



BYPAD
BICYCLE POLICY AUDIT

Mehr Qualität für den Radverkehr

Stadt Reinbek

BYPAD-Audit 2020

Qualitätsmanagement für den Radverkehr

Zwischenbericht



BYPAD
BICYCLE POLICY AUDIT



Stadt Reinbek

BYPAD-Audit 2020

Qualitätsmanagement für den Radverkehr

Zwischenbericht

Auftraggeber: Stadt Reinbek, Stadtentwicklung und Umwelt

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Bearbeitung: Heike Prahlow
Julia Hauser

Hannover, im Februar 2020

	Inhalt	
1	Einführung.....	3
2	Der BYPAD-Prozess in Reinbek.....	4
2.1	BYPAD im Überblick.....	4
2.2	Neun Module.....	8
2.3	Vier Qualitätsstufen	11
2.4	Bewertung	13
3	Die Stadt Reinbek – radrelevante Aspekte	15
4	Bewertung der Radverkehrsförderung.....	22
4.1	Modul 1: Anforderungen der Radfahrenden (Frage 1 und 2)	23
4.2	Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung (Frage 3 und 4).....	25
4.3	Modul 3: Strategien und Konzepte (Frage 5).....	26
4.4	Modul 4: Finanzen und Personal (Frage 6 und 7)	27
4.5	Modul 5: Infrastruktur und Sicherheit (Frage 8 bis 11).....	28
4.6	Modul 6: Information und Erziehung (Frage 12 bis 13)	30
4.7	Modul 7: Kommunikation und Partnerschaft (Frage 14).....	31
4.8	Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Frage 15 und 16)	32
4.9	Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit (Frage 17 und 18).....	34
5	Stärken und Schwächen.....	35
6	Handlungsfelder für Reinbek	37
7	Feedback der BYPAD-Gruppe.....	38
7.1	Erwartungen und Befürchtungen zu Beginn des ersten Treffens am 11. Dezember 2019.....	38
7.2	Mündliches Feedback zum Ende des ersten Treffens am 11.12.2019	39
8	Fazit.....	42
9	Literatur und Quellenangaben	43

1 Einführung

Die Stadt Reinbek lässt 2019/20 den Status quo zur Radverkehrsförderung in Reinbek mit einem zertifizierten Verfahren überprüfen. Als zielführendes Beteiligungsverfahren wurde das Qualitätsmanagementverfahren BYPAD (Bicycle Police Audit – übersetzt etwa „Überprüfung der Fahrradförderung“) ausgewählt, das im Rahmen dreier EU-Projekte entwickelt und weiterentwickelt wurde.

Ziel des BYPAD-Verfahrens insgesamt ist die Förderung des Radverkehrs in Reinbek und das Entwickeln von entsprechenden Qualitätszielen unter Einbeziehung aller wichtigen Akteure. Einbezogen wurden dabei Vertreterinnen und Vertreter der Stadtverwaltung, der Fraktionen im Stadtrat sowie der Interessensverbände. Hierdurch sollen auch das Verständnis und die Kenntnis über die radverkehrlichen Belange und Zusammenhänge gefördert und dadurch die Zusammenarbeit der Akteure in Reinbek insgesamt optimiert werden.

Beim BYPAD Prozess sollen gemeinsam mit den Akteuren des Radverkehrs die Stärken und Schwächen der Radverkehrsförderung in Reinbek konkretisiert und entsprechende Handlungsempfehlungen abgeleitet werden. Das Verfahren soll einen Überblick dazu geben, wo die Stadt heute bezüglich des Radfahrens in Reinbek steht und was in Zukunft für den Radverkehr getan werden muss. Darüber hinaus soll es dazu beitragen, Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept von 2015 umzusetzen.

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

Der Beschreibung des BYPAD-Verfahrens in Kapitel 2 folgt ein Überblick über radrelevante Daten der Stadt Reinbek in Kapitel 3. In Kapitel 4 wird der Status quo zum Radverkehr anhand der neun BYPAD-Module beschrieben. Dieses Kapitel basiert überwiegend auf der Bewertung der BYPAD-Gruppe beim Konsenstreffen im Dezember 2019 sowie der Einschätzung der Auditorin nach Auswertung der vorliegenden Daten. Eine Zusammenstellung der den Radverkehr in Reinbek fördernden bzw. hemmenden Faktoren aus Sicht der Auditorin ist in Kapitel 5 zu finden. Die Handlungsfelder werden beim 2. Treffen der BYPAD Gruppe thematisiert und im Schlussbericht in Kapitel 6 ergänzt. In Kapitel 7 werden Erwartungen, Befürchtungen und die Feedbacks zu den einzelnen Treffen der BYPAD-Gruppe aufgelistet. Das Fazit zum Prozess wird in Kapitel 8 des Schlussberichtes ergänzt. In Kapitel 9 sind die Literatur- und Quellenangaben vermerkt.

Dieser Zwischenbericht dokumentiert den Stand der bisherigen Auswertung der vorliegenden Informationen zum Radverkehr in Reinbek, die Rückmeldungen der beteiligten Akteure zu den Fragebögen sowie die Diskussionsergebnisse des ersten Treffens der BYPAD-Gruppe am 11. Dezember 2019. Er ist Grundlage für den Schlussbericht.

2 Der BYPAD-Prozess in Reinbek

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

2.1 BYPAD im Überblick

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

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

Methodik

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

Der QM-Ansatz wird auf die Radverkehrsförderung in der Stadt übertragen und zwar mit dem Ziel die Fahrradnutzung zu stärken und die Sicherheit für Radfahrende zu verbessern. BYPAD betrachtet die Radverkehrsförderung dabei als dynamischen Prozess. Untersucht werden nicht nur die Ergebnisse der Radverkehrsförderung, sondern vor allem auch, wie dieser Prozess in die politischen und administrativen Strukturen eingebettet ist.

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

Siehe auch www.bypad.org

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

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

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

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

Die folgenden Instrumente gehören zu einer Anwendung von BYPAD:

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

Qualitätsplans. Die deutschen BYPAD Fragebögen wurden im Sommer 2019 aktualisiert.

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

Ablauf des BYPAD-Audit in Reinbek

Der BYPAD-Prozess für die Stadt Reinbek findet seit August 2019 statt und wird im Frühjahr 2020 abgeschlossen sein.

