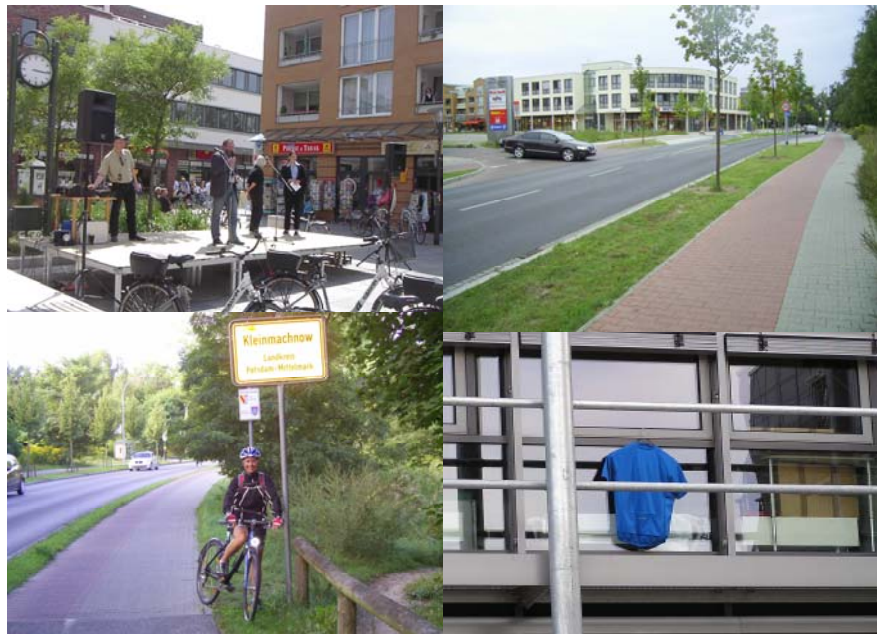




Mobilitätsgewinn durch Förderung des Radverkehrs im suburbanen Raum

Mit dem Rad zur ARBEIT in Kleinmachnow

Projektschlussbericht



Mobilitätsgewinn durch Förderung des Radverkehrs im suburbanen Raum

Mit dem Rad zur ARBEIT in Kleinmachnow

Projektschlussbericht

Auftraggeberin:

Gemeinde Kleinmachnow
Fachbereich Bauen/Wohnen
Adolf-Grimme-Ring 10
14532 Kleinmachnow
Tel.: 03 32 03 / 8 77 – 21 01
Fax: 03 32 03 / 8 77 – 29 99
E-Mail: katrin.soltwedel@kleinmachnow.de
www.kleinmachnow.de

Auftragnehmerin:

plan & rat
Büro für kommunale Planung und Beratung
Humboldtstraße 21
38106 Braunschweig
Tel: 05 31 / 79 82 03
Fax: 05 31 / 7 78 43
E-Mail: krause.plan-und-rat@t-online.de
www.plan-und-rat.de

Projektleitung:

Juliane Krause

Bearbeitung:

Astrid Hilmer
Dr.-Ing. Silvia Körntgen
Juliane Krause
Ulrich Schäfer

Endredaktion:

Katrin Soltwedel
(Gemeindeverwaltung Kleinmachnow)

Fotos auf der Titelseite (Büro plan & rat 2007):
links oben: Auftaktveranstaltung der Aktion
„Mit dem Rad zur Arbeit“ am 01.06.2007
rechts oben: Radweg Förster-Funke-Allee

Kleinmachnow
2009

Das diesem Bericht zugrunde liegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter dem Aktenzeichen SW24-3134.3/1-3.VB33/2007 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt beim Autor.

Inhalt

1.	Anlass und Ziel des Projektes	7
2.	Grundlagen	8
2.1	Voraussetzungen steigender Anteile des Radverkehrs	8
2.2	Erkenntnisstand zum Thema „Mit dem Rad zur Arbeit“	11
3.	Die Gemeinde Kleinmachnow	13
4.	Vorgehensweise und Untersuchungsmethodik	17
5.	Die Projektbausteine	19
5.1	Begleitung der ADFC/AOK-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“	19
5.2	Betriebsberatungen zur Fahrradfreundlichkeit	21
5.2.1	Das Konzept	21
5.2.2	Vorbereitung und Durchführung	21
5.2.3	Ergebnisse	22
5.3	Befragung von Erwerbstätigen	25
5.3.1	Das Konzept	25
5.3.2	Vorbereitung und Durchführung	25
5.3.3	Ergebnisse der „Erwerbstätigenbefragung“ (Wohnort Kleinmachnow)	26
5.3.4	Ergebnisse der „Mitarbeiterbefragung“	27
5.4	Netzgestaltung „Der Weg zur Arbeit in Kleinmachnow“	36
5.4.1	Das Konzept	36
5.4.2	Planerische Arbeiten	36
5.4.3	Begleitete Radtouren	39
5.4.4	Das Ergebnis: Ein Radweg-Netzplan für Kleinmachnow	41
5.4.5	Konzepte für die Nutzung des „kombinierten Verkehrs“ – Fahrrad und SPNV im Einzugsbereich Kleinmachnow	42
5.5	Organisation der Projektbausteine, Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	45
5.5.1	Projektorganisation	45
5.5.2	Auftaktveranstaltung	47
5.5.3	„Woche der Mobilität 2007“	47
6.	Zusammenfassende Mängelanalyse	50
7.	Literatur / Quellen	51

Abbildungsverzeichnis

1: Lage Kleinmachnow, Quelle: Ausschnitt aus der ADFC-Regionalkarte Potsdam-Havelland	13
2: Schema der Pendlerbeziehungen für Kleinmachnow, Quelle: Darstellung Büro plan & rat	15
3: Potentiale zur Steigerung des Radverkehrs, Angaben für das gesamte Bundesgebiet, Quelle: Auszug aus einer Präsentation in der Sitzung der Gemeindevertretung vom 07.02.2008	16
4: Logo „Mit dem Rad zur Arbeit“, Quelle: http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/	19
5: Gratulation von der AOK Brandenburg für die zweitausendste Teilnehmerin an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit 2007“, Quelle: Foto Büro plan & rat	20
6: E-Bay-Firmengelände im Europarc Dreilinden, Quelle: Foto Büro plan & rat	22
7: Rathaus, Nordeingang über den Rathausmarkt, Quelle: Foto Büro plan & rat	23
8: Wohnstift Augustinum, Zuweg zu den Wohngebäuden, Quelle: Foto Büro plan & rat	23
9: EBK Krüger GmbH, Betriebsgelände im Techno Terrain Teltow, Quelle: Foto Büro plan & rat	24
10: Wohnorte von 135 Beschäftigten bei eBay (2007), Quelle: Darstellung Büro plan & rat	28
11: Wohnorte von 37 Beschäftigten der Gemeindeverwaltung Kleinmachnow, Quelle: Darstellung Büro plan & rat	30
12: Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg von 37 Beschäftigten der Gemeindeverwaltung Kleinmachnow (2007), Quelle: Darstellung Büro plan & rat	31
13: Wohnorte von 37 Beschäftigten des Wohnstifts Augustinum (2007), Quelle: Darstellung Büro plan & rat	32
14: Verkehrsmittel, die Beschäftigte auf dem Weg zum Wohnstift Augustinum nutzen (2007), Quelle: Darstellung Büro plan & rat	33
15: Wohnorte von 81 Beschäftigten der EBK Krüger GmbH, Teltow (2007), Quelle: Darstellung Büro plan & rat	34
16: Verkehrsmittel, die 81 Beschäftigte der EBK Krüger GmbH auf dem Weg zur Arbeit nutzen (2007), Quelle: Darstellung Büro plan & rat	35
17: Ende des Radweges Karl-Marx-Straße an Landesgrenze Berlin / Benschallee, Quelle: Foto Büro plan & rat	38
18: Ernst-Thälmann-Straße / Hohe Kiefer, Quelle: Foto Büro plan & rat	38

19: Albert-Einstein-Ring, Quelle: Foto Büro plan & rat	38
20: Projektinfostand auf dem Rathausmarkt zur Auftaktveranstaltung am 01.06.07, Quelle: Foto Büro plan & rat	39
21: Auftaktveranstaltung am 01.06.07 auf dem Rathausmarkt, Quelle: teltOwkanal	39
22: Teltow, Potsdamer Straße, Quelle: Foto Büro plan & rat	40
23: Teltow, Ruhlsdorfer Platz, Radfahrbahn endet auf marodem Gehweg, Quelle: Foto Büro plan & rat	40
24: Stahnsdorf, Kreisverkehr Wannseestraße, Quelle: Foto Büro plan & rat	41
25: Diskussion Netzentwurf im Rathaus Kleinmachnow, Quelle: Foto Büro plan & rat	41
26: Kleinmachnow, Radweg Hohe Kiefer, Quelle: Foto Büro plan & rat	41
27: Kleinmachnow, Käthe-Kollwitz-Straße, Quelle: Foto Büro plan & rat	42
28: Berlin-Zehlendorf, Idsteiner Straße, Quelle: Foto Büro plan & rat	42
29: Fahrradabstellanlage neben Bushaltestelle am Adam-Kuckhoff-Platz, Quelle: Foto Büro plan & rat	42
30: Aufzug am S-Bahnhof Zehlendorf, Quelle: Foto Büro plan & rat	44
31: ausgewiesenes Fahrradabteil der Berliner S-Bahn, Quelle: Foto Büro plan & rat	44
32: Fahrradabstellanlage S-Bahnhof Teltow-Stadt, Quelle: Foto Büro plan & rat	44
33: Begrüßung zur Auftaktveranstaltung am 01.06.07 durch Bürgermeister Blasig auf dem Rathausmarkt Kleinmachnow, Quelle: Foto Büro plan & rat	47
34: Informationsstände auf dem Rathausmarkt, Quelle: Foto Büro plan & rat	47
35: Logo Klimabündnis, Quelle: www.klima-buendnis.org	47
36: Bürgermeister Blasig fährt Rad, Quelle: Foto Büro plan & rat	48
37: Mobile Bürgerversammlung auf dem Rad durch die Gemeinde Kleinmachnow, Quelle: Foto Büro plan & rat	48
38: Aufruf zum autofreien Seeberg in Kleinmachnow, Quelle: Foto Büro plan & rat	49
39: Demonstration für Fahrradstraße Am Weinberg, Aktion der Lokalen Agenda 21, Quelle: Foto Büro plan & rat	49

Tabellenverzeichnis

1: Angaben zu Einwohnern in Kleinmachnow, Quelle: Gemeindeverwaltung Kleinmachnow.....	14
2: Übersicht erwerbstätiger Ein- und Auspendler nach und von Kleinmachnow, Quelle: Gemeindeverwaltung Kleinmachnow.....	15
3: ausgewählte Unternehmen für Beratungen (2007)	21
4: Arbeitsorte von 113 Kleinmachnowern (2007)	26
5: Länge der Arbeitswege von 113 Kleinmachnowern (2007)...	26
6: Daten zur Mitarbeiterbefragung (2007)	28
7: Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit von 135 Beschäftigten bei eBay (2007)	29
8: Länge des Arbeitsweges für 37 Beschäftigte der Gemeindeverwaltung Kleinmachnow (2007).....	30
9: Arbeitsweglängen von 37 Beschäftigten des Wohnstifts Augustinum (2007)	32
10: Arbeitsweglängen von 81 Beschäftigten der EBK Krüger GmbH, Teltow (2007)	34
11: Angaben zu begleiteten Radfahrern und deren Arbeitsweg..	40
12: Angaben zu Haltepunkten des Schienenpersonen- nahverkehrs.....	43
13: Mitglieder in der Projektgruppe der Gemeindeverwaltung Kleinmachnow	45
14: Mitglieder des Projektforums in der Gemeinde Kleinmachnow	46
15: Sitzungsdaten und –inhalte des Projektforums	46

Hinweis:

Im Sinne der besseren Lesbarkeit wird auf die gesonderte Anführung weiblicher Substantivformen verzichtet. Grundsätzlich sind mit den Endungen in männlicher Form männliche und weibliche Personen gemeint.

1. Anlass und Ziel des Projektes

Anlass des Projektes „Mit dem Rad zur Arbeit – Mobilitätsgewinn durch Förderung des Radverkehrs im suburbanen Raum am Beispiel Kleinmachnow“ ist es, Berufspendlern einer Gemeinde im Spannungsfeld Zentraler Orte Perspektiven und konkrete Schritte zur Nutzung des Fahrrades im Berufsverkehr aufzuzeigen.

Die Initiative geht von der Verwaltung der Gemeinde Kleinmachnow aus. Sie will die Bewohner des Ortes und die Menschen, die nach Kleinmachnow einpendeln, anregen, sich „mit dem Rad zur Arbeit“ aufzumachen.

Die Gemeinde Kleinmachnow ist ein attraktiver Wohnort im unmittelbaren Umfeld der Metropole Berlin und ein Beispiel für Suburbanisierungsprozesse mit ihren Folgen.

Kennzeichnend für die Motive Zuziehender „nach außerhalb“ ist das Bedürfnis, im Grünen wohnen zu wollen, dem Lärm der Stadt zu entfliehen und naturbezogene Freizeitaktivitäten zu verfolgen. Gleichzeitig nimmt die Länge der zurückzulegenden Wege zu. Es entwickeln sich disperse Siedlungsstrukturen, Einkaufszentren entstehen auf der grünen Wiese. Die zunehmende Verkehrsbelastung und die damit einhergehenden Folgeerscheinungen mindern die Qualität des „teuer erkauften“ Wohnstandorts.

Das berufsbedingte Pendeln mit dem eigenen Kfz führt nicht nur zu einer zunehmenden Verkehrsbelastung, es beeinflusst auch das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer. So bringen Eltern ihre Kinder beispielsweise mit dem Auto zur Schule, weil sie sich aufgrund des hohen Kfz-Aufkommens um deren Sicherheit sorgen.

Gerade in den prosperierenden Wohnorten im unmittelbaren Umfeld der Metropolen sind besondere Anstrengungen erforderlich, die neu Zugezogenen in eine nachhaltige Verkehrsmittelnutzung einzubinden.

Das Projekt soll sich sowohl mit den innerörtlichen Verkehrsbeziehungen als auch mit den Verkehrsbeziehungen Kleinmachnows zur Metropole Berlin und zu den benachbarten Zentren Potsdam und Teltow befassen. Ziel ist eine Entlastung vom motorisierten Individualverkehr (MIV), verbunden mit einer Verringerung der Lärm- und Abgasbelastung und damit einer Sicherung der Lebensqualität in Kleinmachnow.

Dabei wird es von besonderer Bedeutung sein, eine positive Identifikation aller Beteiligten mit dem Thema zu erreichen – „Kleinmachnow fährt Rad“.

Das Projekt verknüpft das verkehrspolitische Ziel Kleinmachnows nach mehr Lebensqualität mit den Interessen der Beschäftigten an einer gesunden Lebensweise sowie an Kostenersparnis mit Unternehmenszielen wie geringeren Krankenständen oder auch einem Wir-Gefühl.

Bedeutsam ist auch die Imageverbesserung des Fahrrades als modernes Verkehrsmittel, die konzeptionelle Einbeziehung des öffentlichen Personennahverkehrs und die Stärkung des alltägli-

Anlass

Ziel des Projektes

chen Radverkehrs im System lokaler und regionaler Verkehrspolitik und –planung.

Erwartet werden Synergien bei der Kooperation zwischen kommunaler Planung, Wirtschaftsförderung und den ansässigen Unternehmen.

Ein weiteres Ziel besteht darin, einen Kommunikationsprozess zwischen unterschiedlichen, gewöhnlich nicht an Planungsprozessen beteiligten Akteuren und (potenziellen) Zielgruppen zu initiieren und moderierend zu begleiten. Dazu zählen zum Beispiel Arbeitgeber, Betriebs- und Personalräte, Lokale Agenda 21 Kleinmachnow (Arbeitsgruppe Verkehr) sowie weitere Initiativen und Gruppen.

Das Projekt erfüllt gleichzeitig die Funktion einer Imagekampagne für das Radfahren im Berufsverkehr (ganz im Sinne der WHO-Charta „Umwelt, Verkehr, Gesundheit“, 1999 London) und hat bei einer guten Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Ausstrahlung zumindest auf die Stadt Berlin.

Die Projektergebnisse und die daraus zu entwickelnde Handlungsrichtschnur sollen auf vergleichbar überschaubare und attraktive Wohnstandorte in Metropolregionen übertragbar sein.

2. Grundlagen

2.1 Voraussetzungen steigender Anteile des Radverkehrs

Der Anteil von mit dem Rad genutzten Wegen an allen Wegen liegt in Deutschland bei rund neun Prozent und ist damit vergleichbar dem Anteil der mit öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) genutzten Wege. Der Anteil des Fußverkehrs an allen Wegen liegt bei 23 Prozent (MID 2002).

