des Bundesministeriums für Verkehr, Band 2 – Materialien. Hannover; Köln.
- PLATE, E. / STEINBERG, G. / HAASE, M. / BRUNSING, J.** (2001): Chancen des Rad- und Fußverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung. Leitfaden und Defizitanalyse. UBA Texte 32/01 des Umweltbundesamtes. Berlin
- PRASCHL, M. / VÖLKL, P.** (2000). Modellprojekt Verkehrsspargemeinde. Das erste Jahr. Wien
- PROGNOS AG** (1997). Modellversuch „mobiles Schöpfheim“ zur Veränderung der Einstellungen und Verkehrsverhalten, in Zusammenarbeit mit dem IVT Heilbronn. Schlussbericht, Untersuchung im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden- Württemberg. Basel
- RAUTERBERG-WULFF, A.** (2002). Modellvorhaben "Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt" – Wo stehen wir heute. Unveröffentlichtes Manuskript (PowerPoint-Version)
- RISSE, R.** (1998). Das EU-Projekt WALCYNG. In: Perspektiven – Klimaschutz in Wien 12/1998. (www.eva.wsr.ac.at/klip/perspektiven/beitrag23/html, Download am 7.11.2001)
- SÆLENSMINDE, K.** (2002). Gang- og sykkelvegnetti i norske byer. Nytte- kostnadsanalyser inkludert helseeffekter og eksterne kostnader av notorisert vegtrafikk. Transport økonomisk institutt, Rapport 567. Oslo
- SCHMOLL, K.** (2003). Alltagstaugliche Fußgängerzone in Verbindung mit dem Radverkehr am Beispiel der Lutherstadt Wittenberg. Diplomarbeit. FH Anhalt, Abt. Bernburg, 2003
- SCNABEL, W. / LÄTZSCH, L. / BRÜCKNER, N.** (2001). Kraftstoffverbrauch im Straßenverkehr. In: Straßenverkehrstechnik 12/2001
- SCHNÜLL, R. / MENNICKEN, C.** (1998). Sicherheitsstandards von Fußgängerüberwegen. Bericht zum FE-Vorhaben 77398/96 des Bundesministeriums für Verkehr. Hannover
- STADTBAUAMT BURGDORF** (Hg.) (1999a). Fußgänger und Velomodellstadt Burgdorf – Zwischenbericht 1996 – 1998. (o.O.)
- STADTBAUAMT BURGDORF** (Hg.) (1999b). Fußgänger und Velomodellstadt Burgdorf – Die Burgdorfer Flanierzone. (o.O.)
- STADTBAUAMT BURGDORF** (Hg.) (1999c). Fußgänger und Velomodellstadt Burgdorf – Der Gratis-Hauslieferdienst. (o.O.)
- STADT KÖLN** (Hg.) (1998). 5 Jahre Fahrradfreundliches Köln. Eine Zwischenbilanz. Köln
- STADT LINGEN** (2003): Lingen.ideal – Ideen- und Beschwerdeservice der Stadt Lingen (vgl. www.lingen.de). Unveröffentlichter Erfahrungsbericht für das Jahr 2002. Lingen 2003
- STADT LÖRRACH** (Hg.) (2001). Integrierte Verkehrskonzeption Lörrach. Baustein Gesamtstädtische Radverkehrsplanung. Bericht der Arbeitsgruppe Radverkehrsplanung. Lörrach
- STADT MÜNSTER** (1999): Überarbeitetes Konzept zur Umsetzung des Öko-Audits in der Stadtverwaltung Münster. =Vorlagen-Nr. 831/99 vom 19.7.1999
- STADT TROISDORF** (Hg.) 1996: Fahrradfreundliches Troisdorf. Bilanz in Zahlen. Troisdorf
- STAUSS, B. UND SEIDEL, W.** (1996). Beschwerdemanagement: Fehler vermeiden, Leistung verbessern, Kunden binden. Verlag Hanser. München
- TESCHNER, M. ET AL.** (1990). Bürgerbeteiligung im Rahmen des Modellvorhabens Flächenhafte Verkehrsberuhigung. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Nr. 217. Bergisch Gladbach.