	Aktivität	Involvierte Akteure	Zeitraum
1	Zusammenstellung der BYPAD-Gruppe und Terminvereinbarungen; Anforderungskatalog Hintergrundinformationen	Kontaktperson Stadtverwaltung + BYPAD-Auditorin	Starttermin 24.9.19
2	Zusammenstellung Hintergrundinformationen und Versand an BYPAD-Auditorin	Kontaktperson Stadtverwaltung + ggf. andere Personen und Ämter	seit August 2019
3	Versand Infoschreiben an Teilnehmende	Stadt Reinbek	Oktober 2019
4	Versand BYPAD-Fragebögen per E-Mail	BYPAD-Auditorin bzw. BYPAD-Assistentin an BYPAD-Gruppe	6. November 2019

	Aktivität	Involvierte Akteure	Zeitraum
5	Individuelles Ausfüllen der BYPAD-Fragebögen inkl. Abstimmung + Rücksendung der ausgefüllten Fragebögen per E-Mail an BYPAD-Auditorin	Mitglieder der BYPAD-Gruppe	Rücksendung bis 18. November 2019
6	Auswertung der Fragebögen, Auswertung Hintergrundinformation	BYPAD-Auditorin, BYPAD-Assistentin	bis Anfang Dezember 2019
7	1. Audit-Meeting Konsensgespräch: Fragebogen mit zusammengeführten Antworten der Mitglieder der BYPAD-Gruppe	BYPAD-Gruppe, BYPAD-Auditorin, BYPAD-Assistentin	11. Dezember 2019
8	Auswertung des Konsensgesprächs, Erstellung Zwischenbericht	BYPAD-Auditorin, BYPAD-Assistent	bis Ende Januar 2020
9	Versand Zwischenbericht an Mitglieder der BYPAD-Gruppe per E-Mail	BYPAD-Auditorin	Ende Januar 2020
10	Lesen und Stellungnahme Zwischenbericht	BYPAD-Gruppe	Februar 2020
11	2. Audit-Meeting: Formulierung von Qualitätszielen, Ableitung von Maßnahmen in wichtigen Handlungsfeldern	BYPAD-Gruppe, BYPAD-Auditorin, BYPAD-Assistentin	12. Februar 2020
12	Erstellung Schlussbericht Vergabe Zertifikat	BYPAD-Auditorin	März 2020

Beim BYPAD-Audit in Reinbek sind nachfolgende Institutionen beteiligt:

Verwaltung Stadt Reinbek:

- Bürgermeister
- Amt für Stadtentwicklung und Umwelt, Abt. Natur, Umwelt und Klimaschutz, Klimaschutzmanagerin
- Abteilung Stadtplanung, Stadtentwicklung
- Öffentlicher Raum – Tiefbau
- Ordnungsamt
- Familienzentrum
- Klimaschutzmanagement
- Polizeidirektion

Politik:

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

Interessensverbände:

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

- ADFC
- BUND
- Flüchtlingsinitiative

- Forum 21
- Haus & Grund
- Initiative Zukunft!Reinbek
- Jugendzentrum
- Kirche Reinbek West
- Klimaschutzinitiative, Sachsenwald
- Lenkungsgruppe Mittelzentrum
- Sachsenwaldschule
- Seniorenbeirat
- Siedlergemeinschaft Neuschönningstedt
- TSV

2.2 Neun Module

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

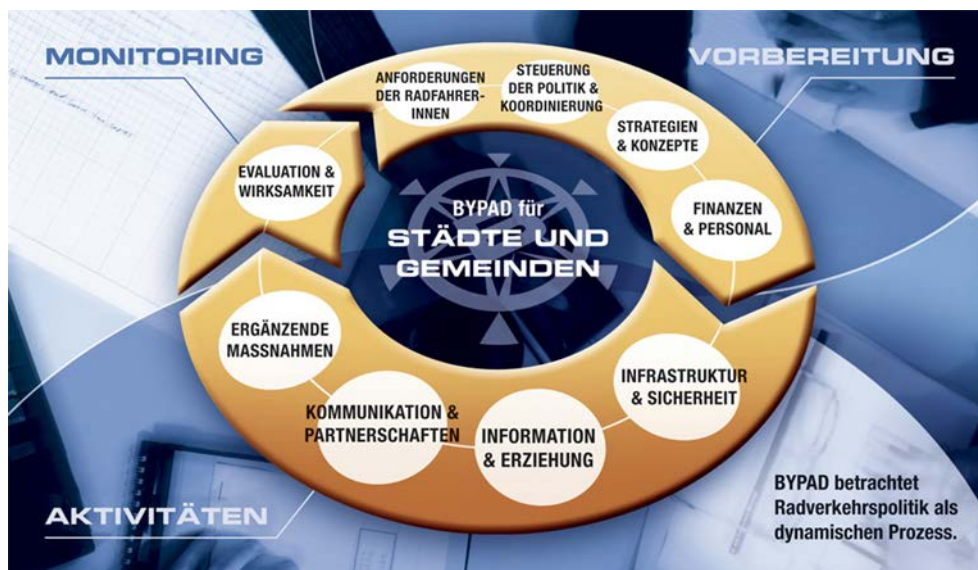


Abb. 2-1: Die neun Module im Überblick

Handlungsfeld Rahmenbedingungen bzw. Vorbereitung (Module 1 bis 4)

Modul 1: Anforderungen der Radfahrenden

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

Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung

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

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

Modul 3: Strategien und Konzepte

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

Modul 4: Finanzen und Personal

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

Handlungsfeld Umsetzung bzw. Aktivitäten (Module 5 bis 8)

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

Modul 5: Infrastruktur und Sicherheit

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

Modul 6: Information und Erziehung

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

Modul 7: Kommunikation und Partnerschaften

In diesem Modul wird betrachtet, wie die kommunale Radverkehrsförderung bestimmte Zielgruppen anspricht und erreicht und wie sie entsprechende Partner einbindet oder mit ihnen zusammenarbeitet. Mit welchen Anreizen wird die Fahrt im Alltag (zu Arbeit, Schule, Einkauf) mit dem Fahrrad gefördert, und wie sind örtliche Arbeitgeber, Schulen, Kindergärten, Gebäudeeigentümer etc. beteiligt? Gibt es Maßnahmen, um Radfahren in allen Lebenslagen zu fördern und wie werden die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens genutzt, um den Radverkehr zu steigern?

Modul 8: Ergänzende Maßnahmen

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

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

Handlungsfeld Wirksamkeitskontrolle bzw. Monitoring (Modul 9)

Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit

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

2.3 Vier Qualitätsstufen

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Reine Radverkehrsförderung, oft nur Infrastruktur.

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

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

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

Systematische Radverkehrsförderung mit Öffentlichkeitsarbeit, Service, etc.