Im internationalen Vergleich liegt Deutschland beim Anteil des Radverkehrs an allen Ortsveränderungen über dem EU-Durchschnitt von fünf Prozent, 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, zu Fuß werden im Mittel ca. 1,4 km zurückgelegt (MID, 2002). 75 Prozent aller Personen besitzen ein gebrauchstüchtiges Fahrrad, 80 Prozent 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 Begleitwege sowie Dienst- und Geschäftswege.

Der Anteil des Rad- und Fußverkehrs am Modal-Split ist abhängig vom Alter, vom Geschlecht, von Siedlungsstruktur und Topografie sowie der Verkehrspolitik einer Stadt oder Region. So weist die Fahrradnutzung verschiedener Bevölkerungsgruppen deutliche Unterschiede auf: Personen in Ausbildungsverhältnissen fahren deutlich häufiger mit dem Rad als Erwerbstätige und Nichterwerbstätige. Aber auch innerhalb dieser Gruppen finden sich Unterschiede: Die Zehn- bis Siebzehnjährigen haben mit 16 Prozent den stärksten Anteil am Radverkehr. Am Fußverkehr hat dieselbe Altersgruppe einen Anteil von 32 Prozent. Das Einstiegsalter zum Radfahren liegt bei etwa vier Jahren, zwei

Drittel der Mädchen und Jungen dieses Alters verfügen über ein Fahrrad (MID 2002).

Aus der „Kontinuierlichen Erhebung zum Verkehrsverhalten“ des BMVBS ist ersichtlich, dass der Anteil des Radverkehrs bei der Verkehrsmittelwahl stagniert bzw. sinkt (MID 2002)¹. Als Gründe wurden angegeben, dass Zersiedelung und Bedürfniswandel die mittleren Entfernungen des Verkehrs steigen lassen und der im Entfernungsbereich des Radverkehrs liegende Anteil der Verkehrsnachfrage sinkt (Suburbanisierung, Kfz-affine Siedlungsstrukturen).

Bei der Fahrradnutzung gibt es jedoch nach Kultur, Topografie und Siedlungsstruktur große regionale Unterschiede. Städte mit ebener Topografie und kompakter Bebauungsstruktur, Universitätsstädte und Städte mit einer aktiven Radverkehrspolitik weisen z. T. deutlich höhere Anteile des Radverkehrs am Modal-Split auf.

Potentiale zur Steigerung des Radverkehrs sind generell vorhanden, denn etwa die Hälfte aller Fahrten mit dem Kfz ist kürzer als sechs Kilometer. 15 bis 30 Prozent aller Fahrten mit dem Kfz lassen sich innerorts auf den Radverkehr verlagern (vgl. UBA, 2006). Die Zunahme der Radverkehrsanteile ist allerdings vielerorts zu Lasten des Fußverkehrs erfolgt.

Bislang ist es nicht gelungen, das "menschliche Maß" (Rad- und Fußverkehr als so genannter Langsamverkehr) als Entwurfs- und Denkprinzip in die Verkehrsplanung und -politik zu integrieren. Die Vermutung liegt nahe, dass eine Erschließung von Potentialen im Radverkehr mehr ist als eine verkehrsplanerische Aufgabe. So hat 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 Wertschätzung den Anteil des Radverkehrs zu steigern vermögen.

Potentiale zur Änderung der Verkehrsmittelwahl können in erster Linie die Städte vorweisen, die von der Siedlungsstruktur eher kompakt sind und darüber hinaus eine Stadtentwicklungspolitik betreiben, die auf Verkehrsreduzierung ausgerichtet ist. Komponenten einer solchen Stadtentwicklungspolitik sind eine wirksame Flächennutzungs- und Regionalplanung, eine integrierte Standortplanung für Arbeitsstätten und zentrale Einrichtungen sowie Möglichkeiten für eine rege Beteiligungskultur bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen, die den Radverkehr fördern.

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs stehen im Zusammenhang mit der Umsetzung stadtverkehrspolitischer Konzepte sowie Konzepten zur Verkehrssicherheit: Bei Städten mit flächendeckender Radverkehrsinfrastruktur, flächendeckenden Tempo-30-Konzepten und weiteren den Radverkehr fördernden Bedingungen ist eine vergleichsweise günstige Unfallentwicklung zu beobachten. Dies ist in der Regel gekoppelt mit einem höheren Anteil des Radverkehrs am Modal-Split. Zu beobachten ist, dass sich bei einem steigenden Anteil des Radverkehrs nicht etwa die

**Kompakte
Siedlungs-
strukturen und
stadtverträgliche
Verkehrskonzepte**

Verkehrssicherheit

¹ <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/>, Zugriff am: 12.03.2009.

Die Bedeutung lokaler Akteure

Verkehrssicherheit verringert. Es finden also nicht mehr Radfahrunfälle statt.

Die Durchsetzung eines systembezogenen Ansatzes zur Förderung des Radverkehrs hängt entscheidend vom Engagement der Verwaltung, dem Einfluss lokaler Akteure und dem politischen Klima ab. So ist beispielsweise in Publikationen zu Förderungsmöglichkeiten des Radverkehrs immer die Rede von notwendigen Verhaltensänderungen bei Personen mit Leitbildfunktion (lokale Akteure), der Notwendigkeit von Öffentlichkeitsarbeit, nicht nur nach außen, sondern auch nach innen (d. h. der Verwaltung) und einer Zusammenarbeit mit Interessenverbänden, lokalen Akteursgruppen, aber auch Arbeitgebern und privatwirtschaftlichen Anbietern (UBA, 2006).

Die geringe Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs für einige maßgebliche Akteure ist auch darauf zurückzuführen, dass die Thematik nicht institutionell in der Verwaltung verankert ist und Finanzierungskonzepte inklusive des rechtlichen Ordnungsrahmens und Steuerrechts immer noch stark auf den (MIV) ausgerichtet sind.

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Zur Steigerung der Anteile des Radverkehrs ist eine wesentliche Voraussetzung die dafür notwendige Infrastruktur, wie z. B. sichere und attraktive Wege, Elemente der Verknüpfung und Wegeführung. Erfahrungen zeigen aber, dass die vorhandene Infrastruktur allein nicht ausreicht, um Potentiale wirksam auszuschöpfen. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sowie der Servicebereich sind gleichrangige Elemente des „Gesamtsystems Radverkehr“.

Öffentlichkeitsarbeit umfasst alle Informations- und Kommunikationsmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Im Mittelpunkt sollte die Förderung der Akzeptanz, also der Wertschätzung des Fahrrades als alltagstaugliches Verkehrsmittel stehen. Neben der Werbung für nicht motorisierte Verkehrsmittel umfasst die Öffentlichkeitsarbeit auch Ansätze, die auf eine Verhaltensänderung bei der Verkehrsmittelwahl zielen.

Individuelle Einstellungen zum Radverkehr

Steigende Anteile des Radverkehrs erfordern Verhaltensänderungen des Einzelnen bei der Verkehrsmittelwahl. Zu berücksichtigen sind in diesem Kontext auch die individuellen Möglichkeiten und Rahmenbedingungen. 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.

Zusammenfassung

Ein umweltorientierter Wandel in der kommunalen Verkehrspolitik ist an bestimmte Voraussetzungen geknüpft, aber grundsätzlich möglich. Öffentlichkeitsarbeit und das Agieren von umweltorientierten Akteuren spielen dabei eine nicht zu vernachlässigende Rolle.

Handlungskonzepte zur Förderung des Radverkehrs müssen allen Beteiligten einen Nutzen versprechen (d. h. positiv besetzt sein) und in eine Gesamtstrategie eingebunden sein. Diese

Gesamtstrategie beinhaltet notwendige Infrastrukturmaßnahmen, die Beteiligung lokaler Akteure, die Integration in das Verwaltungshandeln sowie wirksame Öffentlichkeitsarbeit.

2.2 Erkenntnisstand zum Thema „Mit dem Rad zur Arbeit“

Nachstehend wird kurz der Erkenntnisstand zum Themenbereich „Mit dem Rad zur Arbeit“ skizziert, mit Hinweisen auf mögliche Aktionsfelder in Kleinmachnow, um den Pilotcharakter des Projektes in einer suburbanen Region zu verdeutlichen.

Die Erkenntnis, dass sich die Investition in den betrieblichen Radverkehr für Unternehmen „bezahlt“ macht, hat seit Mitte der Neunziger Jahre zunehmend an Substanz gewonnen². Vor allem größere Firmen engagieren sich mittlerweile beim Thema „Mit dem Rad zur Arbeit“. Auch über die Verbindung mit der Umwelt- und Gesundheitsthematik gewinnt das Thema neue Impulse und Akteure. Bei vielen betrieblichen Projekten steht die Radverkehrsförderung im Kontext mit dem allgemeinen Mobilitätsmanagement im Unternehmen.

Mittlerweile gibt es eine Reihe von Aktivitäten zum Thema „Mit dem Rad zur Arbeit“, in erster Linie im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, aber auch in Regie von Verwaltungen im Rahmen der „soft policies“ zur Radverkehrsförderung oder von Vereinen und Verbänden wie z. B. dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) oder dem Verkehrsclub Deutschland (VCD).

Die bundesweite Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, getragen vom ADFC und der AOK, ist eine Kampagne zur Förderung des täglichen Radfahrens auf dem Weg zur Arbeit, bei der der Gesundheitsaspekt im Vordergrund steht. Mit der seit 2006 in allen Bundesländern von Juni bis August laufenden Kampagne soll auf langfristiger Basis ein Bewusstsein geschaffen werden, das Fahrrad als sinnvolle Alternative zum Auto im Berufsverkehr zu nutzen. Nach den Ergebnissen der bisherigen Aktionen ist die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit gut, Überzeugungsarbeit muss teilweise noch bei den Unternehmen geleistet werden.

Eine spezifische Begleitung und Unterstützung der Aktion sowie eine für suburbane Regionen spezifische Evaluation bot sich im Jahr 2007 in der Gemeinde Kleinmachnow an.

² vgl. auch ALRUTZ/KRAUSE et al. (2006): Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung Deutschland (2. Fahrradbericht), FE 70.760/04, Auftraggeber: BMVBS, Kap. 9.4. www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/

Die positiven Effekte des Radfahrens im Berufsverkehr wirken sich auf mehreren Ebenen aus:

- Für **Beschäftigte** liegt der Nutzen vor allem in den individuellen gesundheitlichen Wirkungen des Radfahrens. Darüber hinaus lassen sich gerade auf kurzen Strecken bis 5 km Zeitvorteile gegenüber dem Pkw erzielen, z. B. durch den Wegfall von Parkplatzsuchfahrten und der häufig näheren Fahrradabstellmöglichkeit zum Arbeitsplatz.
- Die Träger des Gesundheitswesens haben wegen des verringerten Risikos von Herz-Kreislauf-Krankheiten und anderen Krankheiten aus Bewegungsmangel geringere Ausgaben.
- Unternehmen, die ihre Beschäftigten bei der Nutzung des Rades auf dem Arbeitsweg unterstützen, profitieren mehrfach: Rad fahrende Mitarbeiter fehlen i.d.R. seltener krankheitsbedingt und sind leistungsfähiger, damit steigert sich die Produktivität. Außerdem müssen weniger Kosten für Beschäftigtenparkplätze aufgewendet werden, diese unproduktiven Flächen können für betrieblich wichtigere Zwecke genutzt werden. Durch den Einsatz von Dienstfahrrädern können Zeitgewinne bei betrieblichen Wegen entstehen. Der Imagegewinn eines Arbeitgebers durch einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz ist ebenfalls zu berücksichtigen.

Weitere Konzepte und Aktionen, aus deren Erfahrungen wichtige Hinweise für die Ausgestaltung der vorliegenden Aufgabenstellung abgeleitet werden können, sind:

- „bike & business“ – ein regionales Projekt zur Förderung der Fahrradnutzung im Berufsverkehr im Ballungsraum Frankfurt/Main³
- ein Forschungsprojekt der Firma Miele, Universität Bielefeld und Stadt Bielefeld – Untersucht wurde für Beschäftigte der Firma Miele, ob durch den Wechsel vom Auto zum Fahrrad auf dem täglichen Arbeitsweg Veränderungen physischer und psychischer Art zu verzeichnen sind.⁴

Beispielhafte Aktivitäten von Kommunen sind aus den Städten Filderstadt, Nürnberg und Stuttgart zu berichten:

- „Filderstadt fährt Rad“ – seit 1996 breit angelegte Kampagne zur Förderung des Radverkehrs mit unterschiedlichen Schwerpunkten und städtischem Projektbüro; Themenschwerpunkt „Mit dem Rad zur Arbeit“ mit dem Modellbetrieb Stadtverwaltung
- „Nürnberg – intelligent mobil“ – fachübergreifendes Projekt zur Förderung nachhaltigen Verkehrsverhaltens des Umweltreferats der Stadt, Aktion „banker on bike“⁵
- „Betriebliche Fördermöglichkeiten des Fahrradverkehrs in Stuttgart“ mit konkreten Handlungsempfehlungen⁶.

Von Seiten der Verbände sind folgende Projekte zu nennen:

- Wettbewerb „Gewinn Faktor Fahrrad“ des VCD-Schleswig-Holstein – Ausgezeichnet wurden Betriebe, die den Radverkehr auf dem Weg zur Arbeit fördern.
- Betriebsberater des ADFC – Ausgebildete Personen bieten Unternehmen ihre fachliche Unterstützung bei der Förderung des Radverkehrs an.

Die Potentiale der Fahrradnutzung auf Arbeitswegen sind bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Auf unternehmerischer Seite sind positive Beispiele eher Einzelfälle.

Spezielle Untersuchungen und Projekte zur Steigerung des Radverkehrs im suburbanen Raum, also stark zersiedelten Orten mit hohem Pendleraufkommen und hohem Anteil des MIV am Modal-Split wurden bisher nicht durchgeführt.

³ www.bikeandbusiness.de

⁴ vgl. auch die Zusammenstellung weiterer Beispiele im Zweiten Fahrradbericht der Bundesregierung :ALRUTZ/KRAUSE et al. (2006). Zweiter Bericht über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland (2. Fahrradbericht).

⁵ www.nuernberg.de

⁶ Dokumentation von 24 Maßnahmen aus den Maßnahmenfeldern Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation, Motivation.

3. Die Gemeinde Kleinmachnow

Die Gemeinde Kleinmachnow gehört zum Landkreis Potsdam-Mittelmark und liegt in räumlicher Nachbarschaft zu zwei Oberzentren, der Bundeshauptstadt Berlin im Norden und der brandenburgischen Landeshauptstadt Potsdam im Westen. Sie ist Teil eines Siedlungsbandes, das sich vom Berliner Bezirk Steglitz-Zehlendorf über Potsdam bis nach Werder erstreckt. Kleinmachnow ist eine Kommune im suburbanen Raum von Berlin und Teil der Metropolregion „Hauptstadtregion Berlin – Brandenburg“.

Im Osten und Süden grenzen an Kleinmachnow die Stadt Teltow und die Gemeinde Stahnsdorf. Die Entfernung von Kleinmachnow zur Potsdamer Innenstadt beträgt zirka 16 Kilometer, die nach Berlin-Mitte zirka 17 Kilometer.

Nachbargemeinden sind im Uhrzeigersinn, von Norden beginnend: Berlin, Teltow und Stahnsdorf.

Lage im Raum



Abbildung 1: Lage Kleinmachnow, Quelle: Ausschnitt aus der ADFC-Regionalkarte Potsdam-Havelland

Verbindendes Element der Region mit Bedeutung für den Radverkehr ist der Teltow-Kanal, der südlich im Gemeindegebiet verläuft. Die Kommunen Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow streben an, über einen durchgehenden Radweg entlang des Kanalufers die regionalen Siedlungsschwerpunkte mit Potsdam und Berlin zu verbinden und auch eine radtouristische und erholungsrelevante Nutzung der Kanalaue zu ermöglichen.

Bevölkerungsentwicklung

Die Gemeinde Kleinmachnow wird seit 1990 stark von der Suburbanisierung des Berliner Umlandes beeinflusst und ist als attraktiver, stadtnaher Wohnstandort beliebt.