- UMWELTBUNDESAMT** (Hg.) (1987). Wegweiser zur Fahrradfreundlichen Stadt, Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem Modellvorhaben "Fahrradfreundliche Stadt" des Umweltbundesamtes, UBA-Texte 38 / 39. Berlin
- UMWELTBUNDESAMT** (Hg.) (1999). Umweltentlastung durch Kostenminimierung: Least Cost Planning im Verkehr. UBA-Texte 53/99. UFOPLAN-Nr. 29551070. Bearbeiter: IVU GmbH Berlin, Öko-Institut Berlin/ Freiburg unter Mitarbeit der TU Dresden (Prof. Becker). Berlin
- UMWELTBUNDESAMT** (Hg.) (2002). Möglichkeiten der Umweltentlastung und Kostenreduzierung im Verkehr durch Verkehrsplanung. UBA-Texte 23/02. UFOPLAN-Nr. 29996108. Bearbeiter: IVU Traffic Technologies AG Berlin, Arge Kessel & Partner Freiburg / PTV AG Karlsruhe. Berlin
- UMWELTBUNDESAMT** (Hg.) (2002). Kommunale Agenda 21 – Ziele und Indikatoren einer nachhaltigen Mobilität (Bearbeiter: Surburg, U.; Kuntz, N.; Richard, J.). Berichte 08/02. Berlin
- UMWELTBUNDESAMT** (Jäcker, W. et al.) (2003). Sachstandsbericht: CO₂-Minderung im Verkehr, Beschreibung von Maßnahmen und Aktualisierung von Potenzialen. Berlin
- VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSAUNTERNEHMEN (VDV) / SOCIALDATA GMBH** (1994). Nahverkehr in der Fläche. Köln
- VEREIN "VERKEHRSPAREN LANGENLOIS"** (Hg.) (2000). Modellprojekt Verkehrspargemeinden – Das erste Jahr. Wien
- VEREIN "VERKEHRSPAREN LANGENLOIS"** (Hg.) (2000). Verkehrsparen (wenn's leicht geht). Wien
- VEREINIGUNG DER STADT-, REGIONAL-, UND LANDESPLANUNG SRL E.V. ARBEITSKREIS "BETEILIGUNGSVERFAHREN" DER FACHGRUPPE "MENSCH UND VERKEHR"** (Hg.) (1998). Kooperative Beteiligungsverfahren in der kommunalen Verkehrsplanung. Anregungen zum Tätigwerden, SRL-Schriftenreihe Nr. 44. Berlin
- VEREINIGUNG FÜR STADT-, REGIONAL-, UND LANDESPLANUNG E.V. (SRL)** (Hg.) (2001). SRL Schriftenreihe 49 – Nahmobilität und Städtebau – Tagungsdokumentation. Berlin

Literatur Städte

Lingen / Ems

STADT LINGEN (Hg.) (2001). Lokale Agenda 21 Lingen / Ems - Leitbilder und Maßnahmen zur nachhaltigen und zukunftsfähigen Stadtentwicklung. Beschluss des Rates vom 26.06.01. Lingen

PLANUNGSGEMEINSCHAFT DR. THEINE (PGT) (2000). Integriertes Verkehrsentwicklungsplan 2010 für die Stadt Lingen / Ems. Hannover

Lutherstadt Wittenberg

STADT BÜRO HUNGER, STADTFORSCHUNG UND -PLANUNG (2000). Zukunftskonferenz Wittenberg 2000+ - "Gemeinsam Zukunft gestalten". Dokumentation. Dessau

STADT BÜRO HUNGER, STADTFORSCHUNG UND -PLANUNG (2001). Stadtentwicklungskonzept Lutherstadt Wittenberg. Zusammenfassendes Positionspapier. Berlin

Plauen

TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN (1998). SrV 1998. Siebenter Befragungsdurchgang des Systems repräsentative Verkehrsbefragung. Dresden

STADT PLAUEN (1999). Atlas der Verkehrsplanung. Plauen

STADT PLAUEN (2001). Stadtkonzept Plauen 2011. Plauen

www.innochange.com/stadtkonzept2011/technische-infrastruktur/techn-infra-innerstaedtisches-verkehrsnetz.htm)

Internetadressen und –portale

www.bypad.org

www.kontiv2002.de

www.lingen.de

www.members.aon.at/mip/

www.modelcity.ch

www.nationaler-radverkehrsplan.de