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

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

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

Fachübergreifend, Dauerhaft, Regelmäßig,...

Unter Einbezug von Siedlungsplanung, Gesundheitspolitik, etc.

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

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

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

2.4 Bewertung

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

Anzumerken sei jedoch, dass es sich beim BYPAD-Audit um eine qualitative Bewertungsmethode handelt. Daher sind die quantitativen Ergebnisse nur als Anhaltspunkt zu sehen, die die Zuordnung zu den einzelnen Stufen der Entwicklungsleiter verdeutlichen.

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

Tab. 2-1: Bewertungsraster

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

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

Die Module 1 bis 4, die Planungsmodule, betreffen die Rahmenbedingungen unter denen die Radverkehrsförderung stattfindet – je besser diese Rahmenbedingungen sind, desto wirksamer ist die Radverkehrsförderung. Die Planungsmodule haben jedoch, ebenso wie das Evaluationsmodul (Modul 9), keinen konkreten Einfluss auf die Fahrradnutzung und werden insgesamt mit 35 % bzw. mit 5 % bewertet.

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

Bezogen auf die einzelnen Module erfolgt folgende Gewichtung:

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

Tab. 2-2: Gewichtete Bewertung der einzelnen Module

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

3 Die Stadt Reinbek – radrelevante Aspekte

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

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

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

Strategien und Konzeption

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

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

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

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

Zuständigkeiten und Finanzen

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

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

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

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

Infrastruktur

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



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

Das Befahren der Radverkehrsanlagen auch in linker Fahrtrichtung (Zweirichtungsradsverkehr) ist in Reinbek zum Teil zulässig, generell scheint es auch üblich. Der Zweirichtungsradsverkehr ist nicht generell kaum bis gar nicht gekennzeichnet oder gesichert (z. B. an Einmündungen oder Knotenpunkten).



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

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

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

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



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

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



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

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





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

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

Fahrradparken

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

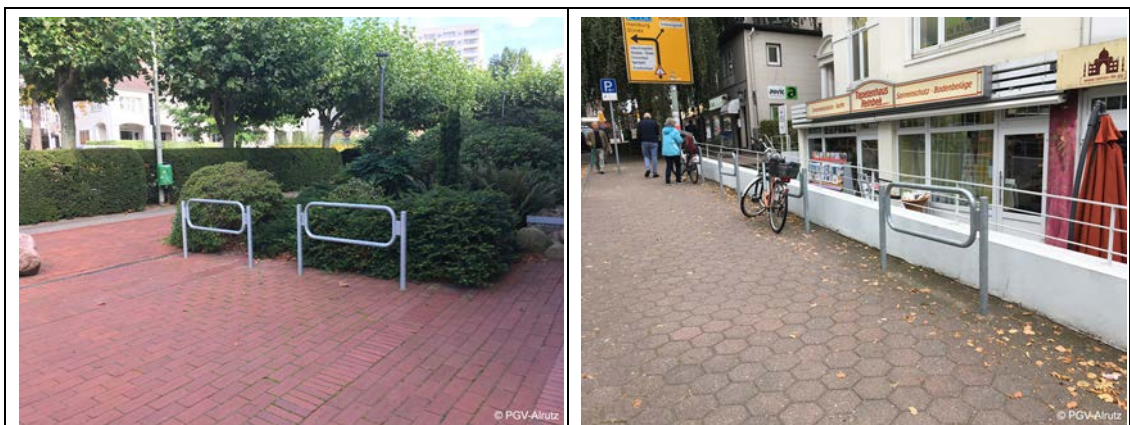


Abb. 3-6: Fahrradparken durch Kieler Bügel am Rathaus (links) und in der Bahnhofstraße (rechts)

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



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

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

Verknüpfung der Verkehrsmittel

Am S-Bahn-Halt sind zahlreiche zum Teil überdachte Abstellanlagen vorhanden. Allerdings übersteigt der Bedarf hier das Angebot. Zahlreiche Räder sind außerhalb der Anlagen abgestellt. Geplant sind hier für 2020 weitere gesicherte Abstellmöglichkeiten.



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

Auch mehrere Bushaltestellen sind mit Abstellanlagen ausgestattet.

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

Wegweisung

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

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

Unfallaufkommen

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

Im Zusammenhang mit dem Radverkehr wurde in 2017 ein Unfallschwerpunkt (mindestens drei Personenschäden an der gleichen Stelle) an der K80 – Richtung Reinbeker Redder abgeleitet.

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

ADFC Fahrradklimatest

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

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

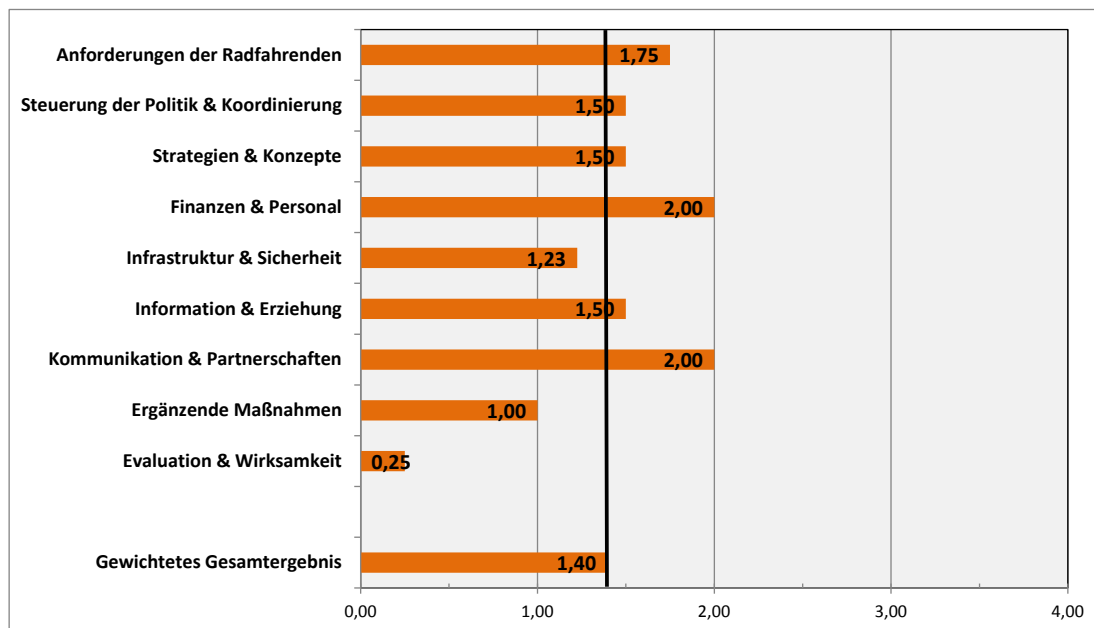
Auch das Thema Fahrraddiebstahl wurde negativ bewertet. In 2017 wurden ca. 120 Fahrraddiebstähle (v.a. am Bahnhof, den Schulen, am Krankenhaus) registriert. Zur Einschränkung des Fahrraddiebstahls finden in Reinbek regelmäßige Fahrradcodierungsaktionen statt.