Tabelle 1: Angaben zu Einwohnern in Kleinmachnow,
Quelle: Gemeindeverwaltung Kleinmachnow

Fläche:	11,91 km ²
Einwohner:	19.244 (Dez. 2008)
Bevölkerungsdichte:	1616 Einwohner je km ²

Der Bevölkerungszuwachs ist stetig und betrifft alle Altersgruppen, besonders aber die Jüngeren bzw. jüngere Familien. Die Einwohnerzahl stieg von 11.565 (Dez. 1990) auf 14.826 Einwohner (Dez. 1999) und inzwischen auf 19.244 Einwohner (Dez. 2008) an. Mehr als ein Sechstel der Einwohner sind unter 12 Jahre alt. Damit ist Kleinmachnow eine der kinderreichsten Gemeinden Brandenburgs. Kleinmachnow verfügt auf dem Gemeindegebiet über 4.000 Arbeitsplätze, die Zahl der Arbeitslosen liegt unter fünf Prozent.

Wie viele andere Gemeinden im Berliner Umland ist auch Kleinmachnow konfrontiert mit den typischen Folgen der Suburbanisierung, u. a. einer starken Zunahme des MIV. So liegt der Motorisierungsgrad mit 650 Kfz auf 1000 Einwohner über dem Bundesdurchschnitt und ist charakteristisch für den suburbanen Raum.

Verkehrser-schließung

Den ÖPNV bedienen fünf Buslinien der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH sowie der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Alle Linien befinden sich im Tarifgebiet C des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg. Die Buslinien verbinden Kleinmachnow mit den S-Bahnstationen Teltow-Stadt (Bus 117, Anschluss an die S-Bahnlinie S2) bzw. Lichterfelde Ost (Bus 117, S25), Mexikoplatz (Bus 629, Anschluss S1), Berlin-Wannsee (Bus 620, Anschluss S1/S7), Berlin-Zehlendorf (Bus 623, Anschluss S1) und den U-Bahnstationen Krumme Lanke (Bus 629, Anschluss U3) sowie Oskar-Helene-Heim (Bus 623, Anschluss U3). Der Bahnhof Berlin-Wannsee bietet weiterhin Anschlüsse an den regionalen Schienenverkehr. Vom Rathausmarkt Kleinmachnow sind die Berliner Bahnhöfe Potsdamer Platz und Zoologischer Garten in zirka 45 Minuten erreichbar.

Am nördlichen Rand von Kleinmachnow führt die ehemalige Trasse der Berlin-Potsdamer Eisenbahn (Stammbahn) entlang, auf der seit 1961 bzw. 1981 kein Bahnverkehr mehr stattfindet. Die Stammbahn führte vor dem Zweiten Weltkrieg über Griebnitzsee und Babelsberg nach Potsdam. Auf der Gemarkung Dreilinden kreuzte sie die so genannte Friedhofsbahn. Diese führte von Berlin-Wannsee nach Stahnsdorf zu den Friedhöfen von Berliner Kirchengemeinden. In Hinblick auf eine bessere Anbindung des Gewerbegebietes Europarc Dreilinden werden verschiedene Alternativen einer Wiederaufnahme der Strecken diskutiert.

Kleinmachnow liegt an der Bundesautobahn 115, Ausfahrt 5 – Kleinmachnow. Die A 115 verbindet den Berliner Stadtring (A 100) im Südwesten von Berlin mit dem Berliner Ring (A 10). Nahe der südlichen Gemeindegrenze von Kleinmachnow verläuft die Landesstraße L 40. Diese Straße erschließt das südliche Berliner Umland über Stahnsdorf, Teltow, Mahlow, Schönefeld nach Berlin Treptow-Köpenick. Sie verbindet Kleinmachnow mit den

Bundesstraßen B 101, B 96 und B 179. Die Entfernung zum Flughafen Berlin-Tegel beträgt weniger als 25 Kilometer, zum Flughafen Berlin-Schönefeld weniger als 30 Kilometer.

Die Besonderheit von Kleinmachnow besteht darin, dass aufgrund der Lage zwischen den drei Zentren Berlin, Potsdam und Teltow nahezu allseitig intensive Pendlerbeziehungen entstanden sind.

Potentiale für Berufspendler sind vorhanden

Tabelle 2: Übersicht erwerbstätiger Ein- und Auspendler nach und von Kleinmachnow, Quelle: Gemeindeverwaltung Kleinmachnow

Einpendler		Auspendler	
1999:	2.475	1999:	3.919
2003:	2.990	2003:	4.421

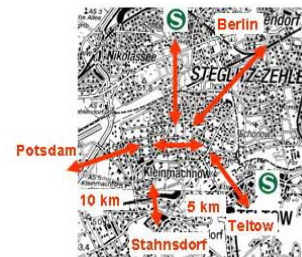


Abbildung 2: Schema der Pendlerbeziehungen für Kleinmachnow, Quelle: Darstellung Büro plan & rat

Innerörtlich sind die Berufspendler auf die in den letzten Jahren entwickelten Gewerbegebiete orientiert, in denen derzeit rund 1.000 Arbeitsplätze bestehen. Größter Arbeitgeber ist die Firma eBay Deutschland, die ihren Sitz im Europarc Dreilinden hat.⁷ In Teltow sind Arbeitsplätze vor allem in dem rund 60 Hektar großen Techno-Terrain Teltow (TTT) mit zahlreichen Gewerbebetrieben, Geschäfts- und Bürogebäuden entstanden. Beide Gebiete sind vom Ortskern Kleinmachnow etwa fünf Kilometer entfernt.

Größte Zielorte der Berufspendler sind aber Potsdam und Berlin, wo nicht zuletzt aufgrund der Funktion als Landes- bzw. Bundeshauptstadt zahlreiche Verbände, Institutionen und Behörden ansässig sind.

Die neue S-Bahn-Verbindung zwischen Berlin und Teltow (25 Minuten bis zum Potsdamer Platz) hat die Situation für Aus- und Einpendler nach Kleinmachnow verbessert.

Für das Radfahren verfügt die Gemeinde Kleinmachnow über topografisch gute Bedingungen. In den letzten Jahren hat das Radfahren als Bestandteil der Alltagsmobilität und als Freizeitaktivität zwar an Bedeutung gewonnen, der arbeitsplatzbedingte Quell-/Zielverkehr erfolgt aber weiter überwiegend mit dem eigenen Kfz.

Die Ergebnisse deutschlandweiter Analysen belegen, dass es im Entfernungsbereich bis zu fünf Kilometer große Verlagerungspotentiale vom Kfz zum Fahrrad gibt.⁸ Durch Attraktivitätssteigerungen von Radverkehrsverbindungen zum Schienenpersonennahverkehr können erfahrungsgemäß weitere Potentiale erschlossen werden.⁹

⁷ Weitere größere Arbeitgeber sind Landesbehörden wie das Landeseichamt Berlin-Brandenburg und der Sitz des Landesbeauftragten Datenschutz Brandenburg.

⁸ 40 Prozent aller PKW-Fahrten in Deutschland sind kürzer als 5 km (MID, 2002). In diesem Entfernungsbereich ist das Fahrrad in der Stadt oft gleich schnell oder sogar schneller als das Auto, rechnet man beim Auto die Zeit der Parkplatzsuche hinzu.

⁹ vgl. dazu BMVBW (2004). Fahrradverkehr – Erfahrungen und Beispiele aus dem In- und Ausland. Reihe direkt Nr. 59. Berlin.

Die nachstehende Übersicht führt, bezogen auf ganz Deutschland, die Potentiale zur Steigerung des Radverkehrs auf.




Potenziale sind vorhanden

- 75 % aller Personen besitzen ein gebrauchstüchtiges Fahrrad
- 80 % der Personen, die jederzeit über einen Pkw verfügen, besitzen ein Fahrrad
- Die mittlere Wegelänge mit dem Rad 3,3 km (Dauer 20 min.)
- 40 % aller Pkw-Fahrten sind kürzer als 5 km
- Nach mehreren Untersuchungen lassen sich innerorts 15 – 30 % der Pkw-Fahrten auf den Radverkehr verlagern

Berufswege	Fahrrad	MIV-Selbstfahrer
Bis 1 km	28,7	4,3
1 bis 2 km	24,5	6,7
2 bis 5 km	32,1	20,1
5 bis 10 km	10,3	19,6
10 bis 15 km	2,8	13,6
15 bis 20 km	0,7	9,9
20 bis 50 km	0,7	20,8
Über 50 km	0,2	5,0
Summe	100 %	100 %

(Quelle: MID 2002, Verkehrsmittel nach Entfernung)

Sitzung der Gemeindevertretung am 07.02.2008

4

Abbildung 3: Potentiale zur Steigerung des Radverkehrs, Angaben für das gesamte Bundesgebiet, Quelle: Auszug aus einer Präsentation in der Sitzung der Gemeindevertretung vom 07.02.2008

4. Vorgehensweise und Untersuchungsmethodik

Bei der Bearbeitung des Projektes stehen folgende drei Gruppen von Beschäftigten im Vordergrund:

- Kleinmachnower Bürger, die in benachbarten Zentren arbeiten (Auspendler)
- Auswärtige, die in Kleinmachnow arbeiten (Einpendler)
- Kleinmachnower Bürger, die in Kleinmachnow arbeiten (Binnenpendler).

Darüber hinaus ist es wichtig, die lokalen Akteure zu beteiligen, um Synergien zu schaffen. Neben dem ADFC und dem VCD zählt dazu in Kleinmachnow die Agenda-21-Arbeitsgruppe „Verkehr“. Diese setzt sich seit einiger Zeit für einen fahrradfreundlichen Ort ein und hat der Verwaltung gegenüber angeregt, einen „Masterplan für den Radverkehr“ aufzustellen und sukzessive umzusetzen.

Das Projekt „Mit dem Rad zur Arbeit in Kleinmachnow“ setzt sich aus folgenden Projektbausteinen zusammen:

Projektbausteine

Begleitung der ADFC/AOK-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“

- anknüpfend an die bundesweite Aktion von ADFC/AOK
- lokale Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ im Sommer 2007

Betriebsberatungen

- Kontaktaufnahme mit ausgewählten Betrieben
- Einbeziehung des Arbeitgebers Gemeindeverwaltung Kleinmachnow
- Betriebsberatung „Mit dem Rad zur Arbeit“ für vier ausgewählte Betriebe mit „maßgeschneiderten“ Bausteinen
- Konzepte für innerbetriebliche Maßnahmen

Befragung von Erwerbstätigen

- Fragebogen zur Ermittlung der Arbeitsstätten und des Verkehrsverhaltens der Kleinmachnower Erwerbstätigen
- Fragebogen als Beilage zur „Kleinmachnower Zeitung“ und Hauswurfsendung (Verteilen in die Briefkästen)
- Mitarbeiterbefragung in den vier für Beratung ausgewählten Betrieben (Fragebogen im Intranet bzw. Verteilen an die Beschäftigten)

Netzgestaltung „Der Weg zur Arbeit in Kleinmachnow“

- Kartierung der Arbeitsstätten in Kleinmachnow
- Erarbeitung von Routenplänen „Mit dem Rad zur Arbeit“ für einzelne Beschäftigte
- Begleitung von Probanden auf ihrem Arbeitsweg
- Mängelanalyse
- Entwurf eines Netzplans
- Konzepte für die Nutzung des „kombinierten Verkehrs“ (Fahrrad und SPNV)

Beteiligung lokaler Akteure und Öffentlichkeitsarbeit

- Auftaktveranstaltung zu Projektbeginn
- Projektkoordination in verwaltungsinterner Steuerungsgruppe (Projektgruppe) und projektbegleitender Arbeitsgruppe mit lokalen Akteure (Projektforum)

In allen Phasen der Projektbearbeitung wird es erforderlich sein, die Gemeindevertretung Kleinmachnow und ihre Fachausschüsse, hier Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Ordnungsangelegenheiten, umfassend einzubeziehen.

Für den diskursiven und partizipativen Prozess wird ein Drei-Phasen-Modell vorgeschlagen und in nachstehendem Arbeits- und Zeitplan konkretisiert.

Übersicht zum Konzept und Projektablauf**Phase A: Auftakt „Mit dem Rad zur Arbeit“**

Ziel: Sensibilisierung für das Thema „Mit dem Rad zur Arbeit“ bei den beteiligten Betrieben und Beschäftigten, lokalen Akteuren, Politik und Verwaltung; Aufruf zur Mitarbeit

Form:

- Auftaktveranstaltung (halbtägiger Workshop)
- Vorstellung Konzept,
- Zwei Fachvorträge
- Diskussion, Anregungen
- Aufruf zur Mitarbeit
- Kurzfragebogen in Kleinmachnower Zeitung
- Pressearbeit

zusätzlich 2 Arbeitsbesprechungen mit der Lenkungsgruppe in der Verwaltung

Zeitraum: März bis Mai 2007

Phase B: „Kleinmachnow fährt zur Arbeit mit dem Rad“

Ziel: Problemanalyse aus Sicht der Beschäftigten und der lokalen Akteure, Betriebsberatung von ausgewählten Betrieben, Begleitung von Beschäftigten, die mit dem Rad zur Arbeit fahren (Routenpläne, Begleitung), Stärkung des „Wir-Gefühls“ (Wir fahren Rad!)

Form:

- Betriebsberatung
- Routenpläne „Mein Weg zur Arbeit mit dem Rad“ mit den Beschäftigten
- Teilnahme an zwei Sitzungen der Lokale-Agenda-21-Arbeitsgruppe „Verkehr“
- Ergebnisdokumentation

Zwischenzeitlich werden die politischen Gremien/Presse informiert (Geschäft der laufenden Verwaltung).

Zeitraum: Juni bis Oktober 2007

Phase C: Abschluss und Präsentation der Ergebnisse

Ziel: Präsentation der Ergebnisse, Dank für die Mitarbeit

Form:

- Abschlussveranstaltung (halbtägiger Workshop) (siehe Phase A)
- Präsentation Endergebnisse im zuständigen Ausschuss
- 2 Arbeitsbesprechungen mit der Lenkungsgruppe in der Verwaltung

Zeitraum: November 2007

5. Die Projektbausteine

5.1 Begleitung der ADFC/AOK-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“

5.1.1 Das Konzept

Bei der als Mitmachkampagne ausgelegten Aktion werden Beschäftigte angeregt, im Zeitraum von Juni bis Ende August (01.06. - 31.08.07) an mindestens 20 Tagen mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. Die am Ende der Kampagne verlostten Gewinne stellen Anreize dar, sich als Betriebsteams zu beteiligen¹⁰.

Seit 2004 wird die von ADFC und AOK initiierte Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ auch im Land Brandenburg unter der Schirmherrschaft des brandenburgischen Ministerpräsidenten durchgeführt. Ziel ist es dabei, Beschäftigte zur täglichen Bewegung auf dem Fahrrad anzuregen und somit zur allgemeinen Gesundheitsförderung beizutragen.

Durch die langfristig zunehmende körperliche Fitness jedes Rad fahrenden Mitarbeiters profitieren die Betriebe von einem niedrigeren Krankenstand.

Zu Beginn des Projektes „Mit dem Rad zur Arbeit“ sollen durch verschiedene Veranstaltungen und Aktionen die Teile der Bevölkerung, die ihren Arbeitsplatz in Kleinmachnow selbst haben bzw. nach Kleinmachnow ein- oder auspendeln für das Thema sensibilisiert werden. Dazu gehören auch die Akteure in Politik, Verwaltung und von Interessengruppen. Eine dieser Aktionen ist die Begleitung der bundesweiten Kampagne von ADFC/AOK „Mit dem Rad zur Arbeit“.

5.1.2 Vorbereitung und Durchführung

Die vorbereitenden Arbeiten umfassten die Kartierung aller Arbeitsstätten in Kleinmachnow, Teltow, Stahnsdorf und Güterfelde: Betriebe / Institutionen, Gesundheits- und Senioreneinrichtungen (Anzahl insgesamt: 40), Schulen (Anzahl: 22) und Kindertagesstätten/Horte (Anzahl: 32) (siehe **Anlage 5.1 im Materialband**).

Zu diesen wurde telefonisch Kontakt aufgenommen, um eine Mitwirkungsbereitschaft abzuklären. Zusätzlich wurden zahlreiche ortsansässige Betriebe telefonisch zur Teilnahme an der ADFC/Aktion aufgerufen, anschließend Unterstützerschreiben verschickt (siehe **Anlage 5.1 im Materialband**).

In Kooperation mit der AOK Brandenburg wurden Unterlagen zur Teilnahme an der Aktion an die Arbeitsstätten verschickt (ca. 250 Hefte wurden angefordert).

Die AOK Brandenburg stellte im Rahmen der Auftaktveranstaltung am 01.06.2007 in Kleinmachnow die Kampagne mit einem eigenen Informationsstand vor. Zusätzlich gab es vorbereitende und unterstützende Artikel in der „Kleinmachnower Zeitung“.

Trotz einer Vielzahl verschickter Informationsunterlagen war nur ein geringer Rücklauf an Anmeldungen aus Kleinmachnow zu verzeichnen. Der am Telefon genannte Hauptgrund für die Nicht-Teilnahme waren die zu weiten Arbeitswege, die mit dem Fahrrad



Abbildung 4:
Logo „Mit dem Rad
zur Arbeit, Quelle:
<http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/>

¹⁰ Der Hauptgewinn für die Teams mit bis zu vier Personen war in 2007 eine Ballonfahrt.

nicht abgedeckt werden können. Die Schulen als Arbeitgeber konnten nicht gewonnen werden.

5.1.3 Deutliche Teilnahmesteigerung – Ergebnisse

Am Ende des Aktionszeitraums 2007 hatten 81 Teilnehmende aus dem Gemeindegebiet Kleinmachnow erfolgreich die Aktionshefte an die AOK zurückgeschickt. Im Vergleich zur Zahl von vier Teilnehmenden im Jahr 2006 kann von einer deutlichen Steigerung des Bekanntheitsgrades in 2007 gesprochen werden. Insgesamt nahmen in Brandenburg in 2007 ca. 2.200 Teilnehmende aus 568 Betrieben an der Aktion teil.

Mit 32 Teilnehmenden stellten die Beschäftigten der Gemeindeverwaltung die meisten Betriebsteams, gefolgt vom Dienstleistungsunternehmen eBay mit acht Teilnehmenden und einer örtlichen Wohnungsbaugesellschaft bzw. einem Sanitärgeschäft mit jeweils vier Teilnehmenden sowie drei weiteren Firmen mit je einer Person.

Mit spezieller Berichterstattung in der Kleinmachnower Zeitung wurde die ADFC/AOK-Aktion begleitet. So wurden in der August-Ausgabe der Zeitung drei Rad fahrende Beschäftigte vorgestellt. Diese vermittelten ihre Motivation, das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit zu nutzen sowie ihre Erfahrungen mit dem täglichen Radeln. Andere Leser erhielten Anregungen, die eigenen Mobilitätsentscheidungen bewusster zu treffen (siehe **Anlage 5.5-4 im Materialband**).



Abbildung 5:
Gratulation von der
AOK Brandenburg für
die zweitausendste
Teilnehmerin an der
Aktion „Mit dem Rad
zur Arbeit 2007“,
Quelle: Foto Büro
plan & rat

Der Zufall wollte es, dass die 2.000ste Brandenburger Teilnehmerin bei einer Kleinmachnower Firma arbeitet. Die Preisübergabe einer wasserdichten Fahrradtasche wurde von der lokalen und überregionalen Presse gern aufgegriffen, um auf das Thema „Mit dem Rad zur Arbeit“ aufmerksam zu machen.

Über die Bewerbung der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ von ADFC/AOK Brandenburg konnten zu Projektbeginn in Kleinmachnow viele Beschäftigte für die Thematik sensibilisiert werden.

Für die Ansprache der Teilnehmenden hat sich der persönliche telefonische Kontakt (teilweise begleitet durch anschließende E-Mails bzw. konsequentes Nachhaken) als zielführend für eine höhere Teilnehmendenzahl herausgestellt.

5.2 Betriebsberatungen zur Fahrradfreundlichkeit

5.2.1 Das Konzept

Tägliches Radfahren verbessert nachweislich die Gesundheit und die Leistungsfähigkeit, wovon Arbeitnehmer und Unternehmen profitieren. Dazu kommen noch deutlich geringere Kosten für Radabstellanlagen im Vergleich zu Autostellplätzen sowie ein Imagegewinn für die Firma.

Im Rahmen des Projektes „Mit dem Rad zur Arbeit“ wurde mit ausgewählten Betrieben eine Beratung zur Fahrradfreundlichkeit durchgeführt. Nach ersten Überlegungen kamen die Firma eBay Deutschland mit Sitz im Europark Dreilinden, ein Betrieb im Gewerbegebiet Techno-Terrain Teltow, ein Betrieb mit einem hohen Anteil in Kleinmachnow wohnender Arbeitnehmer in Berlin oder Potsdam sowie die Gemeindeverwaltung Kleinmachnow in die engere Wahl.

Eine Betriebsberatung zu Konzepten für innerbetriebliche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs umfasst:

- Anschreiben und Fragebogen zur Vorbereitung
- Beratungstermin (ca. 2-3 Stunden)
- Besichtigung des Betriebes
- Kurzgutachten (Protokoll mit Maßnahmenvorschlägen)

Mit der Umsetzung der Maßnahmen können sich die Betriebe als gesundheitsbewusste und innovative Unternehmen präsentieren.

5.2.2 Vorbereitung und Durchführung

Für den Firmencheck wurden durch telefonische Kontaktaufnahme und Erläuterung des Konzeptes vier Betriebe ausgewählt.

Tabelle 3: ausgewählte Unternehmen für Beratungen (2007)

Betrieb/ Lagebeschreibung	Art des Betriebes	Anzahl der Beschäftigten	Bemerkungen
eBay, im Europark Dreilinden	Marktführer im elektronischen Handel in Deutschland	1.150	50 % der Beschäftigten sind weiblich
Gemeindeverwaltung Kleinmachnow, Rathaus im neuen Ortszentrum	Verwaltung	ca. 88	ca. 88 Stellen, ein- schließlich Bauhof (24) und KITA-Verbund (128)
Wohnstift Augustinum östlicher Siedlungs- rand, nahe Teltowka- nal	Senioreneinrichtung (Betreutes Wohnen)	90	80 % der Beschäftigten sind weiblich, von den Bewohnern (290) fahren noch 30 % Rad
EBK Krüger GmbH, Techno Terrain Teltow	Entwicklung und Fertigung von elektronischen Baugruppen	118	zwei Drittel der Beschäf- tigten sind weiblich

Zur Vorbereitung auf das ca. dreistündige Gespräch wurde den Betrieben ein Fragebogen mit folgenden Themenkomplexen zugesandt (siehe **Anlage 5.2-1 im Materialband**):

- Anzahl und Arbeitszeitregelung der Beschäftigten
- Verkehrsanbindung, Modal-Split, Wohnortentfernungen der Beschäftigten

- Parken – Autostellplätze, Fahrradstellplätze (Ausstattung, Auslastung)
- Umkleidemöglichkeiten, Service
- innerbetriebliche Kommunikation.

Die Betriebsberatungen in den vier Betrieben wurden im Juli und im November 2007 durchgeführt.

5.2.3 Ergebnisse

Die Gespräche wurden in Kurzgutachten ausgewertet und umfassen folgende Bereiche:

- Bestandsaufnahme (Lage im Verkehrsnetz/ÖPNV-Angebot, Abstellmöglichkeiten, Umkleide- und Waschmöglichkeiten, Belegschaft)
- Bestandsanalyse
- Empfehlungen (Fahrradinfrastruktur im Betrieb, Fahrradinfrastruktur auf dem Weg zum Betrieb, Maßnahmen auf betrieblicher Ebene, interne und externe Öffentlichkeitsarbeit).

Die **Anlagen 5.2-2 bis 5.2-5 im Materialband** enthalten diese Kurzgutachten. Auf den folgenden Seiten werden die wesentlichen Ergebnisse der Kurzgutachten zusammengefasst.

Firma eBay



Abbildung 6:
e-Bay-Firmengelände
im Europarc Dreilinden, Quelle: Foto
Büro plan & rat

Daten / Fakten

Abstellmöglichkeiten: 50 Anlehnbügel, nicht überdacht,
sozial sicher, als nicht ausreichend benannt

Umkleide- und

Waschmöglichkeiten: Duschen vorhanden, keine Trockenräume

Zufahrtssituation: Wegstrecke zwischen Bhf. Wannsee und Gewerbegebiet Europark mangelhaft

Empfehlungen

- Erweiterung von Abstellanlagen in Tiefgarage
- Umkleide- und Trockenräume in Tiefgarage
- Werkzeug/Luftpumpe anschaffen
- Kommunikationsplattform in Intranet
- Anbindung an S- und Regionalbahnhof Wannsee verbessern

Gemeindeverwaltung Kleinmachnow

Daten / Fakten

Abstellmöglichkeiten: 70, davon 50 in Gitterbox nicht gut beleuchtet, Vorderradhalter

Umkleide- und Waschmöglichkeiten: nicht vorhanden

Werkzeug/Luftpumpe: vorhanden

Dienstfahräder: vorhanden

Zufahrtssituation: Zufahrt von Süden gewährleistet, nördlicher Haupteingang über Rathausmarkt Fußgängerzone

Empfehlungen

- Abstellanlagen näher am Eingang
- keine Vorderradhalter
- bessere Beleuchtung der Gitterbox
- Umkleide- und Trockenmöglichkeiten schaffen
- AG in der Verwaltung einrichten



Abbildung 7:
Rathaus, Nordeingang über den Rathausmarkt, Quelle: Foto Büro plan & rat

Wohnstift Augustinum

Daten / Fakten

Abstellmöglichkeiten: 50 Abstellplätze in Tiefgarage für Bewohner, überdachte und beleuchtete Vorderradhalter (16) für Beschäftigtenräder, öffentlicher Fahrradständer für Besucher nahe Eingangsbereich

Umkleide- und Waschmöglichkeiten: Duschen vorhanden

Zufahrtsituation: Erschließungsstraße durch parkende Kfz zu eng, fehlende Radverkehrsanlage im Meiereifeld, Radwege im Thomas-Münzer-Damm teilweise zu schmal

Empfehlungen

- zusätzliche Fahrradständer im Eingangsbereich für Beschäftigte
- keine Vorderradhalter
- Serviceangebote (kleine Reparaturen durch technischen Bereich) kommunizieren
- Anreize auf betrieblicher Ebene schaffen



Abbildung 8:
Wohnstift Augustinum, Zuweg zu den Wohngebäuden, Quelle: Foto Büro plan & rat

EBK Krüger GmbH



Abbildung 9:
EBK Krüger GmbH,
Betriebsgelände im
Techno Terrain Tel-
tow, Quelle: Foto
Büro plan & rat

Daten / Fakten

Abstellmöglichkeiten: überdachte und beleuchtete Vorderradhalter (25) auf Initiative der Belegschaft

Umkleide- und

Waschmöglichkeiten: Dusche vorhanden für Frauen,
Schränke zum Trocknen

Zufahrtsituation: Mängel in der Radverkehrsführung in Teltow und Stahnsdorf

Empfehlungen

- keine Vorderradhalter bei Erweiterung des Angebotes
- Duschmöglichkeit für Männer schaffen
- Serviceangebote (kleine Reparaturen durch mech. Werkstatt) kommunizieren
- Informationen zu bike+ride geben
- Anreize auf betrieblicher Ebene schaffen

5.3 Befragung von Erwerbstätigen

5.3.1 Das Konzept

Um einen Eindruck über die Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur Arbeit in Kleinmachnow zu erhalten, wurden Befragungen durchgeführt. Auch dieser Projektbaustein hatte wie die Begleitung der AOK-Aktion aktivierenden und öffentlichkeitswirksamen Charakter. Vor dem Hintergrund des Projektbudgets und der Projektlaufzeit war nicht vorgesehen, repräsentative Ergebnisse zu erhalten.

Das Konzept umfasste einerseits die Befragung von Kleinmachnower Anwohnern, die einer Beschäftigung nachgehen (Binnenpendler, Auspendler). Andererseits wurde Kontakt zu ortsansässigen Betrieben aufgenommen, um die dortigen Mitarbeiter (Binnenpendler, Einpendler) zu befragen. Beide Personengruppen wurden aufgefordert, in einem Fragebogen Auskunft über Verkehrsmittelwahl, Entfernung zum Arbeitsort und Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr u. a. zu geben.

Folgende Aspekte wurden in den Fragebögen aufgegriffen (siehe **Anlagen 5.3.3-1 und 5.3.3-2 im Materialband**):

- Verkehrsmittelnutzung und -verfügbarkeit
- Entfernung der Arbeitsstelle
- Dauer des Arbeitsweges
- Ort der Arbeitsstelle
- Verbesserungsmöglichkeiten und Hindernisse für Radnutzung
- Wohnort
- persönliche Angaben mit Status der Erwerbstätigkeit.

5.3.2 Vorbereitung und Durchführung

Im Rahmen der nicht repräsentativen Erwerbstätigenbefragung¹¹ wurde die in Kleinmachnow wohnende Bevölkerung, die einer Beschäftigung nachgeht, aufgefordert, einen Fragebogen auszufüllen. Ziel war es, das Verkehrsverhalten der Aus- und Binnenpendler näher zu beleuchten. Der Fragebogen wurde an 1.000 Haushalte direkt verteilt und in der Kleinmachnower Zeitung abgedruckt (siehe **Anlage 5.3.3-2 im Materialband**).

In den vier Betrieben, in denen auch die Betriebsberatungen stattfanden, wurden „Mitarbeiterbefragungen“ durchgeführt (vgl. **Abschnitt 5.2**) stattfanden. Angesprochen wurden hier neben Binnenpendlern die Einpendler. In den Betrieben wurden die Fragebögen über ausgewählte Ansprechpartner, teils über Intranet, teils in ausgedruckter Version, verteilt.

Die Befragungen fanden im Sommer und Herbst 2007 statt.

¹¹ Die Befragung war als nicht repräsentativ konzipiert. Sie war als ein Baustein des Projektes „Mit dem Rad zur Arbeit“ angelegt und sollte den Kampagnencharakter unterstreichen und möglichst viele Beschäftigte, die in Kleinmachnow wohnen, dazu animieren, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren bzw. die Gründe zu nennen, warum dies nicht in Frage kommt.

5.3.3 Ergebnisse der „Erwerbstätigenbefragung“ (Wohnort Kleinmachnow)

Personenbezogene Daten

In einem Zeitrahmen von etwa einem Monat gab es einen Rücklauf von 113 auswertbaren Fragebögen - ca. zehn Prozent¹². 55 Männer gegenüber 43 Frauen gaben Auskunft, ein relativ großer Anteil von 13 Prozent machte keine Angabe zum Geschlecht¹³. Der überwiegende Teil der Befragten (64) ist im Alter von 36 bis 50 Jahren, einen weiteren großen Anteil nehmen die über Fünfzigjährigen mit 38 Nennungen ein. Stark unterrepräsentiert sind die jüngeren Erwerbstätigen unter 36 Jahre. Mehr als Dreiviertel der Befragten (87) arbeiten Vollzeit.

Arbeitsort

Etwa ein Drittel (37) der Befragten arbeitet in Kleinmachnow, Teltow oder Berlin-Zehlendorf. 60 Befragte und damit mehr als die Hälfte, arbeiten in Berlin. Davon fahren 28 nach Berlin-Mitte, Berlin-Kreuzberg oder Berlin-Friedrichshain. 11 Personen gaben an, ihren Arbeitgeber in Potsdam zu haben.

Tabelle 4: Arbeitsorte von 113 Kleinmachnowern (2007)

Arbeitsort	Anzahl berufstätiger Kleinmachnowern
Kleinmachnow	15
Teltow	6
Potsdam	11
Berlin-Zehlendorf	16
Berlin-Mitte, -Kreuzberg und -Friedrichshain	28
Berlin-Steglitz, -Wilmerdorf und -Dahlem	9
Berlin-Sonstige	23
Sonstige außerhalb Berlin	5
Gesamt	113

Länge des Arbeitsweges

Knapp ein Drittel der 113 befragten Kleinmachnowern hat einen Arbeitsweg von weniger als 7 Kilometer. Die meisten haben einen Arbeitsweg von zehn bis 20 Kilometern. Weitere 21 haben mehr als 20 Kilometer Arbeitswege. Jeweils Dreiviertel der Befragten haben ein Auto oder ein Fahrrad zur Verfügung. Ein Drittel verfügt über eine Monatskarte für den ÖPNV.

Tabelle 5: Länge der Arbeitswege von 113 Kleinmachnowern (2007)

Länge des Arbeitsweges	Anzahl
weniger 3 km	9
3 bis 5 km	14
5 bis 7 km	10
7 bis 10 km	11
10 bis 20 km	46
mehr als 20 km	21
keine Angabe	2
Gesamt	113

¹² Wegen der geringen Stichprobe werden im Folgenden lediglich absolute Zahlen genannt.

¹³ Dies ist möglicherweise darauf zurückzuführen, dass das Geschlecht in Form von Symbolen dargestellt wurde und diese nicht für jeden nachvollziehbar zuzuordnen waren.

Mehr als Dreiviertel (86) der Befragten haben ein Fahrrad zur Verfügung. Ebenso viele haben die Möglichkeit, mit dem Auto zur Arbeit zu fahren. Ein Drittel (36) gibt an, eine Monatskarte für den ÖPNV zu haben.