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

4 Bewertung der Radverkehrsförderung

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

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



Der Auswertung liegen die in Kapitel 2.4 beschriebenen Bewertungsstufen zugrunde.

Maximal erreichbar ist demnach eine Bewertung von 4,0, die einer „systematischen Radverkehrspolitik“ entspricht. **Mit einer gewichteten Gesamtbewertung von 1,4 befindet sich die Stadt Reinbek insgesamt auf der Stufe 1 „ad-hoc orientiert (Feuerwehrprinzip)“.**

Fast alle Module wurden zwischen Stufe 1 und 2 bewertet, lediglich bei dem Modul 9 "Evaluation & Wirksamkeit" bleibt die Bewertung noch unter der Stufe 1. Am besten werden das Modul 4 „Finanzen & Personal“ und das Modul 7 „Kommunikation & Partnerschaften“ bewertet. Bei diesen Modulen ist nach Ansicht der BYPAD Gruppe das Level 2 insgesamt erreicht.

Bei Betrachtung der einzelnen Fragen tritt vor allem Frage 6 mit einer Bewertung von Level 3,0 positiv hervor. Dies ist insbesondere auf die aktuelle Erhöhung des Budgets für den Radverkehr auf das zehnfache des bisherigen Haushaltstitels zurückzuführen.

Mit jeweils 2,0 sind die Fragen 2, 3, 11, 13 und 14 mit am besten bewertet. Dabei

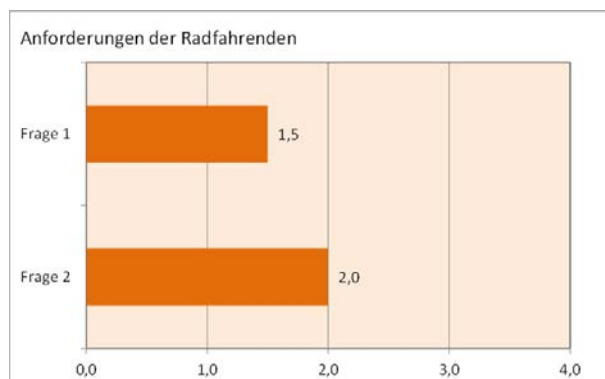
wurde die Einbeziehung weiterer Akteure, die generelle Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen Tiefbaumaßnahmen, die Mitnahmemöglichkeiten des Rades im ÖPNV, Fahrradparken an Haltestellen sowie Angebote zum Radfahrtraining und zur Öffentlichkeitsarbeit zum Radfahren in Reinbek (auch über weitere Akteure) honoriert.

Das schlechteste Ergebnis mit 0 wird bei Frage 17 zur Datenerfassung und Datennutzung im Radverkehr erzielt. Die Teilnehmenden sahen hier keinerlei Aktivitäten in Reinbek. Auch bei Frage 18 (Level 0,5) und Frage 8 (Level 0,9) konnte nach Ansicht der Teilnehmenden Level 1 noch nicht erreicht werden. Hier wurden vor allem die fehlende Aufnahme und Auswertung der polizeilich gemeldeten Unfälle (Frage 18) sowie die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur (Frage 8) kritisiert.

In den folgenden Unterkapiteln werden die Bewertungsergebnisse des ersten Treffens zu jedem Modul zusammengestellt. Dabei ist neben der Bewertung der BYPAD-Gruppe auch die Einschätzung der BYPAD-Auditorin einbezogen.

Von einzelnen Teilnehmenden der BYPAD-Gruppe wurden beim Ausfüllen des Fragebogens auch Verbesserungsvorschläge geäußert, ohne dass diese immer weiter beraten wurden oder unbedingt dem Konsens der Gruppe entsprechen müssen. Damit diese Gedanken nicht für die weitere Debatte verloren gehen, werden sie in den Modulen jeweils unkommentiert aufgeführt.

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



Konsens Entwicklungsstufe 1,75
Ad-hoc orientiert

Die Einbindung der Bevölkerung bei den Aktivitäten der Stadtverwaltung wird unterschiedlich wahrgenommen und wird insgesamt als verbesserungs- und ausbauwürdig angesehen.

Die Verwaltung führt hierfür die Aktionen zum Stadtradeln, der Einbeziehung des ADFC bei größeren Projekten und die Abfrage bei Unternehmen an. Auch die Daten aus dem Fahrradklimatest, der vom ADFC in Reinbek initiiert wird, werden zur internen Evaluation genutzt.

Mit dem Radverkehrskonzept 2015 wurde auf Initiative der Stadt Reinbek und mit großer Unterstützung durch den ADFC ein Handlungsrahmen für den Radverkehr

entwickelt. Der Prozess war jedoch wenig transparent, das Ergebnis ist ebenfalls wenig bekannt. Darüber hinaus besteht aktuell bereits wieder der Bedarf einer Aktualisierung des Konzeptes.

Generell können Anliegen jederzeit an die Stadtverwaltung oder Politik herangetragen werden. Die meisten Projektideen werden über die Politik eingebracht. Allerdings fordert die Stadt selbst nur selten zur Mitwirkung auf, was vor allem an den fehlenden personellen und finanziellen Kapazitäten liegt.

Insgesamt ist die Kommunikation zwischen der Bevölkerung und der Stadtverwaltung als ausbaufähig zu betrachten. Einige Akteure werden regelmäßig, andere gar nicht oder nur selten einbezogen. Über die Presse wird die Bevölkerung nach Möglichkeit informiert, beispielsweise bezüglich der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht. Eine generelle und regelmäßige Information zu Vorhaben und Maßnahmen über beispielsweise die neue Webseite der Stadt wäre jedoch darüber hinaus wünschenswert.