Mehr als die Hälfte (62) geben an, regelmäßig im Sommer bzw. bei gutem Wetter mit dem Rad zur Arbeit zu fahren¹⁴. Ein Drittel davon steigt nach dem ersten Teilstück vom Fahrrad auf die S-Bahn oder andere öffentliche Verkehrsmittel um. Ein gutes Viertel (31) fahren mit dem Auto zur Arbeit. Weitere 19 nutzen hauptsächlich den ÖPNV. Bei schlechtem Wetter bzw. im Winter verringert sich der Anteil der Rad fahrenden, erwartungsgemäß erhöht sich der Anteil der Kfz fahrenden.

Etwa ein Drittel der Befragten (32) gibt an, dass die Entfernung zum Arbeitsplatz sie daran hindert, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. 18 bemängeln schlechte oder fehlende Radwege, 15 sehen sich durch Gefahrenpunkte behindert, 12 bemängeln schlechte oder fehlende Abstellmöglichkeiten. 29 Personen geben sonstige Hinderungsgründe an.

Ein Drittel gibt an, dass der Ausbau des Radwegenetzes (35) die Fahrradnutzung verstärken kann. Einige konkrete Nennungen werden hier zu Kleinmachnow direkt gemacht, einige beziehen sich aber auch auf das Umland, also auf die Einbindung Kleinmachnows in das regionale Netz. Ein knappes weiteres Drittel sieht Chancen zur Förderung des Radverkehrs in der Verbesserung der Radwege (32). Die meisten Nennungen beziehen sich hierbei auf fehlende Bordsteinabsenkungen, schlechte Radwegeläge, zu geringe Radwegebreite oder auf gefährliche Kreuzungsbereiche. Etwa jeder sechste Befragte wünscht sich fahrradfreundlichere Verkehrsregelungen. Hierbei werden Fahrradstraßen, bessere Ampelschaltungen und Reduzierung des Kfz-Verkehrs genannt. Als weiterer wichtiger Punkt ist der Ausbau des ÖPNV von Kleinmachnow Ortsmitte zw. Dreilinden in Richtung Berlin und Potsdam in Form einer S- oder U-Bahn-Anbindung zu nennen. Weitere Befragte geben Anregungen bezüglich Öffentlichkeitsarbeit, Abstellmöglichkeiten, Pflege der Radwege, Beleuchtung und Ordnung schaffenden Maßnahmen.

Details zu den Ergebnissen enthält der **Materialband, Kapitel 5.3**.

5.3.4 Ergebnisse der „Mitarbeiterbefragung“

Im Rahmen der „Mitarbeiterbefragung“ wurden Beschäftigte folgender vier Betriebe befragt:

- eBay International AG Zweigniederlassung Deutschland (Europark Dreilinden, Kleinmachnow)
- Gemeindeverwaltung (Kleinmachnow)
- Seniorenwohnheim Wohnstift Augustinum (Kleinmachnow)
- EBK Krüger GmbH (Techno Terrain Teltow)

Verkehrsmittelverfügbarkeit und Nutzung auf dem Weg zur Arbeit

Hinderungsgründe

Wünsche an die Gemeindeverwaltung

¹⁴ Der vergleichsweise hohe Anteil muss wohl damit erklärt werden, dass in erster Linie Rad-affine Personen geantwortet haben.

Tabelle 6: Daten zur Mitarbeiterbefragung (2007)

Betrieb	Anzahl der Beschäftigten	ausgefüllte Fragebögen	
		absolut	in %
eBay	1.150	135	12 %
Gemeindeverwaltung Kleinmachnow	88	37	42 %
Wohnstift Augustinum	90	37	41 %
EBK Krüger GmbH	118	81	70 %
Summe	1.446	290	20 %

5.3.4.1 Firma eBay

Von 1150 Beschäftigten haben 135 den Fragebogen beantwortet. Das entspricht einem Rücklauf von knapp 12 Prozent. Da die Befragung über den Bildschirm abgewickelt wurde, wurden die Fragen leicht abgeändert. Bei der Datenübertragung gab es Probleme, deshalb konnten nicht alle Ergebnisse vollständig von eBay übermittelt werden.

Personenbezogene Daten

Knapp Zweidrittel männliche Befragte gegenüber 40 % weiblichen Befragten haben den Fragebogen ausgefüllt. Die Altersstruktur deutet auf eine im Vergleich zu den anderen Betrieben junge Belegschaft hin. Der Großteil der Befragten ist im Alter von 26 bis 35 Jahren (82). Nur ein knappes Drittel der Befragten hat ein Alter von 36 bis 50 Jahren (39). Jeder zehnte Befragte ist aus der Altersgruppe der Achtzehn- bis Fünfundzwanzigjährigen. Kein Befragter ist älter als 50 Jahre.

Fast alle Befragten arbeiten in einem Vollzeit-Beschäftigungsverhältnis.

Wohnort

Etwa Zweidrittel der Befragten (89) kommen aus Berliner Stadtteilen (ausgenommen Berlin-Zehlendorf). Nur ein relativ kleiner Anteil der Mitarbeiter kommt aus Kleinmachnow oder den umliegenden Gemeinden Teltow, Stahnsdorf oder Berlin-Zehlendorf (12). Dementsprechend haben mehr als Dreiviertel einen Arbeitsweg von mehr als zehn Kilometer.

Länge des Arbeitsweges

Mehr als 80 % der Befragten gaben an, einen Arbeitsweg von mehr als zehn Kilometer zu haben. Lediglich 14 Befragte gaben an, dass die Länge unter sieben Kilometer liegt.

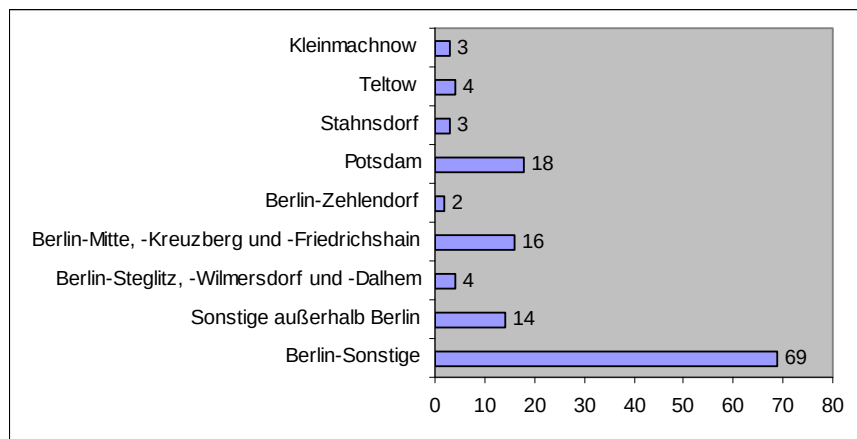


Abbildung 10: Wohnorte von 135 Beschäftigten bei eBay (2007),
Quelle: Darstellung Büro plan & rat

Etwa zwei Drittel der Befragten (66 %, 89) haben ein Fahrrad. Mehr als die Hälfte der Befragten (58 %; 78) besitzt eine Monatskarte für den ÖPNV. Die Autoverfügbarkeit ist mit 60 % (81) etwas geringer.

Etwas weniger als die Hälfte (42 %; 57) der Befragten gaben an, regelmäßig mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren.

Gut ein Viertel der Befragten kommen als Selbstfahrer mit dem Auto zur Arbeit, ebenso viele Befragte fahren mit der S-Bahn. 16 Prozent der Befragten nutzen den Zug, 14 Prozent den Bus. Etwa 17 Prozent fahren mit dem Rad zur Arbeit und nur zwei Prozent gehen zu Fuß.

Tabelle 7: Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit von 135 Beschäftigten bei eBay¹⁵ (2007)

Verkehrsmittelwahl bei jedem Wetter	Anzahl
Auto als Selbstfahrer	45
Mit der S-Bahn	40
Mit dem Zug	27
Mit dem Bus	24
Mit dem Rad	23
Auto als Mitfahrer	5
Zu Fuß	4
Sonstiges	1
Summe	169

Als Gründe, nicht mit dem Rad zur Arbeit zu fahren, wurden genannt:

- fehlende oder schlechte Abstellmöglichkeiten (32 %; 42)
- fehlende oder schlechte Radwege (40 %; 53)
- zu große Entfernungen (36 %; 48)
- Gefahrenpunkte (25, 19 %)
- Sonstiges (17 %; 22).

Die meisten Befragten bemängelten den Radweg zwischen S-Bahn-Haltestelle Wannsee und Dreilinden, der durch einen Wald führt und als in einem sehr schlechten Zustand beschrieben wurde. Auch das Anbringen einer Beleuchtung wurde gefordert (detaillierte Mängelliste als **Anlage im Materialband, Kap. 6**).

An den Arbeitsstellen werden mehr und überdachte Fahrradständer gefordert. Beleuchtung, Überdachung und Diebstahlschutz sowie zusätzliche Fahrradständer sind auch an der S-Bahn-Haltestelle Wannsee gewünscht. Eine angemessene Radwegeverbindung zwischen Potsdam und Dreilinden wünschen sich einige Befragte. Außerdem wird angegeben, dass zwischen Berlin-Steglitz und Teltow ein Radweg fehlt. Einzelne fordern einen S-Bahnhof direkt in Dreilinden, größere Fahrradabteile und bessere Busverbindungen. Dusch- und Umkleidemöglichkeiten sowie De-

Verkehrsmittelverfügbarkeit und Nutzung auf dem Weg zur Arbeit

Hinderungsgründe

Wünsche an Verwaltung und Arbeitgeber

¹⁵ Da die Befragung über den Bildschirm abgewickelt wurde, wurde diese Frage leicht abgeändert („Verkehrsmittelwahl bei jedem Wetter“). Bei der Datenübertragung gab es Probleme, deshalb sind Mehrfachnennungen bei der Wahl des Verkehrsmittels möglich.

pots für Wechselkleidung im Betrieb sind erwünscht (vgl. auch Kap. 5.2.3).

5.3.4.2 Gemeindeverwaltung Kleinmachnow

Personenbezogene Daten

Von 88 im Rathaus Kleinmachnow Beschäftigten haben 37 den Fragebogen beantwortet. Das entspricht einem Rücklauf von 42 Prozent. Davon sind 21 Personen weiblich und 11 männlich. Fünf Personen haben zu ihrem Geschlecht keine Angabe gemacht. Knapp die Hälfte der Befragten ist in der Altersgruppe 36 bis 50. Jeweils knapp ein Viertel der Befragten ist zwischen 26 und 35 Jahre alt bzw. älter als 50 Jahre. Knapp Dreiviertel der Befragten haben ein Vollzeit-Beschäftigungsverhältnis.

Wohnort

Der überwiegende Anteil der Beschäftigten wohnt in Kleinmachnow, zusammen mit Teltow, Stahnsdorf und Berlin-Zehlendorf liegt der Anteil bei knapp 60 %. Diese haben einen Arbeitsweg von weniger als sieben Kilometer.

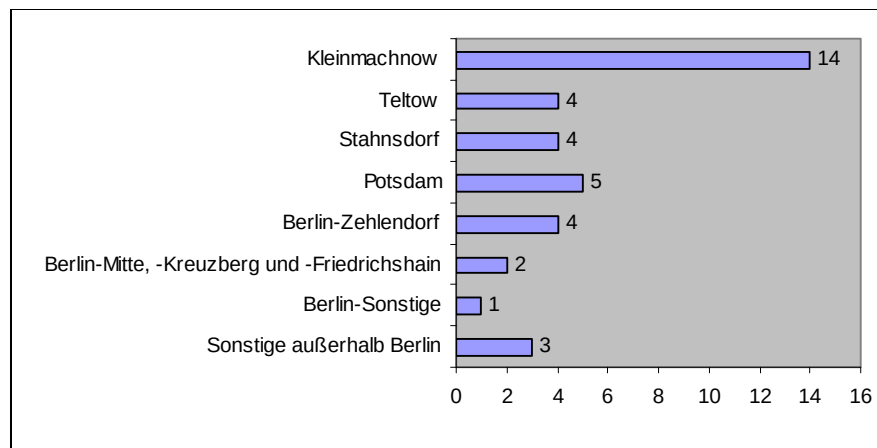


Abbildung 11: Wohnorte von 37 Beschäftigten der Gemeindeverwaltung Kleinmachnow,
Quelle: Darstellung Büro plan & rat

Länge des Arbeitsweges

Auch die Verteilung der Länge des Arbeitsweges macht deutlich, dass der Großteil der Beschäftigten in einer fahrradaffinen Entfernung zur Arbeitsstelle wohnt.

Tabelle 8: Länge des Arbeitsweges für 37 Beschäftigte der Gemeindeverwaltung Kleinmachnow (2007)

Länge des Arbeitsweges	Anzahl Beschäftigter
weniger 3 km	12
3 bis 5 km	8
5 bis 7 km	2
7 bis 10 km	3
10 bis 20 km	6
mehr als 20 km	5
keine Angabe	1
Gesamt	37

30 Befragten steht ein Auto (81 %), 29 Befragten ein Fahrrad (78 %) für den Weg zur Arbeit zur Verfügung. Bei gutem Wetter geben 21 Befragte (57 %) an, das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit zu nutzen. Acht (22 %) geben an, das Auto auch bei gutem Wetter zu nutzen. Von den acht Autofahrern haben fünf einen Arbeitsweg von mehr als zehn Kilometer. Insgesamt ist der Anteil der Rad fahrenden Beschäftigten als hoch einzustufen.

Verkehrsmittelverfügbarkeit und Nutzung auf dem Weg zu Arbeit

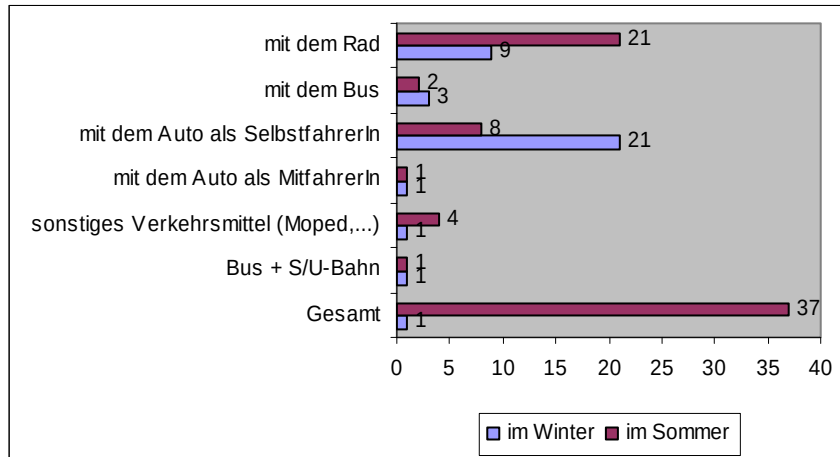


Abbildung 12: Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg von 37 Beschäftigten der Gemeindeverwaltung Kleinmachnow (2007) ,
Quelle: Darstellung Büro plan & rat

Von den Befragten haben 20 Personen Hinderungsgründe für die Nutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Arbeit genannt. Die Hälfte der Nennungen fiel auf „zu große Entfernung“.

Ansonsten wurden eine Vielzahl von persönlichen Gründen genannt, auch Bequemlichkeiten. Hervorzuheben ist einerseits, dass Konflikte mit dem Kraftverkehr verhindern, das Rad auf dem Weg zur Arbeit zu nutzen. Außerdem wird genannt, dass die Kinder zur Schule oder Kindertagesstätte gebracht werden müssen. Beides erfordert Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit, insbesondere im Schülerverkehr, um das Rad auf dem Weg zur Arbeit attraktiver zu machen.

Im Rahmen von zwei offenen Fragen wurde die Gemeinde auf weitere Verbesserungsmöglichkeiten aufmerksam gemacht. Hierbei wurden allgemeine Punkte wie beispielsweise Ausbau und Optimierung des Radwegenetzes sowie von Ampelphasen genannt. Aber auch konkrete Stellen wurden aufgeführt: die Förster-Funke-Allee, Zehlendorfer Damm, Hohe Kiefer, Seeberg und die Karl-Marx-Straße. Weiterhin wurden Konflikte der Radfahrer mit den Kfz-Fahrern bemängelt und gewünscht, dass Möglichkeiten gefördert werden, Kinder ohne Auto zu transportieren. An mehreren Stellen nutzten Befragte auch die Möglichkeit, die Situation für Radfahrer in Kleinmachnow ausdrücklich zu loben.

Für die Gemeindeverwaltung als Arbeitgeber wurden zur Förderung des Radfahrens Dusch- und Umkleidemöglichkeiten gewünscht. Ein kleiner Teil wünscht sich Verbesserungen der Abstellmöglichkeiten in Form eines besseren Zuweges, größerer Anzahl und höherem Komfort durch mehr Überdachung.

Hinderungsgründe

Wünsche an Verwaltung und Arbeitgeber

5.3.4.3 Wohnstift Augustinum

Personenbezogene Daten

Das Wohnstift Augustinum hat 90 Beschäftigte, davon haben 37 Personen den Fragebogen beantwortet (Rücklauf 41 %). 22 der Befragten sind weiblich¹⁶, sechs sind männlich. Neun Personen haben zum Geschlecht keine Angaben gemacht. 15 der Befragten sind aus der Altersgruppe der 36 bis 50jährigen (41 %). Der Rest verteilt sich in gleichen Teilen auf die Personengruppen, die höchstens 35 Jahre alt bzw. älter als 50 Jahre sind. Nur ein Drittel arbeitet in Vollzeit, ein weiteres Drittel in Teilzeit mit mindestens 30 Stunden.

Wohnort

Ungefähr ein Drittel der Beschäftigten wohnt in Kleinmachnow, weitere vier Personen in Teltow und drei in Berlin-Zehlendorf, also insgesamt mehr als die Hälfte der Befragten in fahrradaffiner Entfernung.

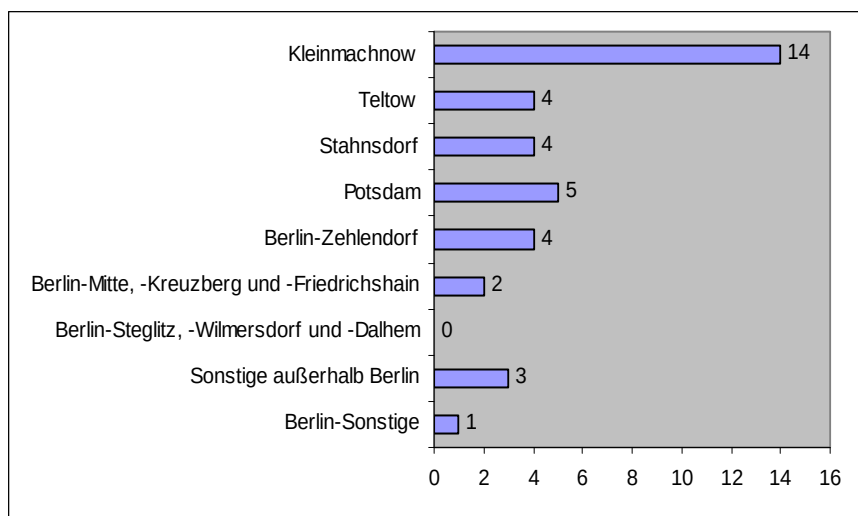


Abbildung 13: Wohnorte von 37 Beschäftigten des Wohnstifts Augustinum (2007),

Quelle: Darstellung Büro plan & rat

Länge des Arbeitsweges

Die Verteilung der Länge des Arbeitsweges macht ebenfalls deutlich, dass der Großteil der Beschäftigten in einer fahrradaffinen Entfernung zur Arbeitsstelle wohnt. 20 der Befragten wohnen in Kleinmachnow, Teltow oder Zehlendorf (54 %) und haben damit einen Arbeitsweg von weniger als sieben Kilometer.

Tabelle 9: Arbeitsweglängen von 37 Beschäftigten des Wohnstifts Augustinum (2007)

Länge des Arbeitsweges	Anzahl Beschäftigter
weniger 3 km	5
3 bis 5 km	11
5 bis 7 km	4
7 bis 10 km	0
10 bis 20 km	9
mehr als 20 km	7
keine Angabe	1

¹⁶

Insgesamt sind 80 % der Beschäftigten weiblich.

Gesamt	37
--------	----

28 der Befragten steht ein Auto zur Verfügung (76 %), 21 der Befragten ein Fahrrad (57 %). Der Arbeitsweg wird mit dem Rad oder dem Pkw unternommen. 15 Personen (44 %) geben an, regelmäßig mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. Bei gutem Wetter geben 19 Befragte (51 %) an, mit dem Auto zur Arbeit zu fahren. Hiervon haben 15 einen Arbeitsweg von mehr als 10 Kilometer.

Verkehrsmittelverfügbarkeit und Nutzung auf dem Weg zu Arbeit

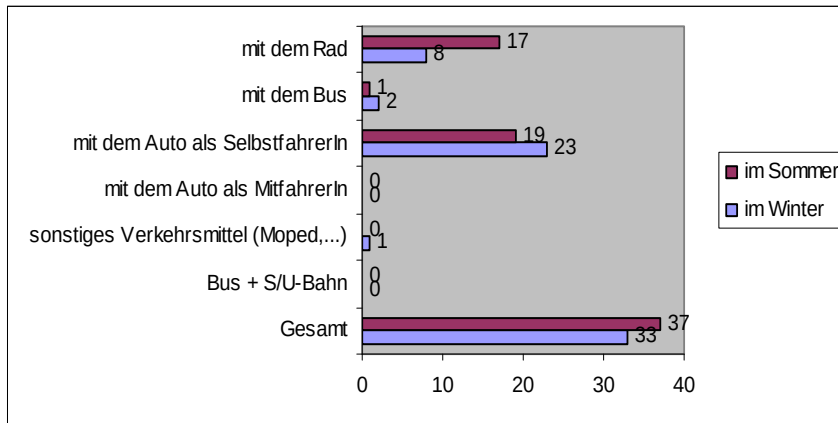


Abbildung 14: Verkehrsmittel, die Beschäftigte auf dem Weg zum Wohnstift Augustinum nutzen (2007) ,
Quelle: Darstellung Büro plan & rat

Auf die Frage, welche Hinderungsgründe es gibt, das Rad auf dem Weg zur Arbeit zu nutzen, waren von den 13 Rückantworten 10 „zu große Entfernungen“.

Verbesserungsvorschläge für die Gemeinde und den Arbeitgeber haben nur einzelne Befragte gemacht. Allgemein wurden gute und überdachte Abstellmöglichkeiten gewünscht. Vorgeschlagen wurde auch, einen Beleuchtungsscheck im Betrieb anzubieten.

Rad fahrende Befragte haben einerseits allgemein Kleinmachnow, Teltow und Stahnsdorf als verbesserungswürdig eingestuft, andererseits wurden aber auch konkrete Verbesserungsmöglichkeiten genannt. Hierbei wurden folgenden Straßen bzw. Kreuzungspunkte genannt: Sachtlebenstraße, Ende Förster-Funke-Allee, Überquerung Förster-Funke-Allee zum Zehlendorfer Damm und Meiereifeld.

5.3.4.4 EBK Krüger GmbH

Von 118 Beschäftigten haben 81 den Fragebogen beantwortet (knapp 70 % Rücklauf). Etwas mehr als die Hälfte der Befragten sind weiblich. Ein Fünftel der Befragten (16) ist zwischen 26 und 35 Jahre alt. Die Hälfte der Befragten (41) ist zwischen 36 und 50 Jahre alt. Ein Viertel (20) ist älter als 50 Jahre. Die Altersgruppe unter 26 Jahre ist stark unterrepräsentiert. 90 % der Befragten haben ein Vollzeitbeschäftigungsverhältnis.

Hinderungsgründe

Wünsche an Verwaltung und Arbeitgeber

Personenbezogene Daten

Wohnort

Mehr als ein Viertel der Befragten (34) wohnt in Teltow oder in einer der umliegenden Gemeinden. Zweidrittel der Befragten wohnt in weit entfernten Stadtteilen oder außerhalb von Berlin, davon geben 12 (15 %) an, in Potsdam zu wohnen. Dementsprechend hat knapp die Hälfte der Befragten einen Arbeitsweg von weniger als 7 Kilometer. Ein Viertel hat einen Arbeitsweg von mehr als 20 Kilometer.

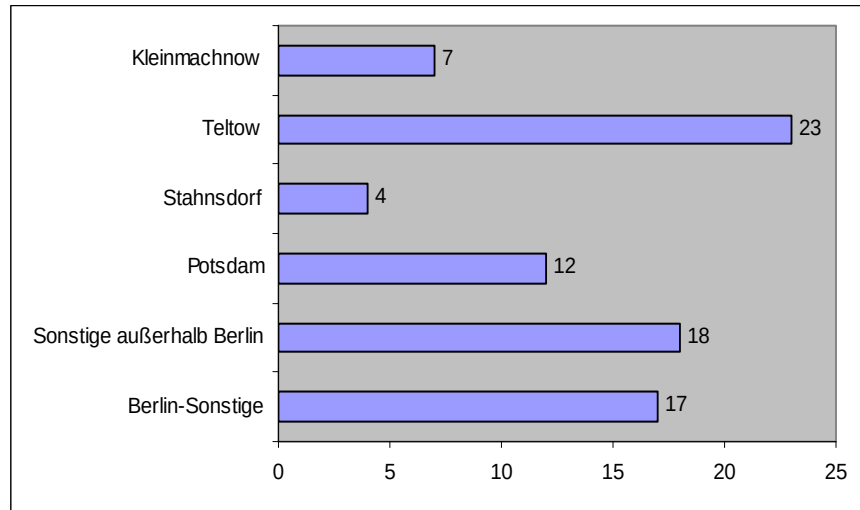


Abbildung 15: Wohnorte von 81 Beschäftigten der EBK Krüger GmbH, Teltow (2007),
Quelle: Darstellung Büro plan & rat

Länge des Arbeitsweges

Knapp die Hälfte der Befragten (43 %) gibt an, weniger als 7 km auf dem Weg zur Arbeit zurücklegen zu müssen. Jeweils etwa ein Viertel hat einen Arbeitsweg von 10 – 20 km bzw. von mehr als 20 km.

Tabelle 10: Arbeitsweglängen von 81 Beschäftigten der EBK Krüger GmbH, Teltow (2007)

Länge des Arbeitsweges	Anzahl Beschäftigter
weniger 3 km	14
3 bis 5 km	16
5 bis 7 km	5
7 bis 10 km	4
10 bis 20 km	22
mehr als 20 km	20
keine Angabe	0
Gesamt	81

Verkehrsmittelverfügbarkeit und Nutzung auf dem Weg zu Arbeit

Nur ein Drittel der Befragten verfügt über ein Fahrrad. Aber nicht alle verfügen über ein Auto, sondern lediglich zwei Drittel. Weiterhin gibt es ein knappes Viertel, das eine Monatskarte für den ÖPNV auf ihrem Arbeitsweg nutzen kann.

Nur etwa jeder Zehnte Befragte fährt regelmäßig mit dem Rad zur Arbeit. Bei einem Arbeitsweg von 3 bis 7 Kilometer fährt ein Drittel mit dem Auto, zwei Drittel nutzen das Fahrrad. Mit dem ÖV kombinierter Radverkehr wird nicht genutzt. Ab einem Arbeitsweg von mehr als 10 Kilometern fahren zwei Drittel mit dem Auto und ein Drittel nutzt den ÖPNV oder bildet Fahrgemeinschaften.

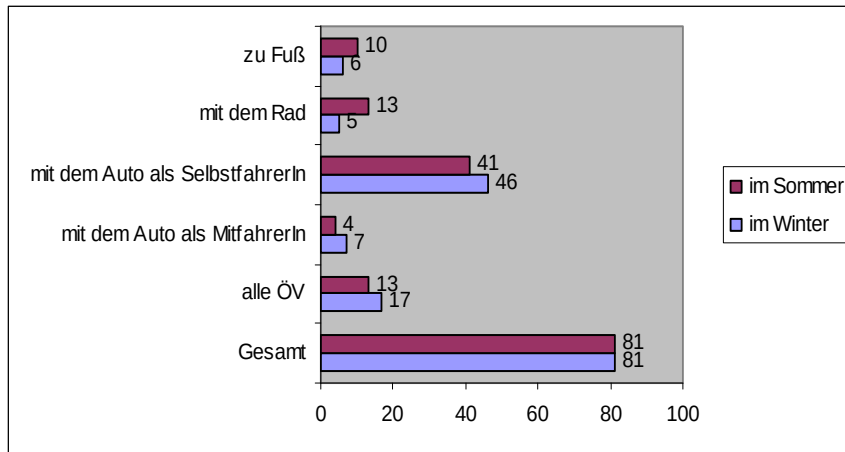


Abbildung 16: Verkehrsmittel, die 81 Beschäftigte der EBK Krüger GmbH auf dem Weg zur Arbeit nutzen (2007),
Quelle: Darstellung Büro plan & rat

Von den Befragten haben 60 Personen Hinderungsgründe für die Nutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Arbeit genannt. Knapp 70 % entfallen auf „zu große Entfernungen“. Fehlende oder schlechte Radwege (10 %), Gefahrenpunkte (10 %) stehen an zweiter Stelle.

Weitere Hindernisse sind organisatorische Gründe (z. B. Kinder zu Kita und Schule bringen), aber manche geben auch an, dass sie gar kein Fahrrad haben.

Verbesserungsmöglichkeiten sehen einige Befragte auf der Ruhlsdorfer Straße und auf der Hauptstraße in Teltow, weiterhin allgemein in Teltow und Stahnsdorf.

An Verbesserungsvorschlägen für die Gemeinde Kleinmachnow wurden hauptsächlich solche der Radinfrastruktur genannt. Der Aspekt der Verkehrssicherheit wurde auch von einigen Personen benannt. Vom Arbeitgeber wurde in erster Linie gewünscht, Möglichkeiten zum Umziehen/Waschen/Duschen einzurichten.

Die detaillierten Angaben sind im **Materialband, Anlagen zu Kap. 5.3** zusammengestellt.

5.3.4.5 Folgerungen

Bei der Bewertung der Befragungsergebnisse muss berücksichtigt werden, dass sich an der Befragung eher die Personen beteiligt haben, die eine Affinität zum Fahrrad haben.

Von den befragten Beschäftigten der Gemeindeverwaltung, der Firma eBay und des Wohnstifts Augustinum ist ein relativ großer Anteil Radfahrer. Etwa jeder Zweite der befragten Beschäftigten gibt dort an, regelmäßig das Rad zu nutzen. Allerdings haben sich

Hinderungsgründe

Wünsche an Verwaltung und Arbeitgeber

hier jeweils deutlich unter 50 Prozent der Beschäftigten an der Befragung beteiligt.

Repräsentativer sind hingegen die Daten der Firma EBK Krüger GmbH in Teltow. Knapp 70 Prozent aller dort beschäftigten Personen haben an der Befragung teilgenommen. Von diesen nutzt nur jeder Zehnte regelmäßig das Rad auf dem Weg zur Arbeit. Da ein Drittel der Beschäftigten aus Teltow oder einer der umliegenden Gemeinden kommt, gibt es hier durchaus die Möglichkeit, noch mehr Beschäftigte dazu zu bewegen, das Rad auf dem Weg zur Arbeit zu nutzen. Zu vermuten ist, dass diese Aussagen auch auf die Gemeindeverwaltung und das Wohnstift Augustinum zutreffen.

Aus allen Befragungen geht hervor, dass eine Stärkung der Kombination von Radverkehr mit ÖPNV zu einer verstärkten Nutzung des Rades auf dem Arbeitsweg führen würde (vgl. hierzu **Kap. 5.4.5**).

Neben Öffentlichkeitsarbeit für kombinierten Verkehr, einer qualitativ hochwertigen Radwegeverbindung zwischen Arbeitsstätte und Bahnhof, kann die Einführung von Jobtickets in den Betrieben auch zu einer Verstärkung der Radnutzung führen. Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen (Wartungs- und Reparaturarbeiten, günstige Konditionen für Fahrradkauf) können den Radverkehr ebenfalls verstärken.

5.4 Netzgestaltung „Der Weg zur Arbeit in Kleinmachnow“

5.4.1 Das Konzept

Gute Radverkehrsverbindungen entsprechen den Bedürfnissen der Rad Fahrenden. Gemeinsam mit Rad fahrenden Beschäftigten sowie lokalen Akteuren wurde ein Plan „Der Weg zur Arbeit in und nach Kleinmachnow“ erarbeitet. Ergebnis des diskursiven Prozesses ist ein Plan für den Weg zur Arbeit von, nach und in Kleinmachnow – ein wichtiges Teilprojekt für einen Masterplan für den Radverkehr. Der Plan zeigt neben dem Radverkehrsnetz der Gemeinde Routen aus allen Richtungen nach Kleinmachnow auf. Zusätzlich werden Mängel auf den Routen aufgenommen, die Eingang fanden in einer Gesamtmängelanalyse (vgl. **Kap. 6**).

Die Arbeiten für den Plan umfassten im Einzelnen:

- Kartieren von Arbeitsstätten in Kleinmachnow, Teltow und Stahnsdorf
- Erarbeiten von Routenplänen „Mit dem Rad zur Arbeit“ für einzelne Beschäftigte, Begleitung der Probanden (Methode „Begleitete Radtouren“), Mängelanalyse
- Erarbeiten eines Netzkonzeptes im diskursiven Prozess unter dem Fokus „Der Weg zur Arbeit“ als Teil eines „Masterplans für den Radverkehr“
- Konzepte für die Nutzung des „kombinierten Verkehrs“ (Fahrrad und SPNV).