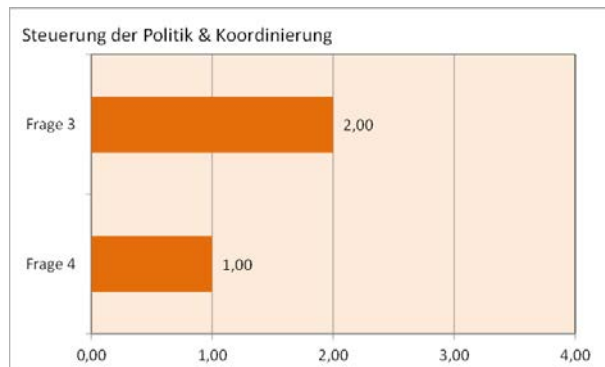
Verbesserungsvorschläge Frage 1

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

Verbesserungsvorschläge Frage 2

- "Level 4 wäre prima
- Mitwirkung sollte verpflichtend festgelegt werden. (SPD);
- Wir benötigen die Basis: Kommunikation der Stadt für mehr Radverkehr an alle Bürger*innen. Level 4: so sollte eine moderne Radverkehrsförderung aussehen.
- Die Politik sollte nicht über jahrelange Diskussionen alles blockieren
- Workshop
- Gelegentliche gemeinsame Begutachtung von Radwegen durch Ausfahrten

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



**Konsens Entwicklungsstufe 1,5
Ad-hoc orientiert**

Der Radverkehr wird generell im Zuge der alltäglichen Tiefbauprojekte mitberücksichtigt, reine „Rad-Projekte“ sind allerdings eher selten. Die Stadt Reinbek präsentiert sich auch noch nicht als „Fahrradstadt“.

Die Zuständigkeiten für den Radverkehr liegen derzeit bei der Klimaschutzbeauftragten. Ein eigenes Gremium oder Arbeitsgruppen zum Radverkehr bestehen nicht. Dennoch bestehen fall- bzw. projektweise Beratungen mit externen Partnerorganisationen, insbesondere mit weiteren Baulastträgern, zwischen den Ämtern und mit weiteren Beteiligten.

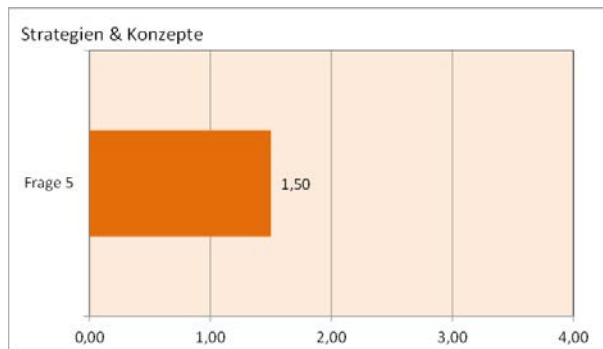
Verbesserungsvorschläge Frage 3

- Radverkehrskonzept insgesamt soll aktualisiert werden mit klaren quantitativen Zieldefinitionen und messbaren Kriterien. Im Haus sollte es einen Fahrradbeauftragten geben
- Priorität für Radwege verankern!
- Das Rad sollte überhaupt erst einmal als Verkehrsmittel wahrgenommen werden, das verkehrliche Engpässe vermeiden hilft, Emissionen, Lärm und Schadstoffe vermeidet und die Aufenthaltsqualität der Stadt attraktiver machen kann
- Der Radverkehr sollte dem Autoverkehr vorgezogen werden
- Einfach mal machen

Verbesserungsvorschläge Frage 4

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

4.3 Modul 3: Strategien und Konzepte (Frage 5)



**Konsens Entwicklungsstufe 1,5
Ad-hoc orientiert**

Im Radverkehrskonzept 2015 sind Leitlinien zur Radverkehrsförderung in Reinbek enthalten. Diese wurden vor allem unter dem Verkehrssicherheitsaspekt formuliert. Das Konzept scheint jedoch wenig bekannt, auch sind nur einige wenige Maßnahmen daraus bislang umgesetzt worden.

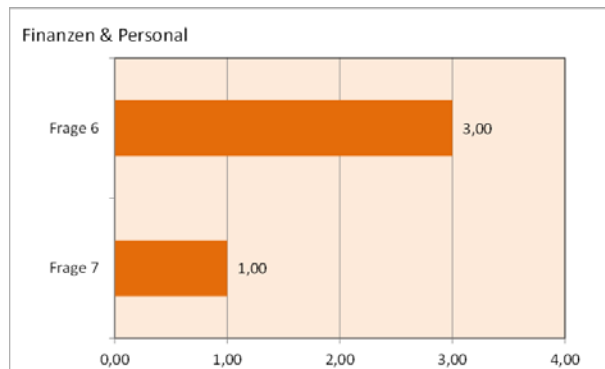
Darüber hinaus wird der Radverkehr auch im übergeordneten Klimaschutzkonzept für die Stadt Reinbek als wichtige Verkehrsart aufgeführt und betrachtet.

Dem Vorhandensein von Konzeptionen und Strategien zur Förderung des Radverkehrs steht die nur schleppende bzw. unzureichende Umsetzung der in den Konzepten enthaltenen Maßnahmen entgegen.

Verbesserungsvorschläge

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

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



Konsens Entwicklungsstufe 2
Isolierter Ansatz

Für Radverkehrsbelange steht dieses Jahr (2020) ein um das zehnfache erhöhte Budget (300.000 €) zur Verfügung. Dies stellt eine gute Voraussetzung für die Umsetzung wichtiger Maßnahmen und ein gutes Zeichen für Veränderungen der Radverkehrsinfrastruktur in Reinbek dar. Das Budget soll nur für Investitionen von Großprojekten verwendet werden. Für Unterhaltungsmaßnahmen im Bereich Radverkehr stehen darüber hinaus jährlich weitere 20.000 – 30.000 Euro zur Verfügung.

Inwieweit und in welcher Höhe in den nächsten ein Budget zur Verfügung steht, wird jedes Jahr neu beschlossen. Damit ist eine langfristige Planung etwas schwieriger, als mit einem regelmäßigen Budget. Die zeitliche Verzögerung von Projekten ist allerdings auch auf die derzeitige Konjunktur auf dem Bausektor zurückzuführen – zahlreiche Bau- oder Planungs-Unternehmen sind voll ausgelastet und nehmen nur noch bedingt Aufträge an.

In Reinbek werden jedoch trotzdem auch schon derzeit Großprojekte initiiert (z. B. Gutenbergstraße, Bahnhofplatz).

Das Thema Radverkehr ist in der Verwaltung im Aufgabenbereich mehrerer Mitarbeitender, v.a. bei der Klimaschutzmanagerin, enthalten. Eine direkte Zuständigkeit, z. B. in Form einer/s Radbeauftragten, besteht nicht.

Auch im Planungsbereich fehlen Verkehrsplaner*innen, die die Förderung des Radverkehrs strategisch angehen und entsprechende Projekte initiieren bzw. betreuen.

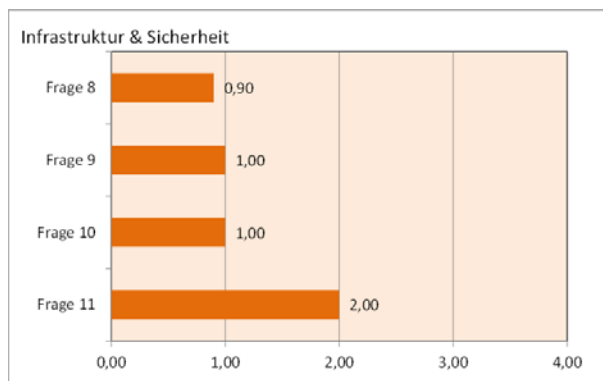
Verbesserungsvorschläge Frage 6

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

Verbesserungsvorschläge Frage 7

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

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



**Konsens Entwicklungsstufe 1,23
Ad-hoc orientiert**

Ein Netz aus Hauptradrouten ist generell vorhanden. Dies bindet vor allem die einzelnen Stadtteile und wichtige Ziele für den Radverkehr an. Die Netzkonzeption entspricht jedoch nicht dem Bedarf und den Ansprüchen des heutigen Radverkehrs bezüglich Netzdichte, Anbindung aller wesentlichen Quellen und Ziele oder bezüglich der Qualität der Wegeinfrastruktur. Letztere ist häufig in einem sehr schlechten Zustand und entspricht nicht den Standards der Regelwerke. Häufige Konflikte mit dem Kfz-Verkehr erschweren das Radfahren zusätzlich.

Demgegenüber bestehen zahlreiche Verbindungen abseits der stark befahrenen Straßen, die vielfach genutzt werden und gut befahrbar sind. Allerdings sind auch hier die Qualitäten nicht durchgängig anforderungsgerecht, Unterhaltungs- und Instandhaltungsarbeiten finden überwiegend im Zuge von weiteren Tiefbaumaßnahmen statt.

Ein Mängelmeldesystem ist in Reinbek nicht vorhanden, soll aber mit der Wegeheld-App demnächst eingeführt werden. Bisher können aufgefundene Schäden oder Mängel direkt an die Stadt gemeldet werden. Diese werden entsprechend gesichtet, geprüft und nach Möglichkeit behoben. Insbesondere bei der Meldung von punktuellen Belagsschäden mit Sturzgefahr wird zügig reagiert und die Verkehrssicherungspflicht zu gewährleisten.

Insgesamt fehlt es an geeigneter Radverkehrsinfrastruktur, die ein sicheres und komfortables Fahren in Reinbek ermöglichen würde. Die Grundstruktur für ein Radverkehrsnetz wäre vorhanden. Dieses gilt es auf Plausibilität zu prüfen und sukzessive für den heutigen Radverkehr zu ertüchtigen.

Neben der Ertüchtigung der Radverkehrsinfrastruktur ist auch die Pflege in Form von Winter- und Reinigungsdiensten sowie auch regelmäßige Instandhaltung und Unterhaltung zu gewährleisten. Auch hierin besteht in Reinbek noch Verbesserungspotenzial.

Die Sicherheit der Radfahrenden wird in der jährlichen Verkehrsschau zum Schulanfang thematisiert. In den Grundschulen selbst, erfahren einmalig jede Schülerin bzw. jeder Schüler eine gewisse Verkehrserziehung. Darüber hinaus finden keine regelmäßigen oder wiederkehrenden Aktionen bzw. Aktivitäten statt. Hier handelt die Stadt eher nach dem Feuerwehrprinzip und agiert auf Basis des Unfallgeschehens. Häufiger erfolgt aufgrund von Ausbesserungsarbeiten insgesamt eine Verschlechterung des Zustandes der Verkehrsflächen.

Um den Radverkehr auch mit anderen Verkehrsarten, v.a. dem ÖPNV zu verknüpfen, bestehen an den wichtigen Bushaltestellen Fahrradabstellanlagen. Diese werden unterschiedlich stark genutzt. Am Bahnhof soll noch in diesem Jahr (2020) eine gesicherte Anlage zum Abstellen von Fahrrädern installiert werden.

Die Fahrradmitnahme in den Bussen ist nur bedingt und vom Ermessen der Busfahrer*innen möglich. In den S-Bahnen, z. B. nach Hamburg, ist die Fahrradmitnahme mit zeitlichen Einschränkungen möglich.

Verbesserungsvorschläge Frage 8

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

Verbesserungsvorschläge Frage 9

- Level 4 einrichten!
- Handlungsbedarf!
- Ein Mängelmelder mit Feedback und zeitnaher Mängelbeseitigung. In einem Radwegenetz-Gesamtplan wie im Radverkehrskonzept 2015 als Rad-Routen-Übersicht angelegt, könnten die zukünftigen Ausbaupläne erfasst, zeitlich benannt und zweijährig aktualisiert werden

- Eine Reinigung der Radwege sollte permanent - wie die Straßen - erfolgen. Speziell im Herbst und Winter von Laub und Schnee. Eine Streupflicht sollte auch auf allen Radwegen eingeführt werden

Verbesserungsvorschläge Frage 10

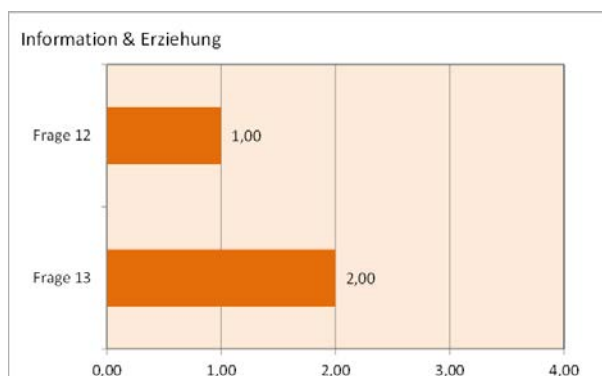
- Handlungsbedarf!
- Möglichst flächendeckend Tempo 30 – mit entsprechenden Kontrollen. Ausnahme wenige Haupttrouten. Radwege dort getrennt vom Autoverkehr. Keine ungeschützten Zweirichtungsradwege direkt an der Straße

Verbesserungsvorschläge Frage 11

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

4.6

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



**Konsens Entwicklungsstufe 1,5
Ad-hoc orientiert**

Informationen zu Aktivitäten rund um die Radverkehrsförderung in Reinbek werden über die lokalen Medien (v.a. Presse) verbreitet. Die Veröffentlichung erfolgt punktuell und projektbezogen. Eine regelmäßige und dauerhafte Information oder beispielsweise auch Werbung für das Radfahren erfolgt nicht.