5.4.2 Planerische Arbeiten

Die planerischen Arbeiten sind anlog der Bearbeitung eines Radverkehrskonzeptes unter dem Fokus des Berufsverkehrs „Mit dem Rad zur Arbeit“ durchgeführt worden. Sie umfassen die Darstellung der Netzanforderungen, die Bestandsanalyse und das Netzkonzept.

Die Netzplanung „Mit dem Rad zur Arbeit“ ist eine Angebotsplanung, die sich an den heutigen Quellen und Zielen des beruflichen Radverkehrs bzw. an potentiellen zukünftigen räumlichen Entwicklungen orientiert. Ziel ist es, Hauptverbindungen, die sich an den besonderen Anforderungen des Fahrrad-Berufsverkehrs orientieren, festzulegen:

- Auf dem Weg zur Arbeit werden möglichst direkte Verbindungen ohne Umwege bevorzugt.
- Schnelles Vorankommen ist vor allen Dingen durch ebene, gut befestigte Oberflächen gewährleistet.
- Soziale Sicherheit muss auch in frühen Morgenstunden und bei Dunkelheit gegeben sein.
- Für eine kombinierte Nutzung von Fahrrad und ÖPNV müssen zentrale Umsteigehaltstellen direkt erreichbar sein.

Bei den Überlegungen zu potenziellen Quell-Ziel-Beziehungen muss von Aus- bzw. Einpendlern ausgegangen werden, die ihren Wohn- oder Arbeitsplatz außerhalb des Gemeindegebietes Kleinmachnow haben.

Hinsichtlich der Verknüpfung von bedeutenden Quellen und Zielen des beruflichen Radverkehrs ist zu beachten, dass sich die Gemeinde Kleinmachnow in einem verdichteten Raum zwischen zwei Oberzentren (Berlin, Potsdam) und einem Mittelzentrum (Teltow) mit intensiven Pendlerbeziehungen befindet. So ist die Gemeinde attraktiver „grüner“ Wohnstandort für Familien in unmittelbarer Nachbarschaft zum Stadtgebiet Berlin, in dem sich die Arbeitsplätze befinden. Binnenpendler haben sowohl ihren Wohn- als auch Arbeitsplatz in Kleinmachnow.

Über Quellen und Zielen im Gemeindegebiet Kleinmachnow hinaus, wurden weitere im näheren Verflechtungsbereich kartiert (vgl. Karte **Anlage 5.4-1** im **Materialband**):

- Wohngebiete
- Gewerbegebiete, Einzelbetriebe (> 20 Mitarbeiter)
- Schulen
- Kindertagesstätten
- S-Bahnhöfe Wannsee, Mexikoplatz, Zehlendorf, Teltow-Stadt, Lichterfelde-Süd
- Regionalbahnhöfe Wannsee, Teltow
- zentraler Bushaltepunkt Stahnsdorf
- Bahnhöfe der geplanten Wiederinbetriebnahme der Stammbahn
- Anschlusspunkte an Radwegenetze der Nachbarkommunen, z. B. Radialrouten der Stadt Berlin.

Bestehende Radverkehrsverbindungen und deren Qualitäten wurden ausgewertet. Folgende Methoden wurden angewandt, um bestehende Wegebeziehungen und dort auftretende Mängel zu analysieren:

- Auswertung von Gutachten und übergeordneten Planungen
- Auswertung der projektbegleitenden Erwerbstätigenbefragung (vgl. Kap. 5.3.3)

Netzanforderungen „Mit dem Rad zur Arbeit“

Kartieren von Arbeitsstätten zur Bestimmung von Quelle-Ziel-Beziehungen

Bestandsanalyse

Auswertung von Gutachten und übergeordneten Planungen

Auswertung der projektbegleitenden Erwerbstätigenbefragung



Abbildung 17:
Ende des Radweges
Karl-Marx-Straße an
Landesgrenze Berlin /
Benschallee,
Quelle: Foto Büro
plan & rat



Abbildung 18:
Ernst-Thälmann-
Straße / Hohe Kiefer,
Quelle: Foto Büro
plan & rat



Abbildung 19:
Albert-Einstein-Ring,
Quelle: Foto Büro
plan & rat

- Auswertung der Mitarbeiterbefragung in vier Betrieben (vgl. Kap. 5.3.4)
- Wegebegleitung von Beschäftigten (vgl. Kap. 5.4.3)
- Bürgergespräche / Mängelcoupons

Folgende Dokumente wurden in Bezug auf das Radwegenetz ausgewertet:

- Verkehrsentwicklungsplanung für Kleinmachnow, Kleinmachnow 2002
- Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für den Landkreis Potsdam Mittelmark 2015
- Studie Nachhaltige Mobilität für Kleinmachnow, Dr. Walter Haase, 2007.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde die projektbegleitende Erwerbstätigenbefragung ausgewertet. Die Antworten auf die Fragen 7a „Wo sehen Sie Verbesserungsmöglichkeiten?“ und 7b „Was hindert Sie daran, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren?“ des Fragebogens geben Aufschluss darüber, welche Problempunkte im bestehenden Wegenetz existieren.

Ergebnisse (vgl. **Anhang zu Kapitel 5.3 im Materialband**):

- Mehrere Befragte wünschen sich einen Ausbau des bestehenden Radwegenetzes sowie Verbreiterungen bestehender Straßen begleitender Radwege.
- Bessere Bordsteinabsenkungen im Verlauf von Radwegen wurden im Bereich von Kreuzungen gefordert.
- Eine Verbesserung der Radwegeführung wird ebenfalls in Kreuzungsbereichen gewünscht.
- Mehrere Befragte befürworten die Einrichtung von Fahrradstraßen abseits von Hauptverkehrsstraßen. Entlang des Teltowkanals wird der Ausbau einer Radwegeverbindung befürwortet.

Auf die Frage 8 „Was sollte Ihrer Meinung nach die Gemeinde Kleinmachnow tun, damit das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit stärker genutzt wird?“ sind die Hauptnennungen:

- bessere Kontrolle und Freiräumen der bestehenden Radwege durch die Gemeinde
- die Einrichtung fahrradfreundlicher Ampeln (z. B. Vorrangschaltung für Radfahrer und Fußgänger)
- mehr Beleuchtung auch auf kleinen Wegen.

zur Auftaktveranstaltung am 01.06.07 auf dem Rathausmarkt:

Im Rahmen einer Auftaktveranstaltung konnten Problempunkte in einen Stadtplan eingetragen werden. Zusätzlich wurden Mängelcoupons ausgefüllt (siehe **Anlage 5.5-2** im **Materialband**).

Als besondere Problempunkte wurden benannt:

- Kreuzungsbereiche OdF-Platz, Förster-Funke-Allee / Hohe Kiefer, Hohe Kiefer /Stolper Weg, Zehlendorfer Damm / Am Weinberg
- fehlender Radweg entlang Hohe Kiefer auf einer Fahrbahnseite

Mobile Bürgerversammlung Agenda-21-Gruppe „Verkehr“

Im Rahmen der Woche der Mobilität lud die Agenda-21-Gruppe „Verkehr“ zu einer Bürgerversammlung unter Begleitung des Bürgermeisters ein. (s. **Anlage 5.5.3-6** im **Materialband**).

Diskussion Netzentwurf mit Interessierten, 08.10.07

Im Rahmen der Diskussion und Erarbeitung des Netzentwurfs wurden von den Teilnehmenden weitere Mängel genannt bzw. Anregungen gegeben. (vgl. **Kap. 5.4.4**)

Die Führung im Mischverkehr auf der Straße „Meiereifeld“ wird unter der Voraussetzung der Abmarkierung von Schutzstreifen und einer Kfz-Geschwindigkeitsreduktion begrüßt.

Die Oberflächenqualität der Wegeverbindung zwischen Europarc Dreilinden und Bahnhof Wannsee wird als sehr schlecht bezeichnet.

Generell werden freilaufende Wildschweine als Gefährdung wahrgenommen.

5.4.3 Begleitete Radtouren

Die Methode „Begleitete Radtouren“ setzt sich aus zwei Teilen zusammen:

1. einem durch Fragen gestützten Interview
2. einer teilnehmenden Expertenbeobachtung auf dem Weg zur Arbeit vom Fahrrad aus;

Der Teilnehmende wird gebeten, den Arbeitsweg per Rad wie gewohnt zu befahren. Der Experte begleitet auf dem Fahrrad und kann dadurch Beobachtungen zur Wegewahl, Geschwindigkeit und dem Verhalten im Verkehr vornehmen.

Bürgergespräche / Mängelcoupons



Abbildung 20:
Projektinfostand auf dem Rathausmarkt zur Auftaktveranstaltung am 01.06.07, Quelle: Foto Büro plan & rat



Abbildung 21:
Auftaktveranstaltung am 01.06.07 auf dem Rathausmarkt, Quelle: teltOwkanal

Die Methode

Vorbereitung und Durchführung



Abbildung 22:
Teltow, Potsdamer
Straße,
Quelle: Foto Büro
plan & rat

Im Rahmen der Koordination von Betriebsberatungen in vier Betrieben (siehe **Kap. 5.2**) wurde die Geschäftsleitung gebeten, Personen anzusprechen, die bereit wären, sich auf dem Weg zur Arbeit (Hin- oder Rückweg) begleiten zu lassen. Mit den genannten Personen wurde Kontakt aufgenommen, Ziel und Methode erläutert sowie ein Termin vereinbart.

Tabelle 11 zeigt Wohn- und Arbeitsort der Teilnehmenden, die Länge ihres Arbeitsweges sowie personenbezogene Daten. Diejenigen, die (fast) täglich pro Richtung eine Strecke von zehn bis 15 Kilometer zurücklegen, benötigen in der Regel zwischen 30 und 45 Minuten. Auf die Frage zur Motivation der Fahrradbenutzung auf dem Arbeitsweg wurde überwiegend geantwortet: „körperliche Fitness“ bzw. „Bewegungsausgleich zur Büroarbeit“. Weitere häufige Nennungen betreffen den Aspekt „Kosteneinsparung“, aber auch „Gewohnheit von Kindheit an“.

Die begleiteten Radtouren wurden im Juli/August 2007 mit elf Personen (acht Frauen, drei Männer) durchgeführt.

Tabelle 11: Angaben zu begleiteten Radfahrern und deren Arbeitsweg

Nr.	Geschlecht/ Alter	Arbeitsort	Wohnort	Weglänge	Bemerkungen
1	w / ca. 50 J.	Berlin Mitte	Kleinmachnow	ca. 24 km	Kombination mit S-Bahn
2	m / ca. 40 J.	Gemeindeverwaltung Kleinmachnow	Kleinmachnow	3,5 km	
3	w / > 50 J.	Gemeindeverwaltung Kleinmachnow	Kleinmachnow	1,8 km	
4	w / ca. 45 J.	Gemeindeverwaltung Kleinmachnow	Babelsberg	12 km	
5	w / > 50 J.	Gemeindeverwaltung Kleinmachnow	Babelsberg	10 km	
6	m / 30-40 J.	Gemeindeverwaltung Kleinmachnow	Berlin-Kreuzberg	10,5 km	Kombination mit S-Bahn
7	w / 20-25 J.	eBay, Kleinmachnow OT Dreilinden	Teltow	6 km	
8	w / 40-50 J.	eBay, Kleinmachnow OT Dreilinden	Teltow	6,3 km	
9	w / 20-25 J.	eBay, Kleinmachnow OT Dreilinden	Potsdam	> 10 km	Anreiz durch ADFC-AOK-Aktion (?)
10	w / ca. 30 J.	eBay, Kleinmachnow OT Dreilinden	Berlin-Lankwitz	14 km	
11	w / ca. 30 J.	eBay, Kleinmachnow OT Dreilinden	Berlin-Lankwitz	14 km	



Abbildung 23:
Teltow, Ruhlsdorfer
Platz, Radfahrbahn
endet auf marodem
Gehweg,
Quelle: Foto Büro
plan & rat

Die Ergebnisse wurden in Befahrungsprotokollen dokumentiert (siehe **Anlage 5.4.-3** im **Materialband**).

Häufig genannte Probleme:

- Der Zustand der Wegeoberflächen von straßenbegleitenden Radwegen wird vor allem in den Nachbarkommunen Kleinmachnows bemängelt. Übereinstimmend wurde der Ausbau des Radwegenetzes in Kleinmachnow als positiv wahrgenommen.
- Im Bereich der Schulen kommt es immer wieder zu Konfliktsituationen zwischen Radfahrern und Fußgängern.

Aus der teilnehmenden Expertenbeobachtung konnten folgende allgemeingültige Erkenntnisse gewonnen werden:

- Der Wunsch, die Arbeitsstelle möglichst auf direktem, schnellem Weg zu erreichen, verleitet dazu, Radwege auch in der falschen Richtung zu benutzen.
- Alle begleiteten Personen müssen auf langen Abschnitten ihres Arbeitsweges alle anderen Verkehrsteilnehmenden umsichtig im Blick haben. Oftmals müssen sie auf ihr Recht auf Vorfahrt verzichten, um sich nicht selbst zu gefährden.
- Es besteht die Tendenz, die Fahrbahn den straßenbegleitenden Radwegen vorzuziehen, um komfortabler und schneller ohne Bordsteinabsenkungen voranzukommen.
- Die Personen, die einen Kreisverkehr zu durchfahren haben, machten dort tendenziell einen verunsicherten Eindruck und ziehen begleitende Fußwege der Fahrbahn vor.

5.4.4 Das Ergebnis: Ein Radweg-Netzplan für Kleinmachnow

Grundlage für die Entwicklung eines Radweg-Netzplanes sind kartierte Quell- und Zielorte im Gemeindegebiet Kleinmachnow sowie Wege, die während der begleiteten Radtouren abgefahren wurden. Quell- und Zielorte für den Berufsverkehr wurden in Luft- bzw. Wunschlinien gebündelt und auf Grundlage einer Bestandsanalyse auf konkrete Straßen und Wege umgelegt. Dabei wurden auch Netzlücken identifiziert.

Der Netzentwurf wurde mit acht Mitgliedern des Projektforums und begleiteten Radfahrern am 08.10.07 in den Räumen der Gemeindeverwaltung diskutiert. Dabei wurden Änderungen im Routenverlauf aufgenommen (Netzplan siehe **Anlage 5.4-1** im **Materialband**).

Die Teilnehmenden betonten die hohe Bedeutung der Anbindung an wichtige S-Bahnhöfe und stellten übereinstimmend fest, dass auf dem Weg zur Arbeit vorzugsweise schnelle Verbindungen auf der Fahrbahn bevorzugt werden.

Das Radwegenetz für den Berufsverkehr besteht aus folgenden Netzelementen:

- Führung auf straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen

Im Gemeindegebiet Kleinmachnow besteht entlang der Hauptverkehrsstraßen ein flächendeckendes System von straßenbegleitenden Radwegen bzw. Geh- und Radwegen. Entlang der Hauptverkehrsachsen, die vielfach auch Hauptverbindungen auf dem Weg zur Arbeit darstellen, sind die vorhandenen straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen ein Element des Netzes.



Abbildung 24:
Stahnsdorf, Kreisverkehr Wannseestraße,
Quelle: Foto Büro plan & rat



Abbildung 25:
Diskussion Netzentwurf im Rathaus Kleinmachnow,
Quelle: Foto Büro plan & rat

Netzelemente



Abbildung 26:
Kleinmachnow, Radweg Hohe Kiefer,
Quelle: Foto Büro plan & rat



Abbildung 27:
Kleinmachnow, Käthe-Kollwitz-Straße,
Quelle: Foto Büro
plan & rat

Netzlücken



Abbildung 28:
Berlin-Zehlendorf,
Idsteiner Straße,
Quelle: Foto Büro
plan & rat



Abbildung 29:
Fahrradabstellanlage
neben Bushaltestelle
am Adam-Kuckhoff-
Platz,
Quelle: Foto Büro
plan & rat

Situation im ÖPNV und Potentiale

- Erschließungsstraßen (max. 30 km/h)
Die Führung im Mischverkehr mit dem MIV ist in verkehrsberuhigten Zonen für Erwachsene auf glattem Wegebelaag problemlos möglich. Sie sind Bestandteil des Netzes, wo Hauptverkehrsstraßen mit hohen DTV-Werten vermieden werden können.
- selbstständig geführte Wegeverbindungen
Selbstständig geführte Wegeverbindungen sind direkte, geradlinige Abschnitte und ideale „Schnellwege“ im Berufsverkehr.