Die Webseite der Stadt wird derzeit überarbeitet. Informationen zum Radverkehr sind unter unterschiedlichen Themen (z. B. Klimaschutz, Mobilität - Mit dem Rad,

Projekte, Aktuelles) zu finden. Eine eigene Rubrik zum Radfahren besteht nicht. Die Stadt ist darüber hinaus auch auf Social Media Plattformen aktiv, auf denen der Radverkehr ebenfalls thematisiert werden könnte.

Die Verkehrserziehung zum Radfahren findet in Reinbek ausschließlich in den Grundschulen und pro Schüler*in nur einmalig statt. Diese erfolgt auch in der realen Verkehrsumgebung. Darüber hinaus bietet der örtliche Turnverein Fahrradkurse bzw. Fahrradtraining für Frauen an, an denen vor allem Migrantinnen teilnehmen. Weitere Aktionen oder Aktivitäten für weitere Zielgruppen (z. B. Flüchtlinge) oder auch über die Zielgruppe der Radfahrenden hinaus für andere Verkehrsteilnehmende, bestehen derzeit nicht. Solche Angebote werden aber insgesamt für sinnvoll erachtet.

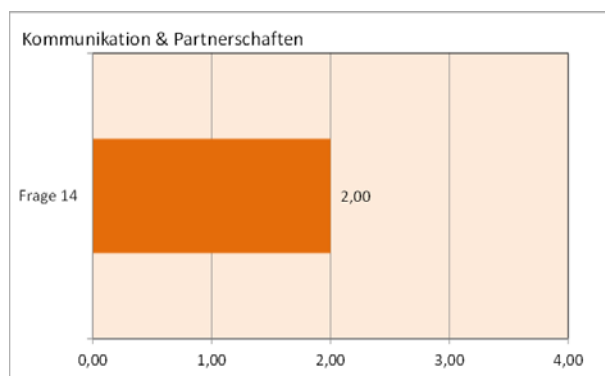
Verbesserungsvorschläge Frage 12

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

Verbesserungsvorschläge Frage 13

- Kann noch optimiert werden!
- Radfahrtage könnten eingeführt werden, an dem Schüler*innen aber auch Bürger*innen zu Touren durch Reinbek eingeladen werden, um gute Routen aber auch gefährliche Knotenpunkte kennenzulernen
- Schulungen sollten nicht nur für Kinder, sondern auch für Erwachsene sowie auch für ausländische Mitbürger angeboten werden
- Level 2-4
- Trainingskurse für Migranten, Flüchtlinge, ältere Bürger*innen anbieten

4.7 Modul 7: Kommunikation und Partnerschaft (Frage 14)



**Konsens Entwicklungsstufe 2
Isolierter Ansatz**

Motivation zum Radfahren erfolgt in Reinbek hauptsächlich im Bereich des Freizeitradverkehrs statt. Neben der Stadt selbst, sind hier auch weitere Akteure in

Reinbek aktiv. Die Angebote in der Stadt beinhalten Aktivitäten und Aktionen im Zusammenhang mit der deutschlandweiten Aktion Stadtradeln, der Fahrradwelt, Kindermeilen oder das Jahresangebot des TSV. Das Forum 21 initiiert darüber hinaus jährlich eine Sommer-Fahrradtour in und um Reinbek.

Generell wäre eine stärkere Beteiligung der Politik oder bekannter Persönlichkeiten der Stadt bei Initiierung und Teilnahme an den Aktivitäten wünschenswert. Diese würde den Stellenwert deutlich steigern.

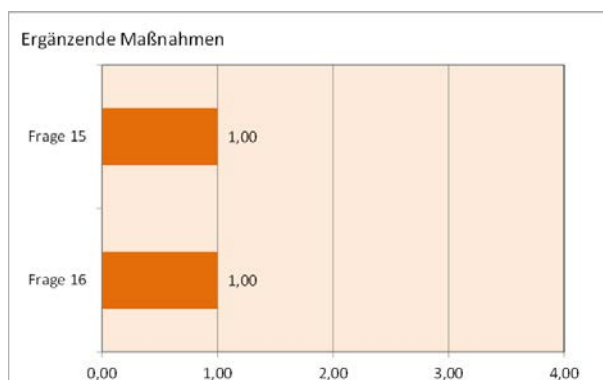
Für den Alltagsradverkehr bestehen keine Angebote um beispielsweise für das Radfahren zur Schule oder zur Arbeit zu werben.

Beim Thema Öffentlichkeitsarbeit und Werbung fürs Radfahren bestehen insgesamt noch Ausbaupotenziale.

Verbesserungsvorschläge

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

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



Konsens Entwicklungsstufe 1
Ad-hoc orientiert

Eine Eingrenzung der Autonutzung erfolgt lediglich über verkehrsberuhigende Maßnahmen in Wohngebieten und schützenswerte Bereichen (z.B. vor Schulen). Kfz-Parken ist in weiten Bereichen nur noch mit Parkscheiben zeitlich eingeschränkt möglich, dies wird auch häufig kontrolliert.

Weitere Einschränkungen, z. B. über Einbahnstraßenregelungen, Zufahrtsbeschränkungen oder zentrale und größere Fußgängerzonen bestehen nicht.

Die meisten Siedlungsgebiete in Reinbek sind großflächig verkehrsberuhigt, der Radverkehr kann dort verträglich im Mischverkehr geführt werden. Die Radanbindung und Radverkehrsführung im Zusammenhang mit größeren Einkaufsbereichen ist jedoch vielfach nicht optimal gelöst. Hier bestehen vielfach Gefahrenpotenziale aufgrund einer nicht ausreichenden Berücksichtigung des Radverkehrs.

In Bebauungsplänen zu Neubaugebieten müssen generell alle Verkehrsarten berücksichtigt werden. Für die Erstellung des neuen Flächennutzungsplanes wurde die Bevölkerung über den „Stadt.Check“ beteiligt. Auch bei neuen Siedlungsgebieten werden mittlerweile gute Ansätze zur Berücksichtigung des Radverkehrs gesehen.

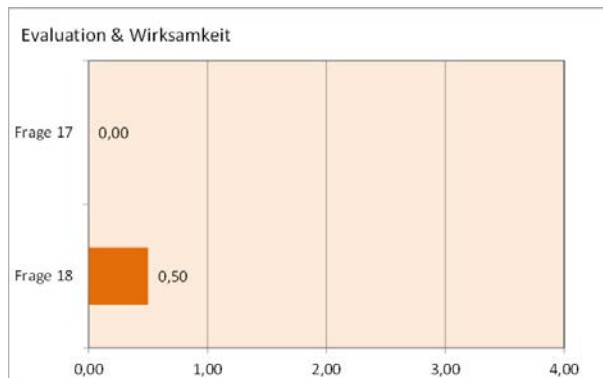
Verbesserungsvorschläge Frage 15

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

Verbesserungsvorschläge Frage 16

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

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



**Konsens Entwicklungsstufe 0,25
deutlich unter Ad-hoc orientiert**

Dieses Modul wurde aufgrund der generell fehlenden Erhebung von Daten zur Fahrradnutzung und der nur ansatzweisen Auswertung des Unfallgeschehens im Radverkehr am schlechtesten bewertet.

Im Bereich des Unfallgeschehens werden Daten von der Polizei erhoben. Der Stadt liegen jedoch lediglich Informationen zu Unfallhäufungspunkten im Radverkehr vor. Eine statistische Auswertung der Unfalldaten findet auch bei der Polizei aufgrund eingeschränkter personeller Kapazitäten nicht mehr statt. Insgesamt werden lediglich noch Unfälle mit Personenschaden aufgenommen und ausgewertet.

Verbesserungsvorschläge Frage 17

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

Verbesserungsvorschläge Frage 18

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

5 Stärken und Schwächen

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

- + Kompakte Siedlungsstruktur und überwiegend günstige Topographie. Die Wege innerhalb der Ortsteile sind meist kurz und gut mit dem Fahrrad zu bewältigen. Viele Ziele sind zügig mit dem Rad erreichbar.
- + „Stadt im Grünen“ – viele Verbindungen zum Radfahren abseits des Kfz-Verkehrs („Grünachsen“)
- + Förderung des Radverkehrs auch im Stadtleitbild thematisiert: „Verbesserung der Radfahrer- und Fußgängerfreundlichkeit“
- + Budget für 2020 deutlich erhöht
- + Förderung des Radverkehrs auch überregional in zahlreichen Konzepten etabliert
- + Klimaschutzmanagerin als Zuständige für den Radverkehr
- + sehr aktiver ADFC in Reinbek - Aktionen und Aktivitäten werden zum Teil in enger Zusammenarbeit mit dem örtlichen ADFC umgesetzt
- + Prüfung bezüglich Radwegebenutzungspflicht erfolgt und Maßnahmen abgeleitet bzw. durchgeführt
- + Radverkehr findet in den Nebenstraßen verträglich im Mischverkehr statt
- + Fahrradboxen am S-Bahn Halt für 2020 fest eingeplant
- + Gute ÖPNV Anbindung an Hamburg, Fahrradmitnahme im ÖPNV mit zeitlichen Einschränkungen möglich
- + Öffentlichkeitswirksame Aktionen und Aktivitäten im Zusammenhang mit der deutschlandweiten Aktion Stadtradeln
- + Regelmäßige Fahrradcodierungsaktionen
- +/- Radverkehrskonzept 2015 vorhanden, allerdings wenig bekannt und nur wenige Maßnahmen bislang umgesetzt (bisher fehlende personelle und finanzielle Kapazitäten)

- +/- Wegweisungskonzept liegt vor – aber noch nicht umgesetzt
- +/- Hauptrouten für den Radverkehr vorhanden, Qualität der Wegeinfrastruktur entspricht aber nicht den heutigen Anforderungen
- +/- Wegeverbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen vorhanden, Wegeinfrastruktur allerdings „in die Jahre gekommen“.
- +/- Zahlreiche anforderungsgerechte Radabstellanlagen wurden in der letzten Zeit installiert – es gibt aber noch deutlichen Handlungsbedarf („Altlasten“ und fehlende Angebote)
- +/- Verkehrserziehung an Grundschulen findet in der realen Verkehrsumgebung statt, jedoch nur einmalig und damit nicht ausreichend.
Darüber hinaus wenige Aktivitäten im Bereich der Verkehrserziehung.
- +/- Radverkehr als Querschnittsaufgabe, aber insgesamt unzureichende personelle Kapazitäten und Strukturen innerhalb der Verwaltung
- Keine Gremien oder Arbeitsgruppen für den Radverkehr
- keine radrelevanten Daten vorhanden (z. B. Modal Split)
- Wegeinfrastruktur zum Radfahren ist „in die Jahre gekommen“, Qualität (Breite, Belag, etc.) häufig unzureichend
- nur wenige Einbahnstraßen sind für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben
- Unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten, Einmündungen oder Grundstückszufahrten
- Unzureichende Sicherung des Zweirichtungsradsverkehrs
- wenige Aktionen und Aktivitäten zur Werbung fürs Radfahren
- keine Daten zum Unfallgeschehen, keine statistische Auswertung zur Ableitung von Maßnahmen
- Unfallschwerpunkt 2017 an der K80 – Richtung Reinbeker Redder
- „gefühlte“ Sicherheit nimmt ab (Fahrradklimatest 2018)

6 Handlungsfelder für Reinbek

Kapitel werden im Schlussbericht ergänzt

7 Feedback der BYPAD-Gruppe

Im Verlauf des 1. BYPAD-Treffens wurden die Teilnehmenden aufgefordert, ihre Erwartungen und Befürchtungen zum BYPAD-Prozess zu nennen. Am Ende des Treffens wurde eine Feedback-Runde durchgeführt.

Die jeweiligen Ergebnisse sind im folgenden Kapitel aufgelistet.

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

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

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

Erwartungen

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

Befürchtungen

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

Generelle Anmerkung

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

7.2 Mündliches Feedback zum Ende des ersten Treffens am 11.12.2019

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

Zum Prozess generell

- Es war eine sehr interessante Veranstaltung.
- Was in der Veranstaltung passiert, dringt nicht nach außen.
- Positiv überrascht, dass es keinen Dissens gab.

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

Zum Treffen

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

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

Zur Gruppe

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

Zum Fragebogen

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

8 Fazit

Kapitel werden im Schlussbericht ergänzt

9 Literatur und Quellenangaben

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

Darüber hinaus liegen der Auditorin folgende Informationsquellen vor:

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

Angaben werden ggf. im Schlussbericht ergänzt