Folgende Lücken wurden als potentielle Elemente eines künftig optimalen Radwegenetzes identifiziert:

- Verbindung zwischen Königsweg (Berlin-Wannsee durch Forst Düppel) und Musikerviertel Kleinmachnow (zwischen An der Stammbahn und Rudolf-Breitscheid-Straße)
- durchgehende Verbindung entlang des Stolper Weges Richtung Europarc Dreilinden
- komfortable Radverbindung entlang des Teltowkanals zwischen Machnower Schleuse und Zehlendorfer Damm
- Zweirichtungsbefahrbarkeit der Straße Am Weinberg
- Ausbau Wegeverbindung zwischen Iserstraße (zu Teltow) und Hamburger Straße (zu Stahnsdorf).

5.4.5 Konzepte für die Nutzung des „kombinierten Verkehrs“ – Fahrrad und SPNV im Einzugsbereich Kleinmachnow

Die Nutzung des Fahrrades kann in Kombination mit dem SPNV die Reichweiten des Fahrrades deutlich vergrößern und gegenüber einem Zubringerbus auch Zeitvorteile bieten.

In der Gemeinde Kleinmachnow gibt es aufgrund der Lage zwischen den drei Zentren Berlin, Potsdam und Teltow nahezu allseitig intensive Pendlerbeziehungen. Eine Vielzahl von Distanzen zwischen den SPNV-Haltestellen und den Wohnstandorten bzw. den Betrieben im Gemeindegebiet Kleinmachnow liegen in einer Distanz von maximal sechs Kilometern.

Aufgrund der fahrradfreundlichen Entfernungen zu den umliegenden Haltestellen des SPNV und der steigungsarmen topographischen Lage sind kombinierte Mobilitätslösungen für die Verkehrsverlagerung in Kleinmachnow von hoher Bedeutung.

Die Gemeinde Kleinmachnow hat keinen eigenen Anschluss an das überregionale Netz des SPNV. Busse der Havelländischen Verkehrsgesellschaft und der BVG übernehmen Zubringerfunktion zu den Bahnhöfen in den Nachbarkommunen. Aufgrund der flächenhaft angelegten Siedlungsstruktur in Kleinmachnow fährt der Bus nicht alle Wohnviertel an. Teilweise müssen mit dem Bus längere und damit zeitintensive Schleifen gefahren werden.

Mit der Stilllegung der Berlin-Potsdam Stammbahn zwischen dem S-Bahnhof Zehlendorf und dem S-Bahnhof Griebnitzsee nach 1945 verlor Kleinmachnow seine ortsnahe Bahnhaltepunkte im

Berliner Schienennetz und damit eine schnelle SPNV-Anbindung an die benachbarten Zentren Potsdam und Berlin.

Seit der Wiedervereinigung wird die Reaktivierung des noch freigehaltenen Gleiskörpers in den verschiedenen Gremien der Länder Brandenburg und Berlin diskutiert. Inzwischen sind beide Länder übereingekommen, eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Wiederinbetriebnahme der Stammbahnstrecke in Auftrag zu geben¹⁷. Insbesondere ein im Europarc Dreilinden projektieter Regionalbahn-Haltepunkt wäre für die Einpendler des dortigen Gewerbegebietes von hoher Attraktivität.

Die in Tabelle 12 aufgeführten Haltepunkte des Schienenverkehrs in den Nachbarkommunen Kleinmachnows sind für Ein- und Auspendler von Bedeutung.

Tabelle 12: Angaben zu Haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs

SPNV-Haltepunkt	Bahnlinie	Entfernung zum Rathausmarkt Kleinmachnow	Aufzüge zu den Bahnsteigen	Fahrrad-Abstellanlagen
Wannsee	RB, IC, S1, S7	ca. 4,5 km	zum Busbahnhof vorhanden, alle Gleise bis auf 5 und 6 mit Aufzügen erreichbar	84 überdachte, 56 unüberdachte
Mexikoplatz	S1	ca. 4,5 km	vorhanden	70 unüberdachte
Zehlendorf	S1	Ca. 5,5 km	vorhanden	
Teltow-Stadt	S25	ca. 4,7 km	vorhanden	44 überdachte, 36 unüberdachte
Lichterfelde Süd	S25	ca. 7 km	vorhanden	52 überdachte
Teltow	RB	ca. 6,7 km	nicht vorhanden	52 überdachte (seit 04/09)

Neben der Mitnahme des Fahrrades in den Fahrzeugen des SPNV werden Fahrräder von Arbeitspendlern auch an den Quell- oder Zielbahnhöfen über mehrere Stunden bzw. Nächte hinweg abgestellt.

Einzelne Komponenten der Transportkette aus Fahrrad und SPNV werden mit ihren Stärken und Schwächen in den folgenden Absätzen benannt. Empfehlungen zur Optimierung der Kette für Kleinmachnow werden dargestellt.

Wichtige Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrades im Alltag ist seine sichere und regenfeste Verwahrung an einem möglichst wohnungsnahen Platz. Müssen Fahrräder über Stockwerke hinweg getragen werden oder sind sie Wind und Wetter ausgesetzt, werden häufig andere Verkehrsmittel bevorzugt.

Die Fahrt auf möglichst direktem und damit zeitsparendem Weg an den nächsten SPNV-Haltepunkt ist für den Arbeitsweg von großer Bedeutung. Wegstrecken, die ein zügiges Vorankommen ermöglichen und ein hohes Maß an Sicherheit bieten, werden bevorzugt. Mehr Wahlmöglichkeiten zwischen der Nutzung der Fahrbahn und

Bewertung von Komponenten der Transportkette Rad-ÖPNV für Kleinmachnow

Fahrrad-Abstellsituation am Wohnort

Weg zwischen Wohnung / Arbeitsstelle und SPNV-Haltepunkt

¹⁷ Eine Bürgerinitiative Stammbahn weist auf die Zahl von täglich rund 12.000 Fahrgästen hin, die in einer Untersuchung der Brandenburger Landesregierung angegeben wurden.

straßenbegleitenden Radverkehrswegen wurden als Wünsche von interessierten Bürgern im Rahmen der Diskussion des Radwegenetzplanes für Kleinmachnow geäußert (vgl. Abschnitt 5.4.4). Die Fahrt auf einer durchgehend ebenen Straßenfahrbahn ohne Rücksichtnahme auf Fußgänger bzw. Grundstückszufahrten kann erhebliche Zeitvorteile bringen.

Auch die Räumung der Radverkehrsanlagen von Schnee oder Laub ist notwendig, um den gewohnten Zeitplan ganzjährig einhalten zu können und pünktlich den Arbeitsort zu erreichen.

Die Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen des SPNV wird durch eine bequeme Erreichbarkeit der Bahnsteige mit dem Fahrrad erleichtert. Alle in Tabelle 12 genannten Haltepunkte außer dem Regionalbahnhof Teltow bieten einen Zugang zu den Bahnsteigen über Aufzüge.

Zugänglichkeit der Bahnsteige



Abbildung 30:
Aufzug am S-Bahnhof
Zehlendorf, Quelle:
Foto Büro plan & rat

Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen



Abbildung 31:
ausgewiesenes
Fahrradabteil der
Berliner S-Bahn,
Quelle: Foto Büro
plan & rat

Die Abstell-situation im Umfeld von SPNV-Haltepunkten



Abbildung 32:
Fahrradabstellanlage
S-Bahnhof Teltow-
Stadt, Quelle: Foto
Büro plan & rat

In Regionalzügen und S-Bahnen ist die Mitnahme von Fahrrädern rund um die Uhr erlaubt. Die einzelne Fahrradmitnahme kostet den ermäßigten Fahrpreis, für Stammkunden gibt es Fahrrad-Monatskarten.

Ausreichende Kapazitäten zur Fahrradmitnahme sind in den meisten Zügen der Berliner S-Bahn aufgrund von Modernisierungen vorhanden. Mehrzweckabteile und Niederflurtechnik erleichtern die Fahrradmitnahme. Die großen Verkehrsunternehmen im Berliner Raum informieren auch auf ihren Internetseiten über Möglichkeiten der Fahrradmitnahme.

Viele Pendler parken ihr Fahrrad häufig den ganzen Tag über im Umfeld der SPNV-Haltepunkte. Kriterien wie gleisnahe Abstellanlagen, Wetterschutz und Sicherheit sind wichtige Faktoren, wenn es beispielsweise um die Nutzung hochwertiger Fahrräder geht.

Im Zuge von Bauprogrammen der Berliner Senatsverwaltung in den Neunziger Jahren wurden auch an den in Tabelle 12 genannten SPNV-Haltepunkten Fahrradabstellanlagen gebaut bzw. erweitert. Bei Beobachtungen an Arbeitstagen wurde allerdings festgestellt, dass vor allem an den Haltepunkten Zehlendorf und Mexikoplatz die Zahl der vorhandenen Ständer bei weitem nicht ausreicht, um der Nachfrage an Abstellplätzen gerecht zu werden. Im Umfeld der genannten Haltepunkte werden Fahrräder ungeordnet abgestellt und stellen damit auch Barrieren für passierende Fußgänger dar.

An allen Abstellanlagen wurden Fahrräder gesehen, die Vandalismusschäden aufweisen. Aufgrund von fehlenden abgeschlossenen Plätzen (z.B. Fahrradstationen) ist es im Moment nicht zu

empfehlen, hochwertige Fahrräder an den SPNV-Haltepunkten über längere Zeit hinweg zu parken. Für den Bahnhof Wannsee, der zugleich Fernbahnhof ist, werden abschließbare Fahrradboxen bzw. die Einrichtung einer Fahrradstation dringend empfohlen. Langfristig sollte es auch an den wichtigen Umsteigepunkten S-Bahnhof Zehlendorf, S-Bahnhof Mexikoplatz und S-Bahnendhaltepunkt Teltow Stadt ermöglicht werden, Fahrräder in einem abgeschlossenen Areal abzustellen.

Wichtige Voraussetzung für die Annahme kombinierter Angebote ist die Bewusstseinsbildung für die Möglichkeiten des Fahrradfahrens in Kombination mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Die bestehenden Routenplaner auf der Homepage der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung bzw. des ADFC sind bspw. wichtige Hilfsmittel, um den geeigneten Weg zur Arbeit zu finden. Bei der Wegweisung von Fahrradrouten müssen die Haltestellen des ÖPNV als Ziele aufgenommen werden.

Es sollte laufend über den Stand des erreichten Standards über die lokalen Medien informiert werden, da die geschaffenen Möglichkeiten häufig nicht bekannt sind.

Kommunikation kombinierter Angebote

5.5 Organisation der Projektbausteine, Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

5.5.1 Projektorganisation

Die Koordination der Projektbausteine übernahm die Gemeindeverwaltung Kleinmachnow in einer internen Projektsteuerungsgruppe. In einem begleitenden Projektforum arbeiteten Politiker lokale Akteure zusammen. Die Moderation und weitere unterstützende Arbeiten übernahm das beauftragte Büro plan & rat.

In Verantwortung des Fachbereichs Bauen und Wohnen der Gemeindeverwaltung Kleinmachnow übernahm die Projektgruppe die fachliche Koordination. Drei Sitzungen fanden im Verlauf des Projektes statt. Sie dienten in erster Linie zur Vorbereitung der Sitzungen des Projektsforums. Zu bestimmten Themenpunkten wurden Externe hinzu geladen, so z. B. eBay und der ADFC zur Vorbereitung der Auftaktveranstaltung oder die Polizei Potsdam zum Thema Schulwegsicherheit.

Projektgruppe

Tabelle 13: Mitglieder in der Projektgruppe der Gemeindeverwaltung Kleinmachnow

Fachbereich Bauen/Wohnen	• Fachbereichsleiterin • Sachgebiet Tiefbau/Gemeindegrün • Sachgebiet Stadtplanung/Hochbau
Fachbereich Öffentliche Sicherheit	• Fachbereichsleiter
Fachbereich Schule/Kultur/Soziales	• Sachgebiet Schule/Kultur
Fachbereich Innere Verwaltung	• Sachgebiet ADV
Büro des Bürgermeisters	• Presse/Öffentlichkeitsarbeit

Für die fachlich-inhaltliche Arbeit und zur Beteiligung der lokalen Akteure ist das Projektforum unter Leitung des Bürgermeisters eingerichtet worden. Das Projektforum, in dem lokale Akteure, politische Vertreter der Gemeindeverwaltung und des Kreistages sowie die Verwaltung vertreten waren, hat in fünf Sitzungen wichtige

Projektforum

Impulse für das Projekt gegeben (siehe Tabelle 15). Hervorzuheben ist, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) an zwei Sitzungen teilgenommen hat und u. a. über den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) informiert hat¹⁸.

Tabelle 14: Mitglieder des Projektforums in der Gemeinde Kleinmachnow

Gruppe		Personenanzahl
Interessenverbände	• Lokale Agenda 21	10
	• BUND	1
	• ADFC	1
	• weitere	2
Politik	• Gemeindevertretung	6
	• Kreistag	4
Verwaltung	• Bürgermeister	1
	• Fachbereich Bauen/Wohnen	2
Arbeitgeber	• eBay	2
BMVBS		1

Tabelle 15: Sitzungsdaten und –inhalte des Projektforums

Nr.	Datum	Inhalte
1.	19.04.07	• konstituierende Sitzung des Projektforums unter Teilnahme des BMVBS und des Bürgermeisters • Information zum Nationalen Radverkehrsplan • Vorstellung und Diskussion des Projektansatzes • Vorbereitung einer Informationsveranstaltung für die interessierte Öffentlichkeit
2.	03.07.07	• Bericht über bisherige Aktivitäten • Befragungen „Mit dem Rad zur Arbeit in Kleinmachnow“ – Diskussion der Fragebögen • Vorbereitung Aktivitäten „Woche der Mobilität“ vom 16.-21.09.07
3.	08.10.07	• Vorstellung und Diskussion bisheriger Ergebnisse „Mit dem Rad zur Arbeit“ • Aktion von ADFC/AOK • Erwerbstätigenbefragungen Kleinmachnow • Betriebsberatungen • begleitete Radtouren – „Mein Weg zur Arbeit“ • „Mängelanalyse“ – positive und negative Beispiele • Netzplanung • Nachlese „Woche der Mobilität“
4.	12.02.08	• Bilanz „Mit dem Rad zur Arbeit“ • Vorstellung Baustein „Mit dem Rad zur Schule“ – Konzeptdiskussion • Vorbereitung und Durchführung Schülerbefragung
5.	24.06.08	• Vorstellung Ergebnisse Schülerbefragung • Vorstellung Ergebnisse des Projektes Schulwegpläne (Steinweg-Schule und Weinberg-Gymnasium)

¹⁸ Das Projekt hat eine Förderung aus den nicht-investiven Mitteln zum Nationalen Radverkehrsplan erhalten.

5.5.2 Auftaktveranstaltung

Die Auftaktveranstaltung zum Projekt „Mit dem Rad zur Arbeit in Kleinmachnow“ fand am 1. Juni 2007 nachmittags auf dem Rathausmarkt statt. Ziel war ein öffentlichkeitswirksamer Auftakt mit Eventcharakter, um die Bevölkerung von Kleinmachnow über das Projekt zu informieren und aufzurufen, das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit zu nutzen. Synergien mit dem zeitgleichen Start der bundesweiten Aktion von ADFC/AOK „Mit dem Rad zur Arbeit“ sollten genutzt werden.

Das Programm umfasste neben der Eröffnung durch den Bürgermeister und einer Vertreterin des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Live-Musik und eine abschließende kurze Radtour mit dem Bürgermeister (siehe **Anlage 5.5.1** im **Materialband**). Informationsstände von ADFC, AOK, der Lokalen Agenda 21/AG Verkehr, der Interessengemeinschaft Teltowkanalau und des beauftragten Planungsbüros plan & rat rundeten das Programm ab.

Polizei und Verkehrswacht konnten für die Veranstaltung nicht gewonnen werden. Grund waren Terminüberschneidungen mit Veranstaltungen zum Internationalen Tag des Kindes am 1. Juni. Polizei und Verkehrswacht waren dort mit Info-Ständen vertreten.

5.5.3 „Woche der Mobilität 2007“

Die europäische Woche der Mobilität wird alljährlich vom Klimabündnis europäischer Kommunen durchgeführt, um klimafreundliche Alternativen zur zunehmenden Verkehrsbelastung in Städten und Gemeinden aufzuzeigen. Europäisches Schwerpunktthema für 2007 war das Motto „Straßen zum Leben“.

Ziel der Gemeinde Kleinmachnow, die 2004 dem Klimabündnis beigetreten ist, war, innerhalb der Woche vom 16. bis 22. September 2007 das Projekt „Mit dem Rad zur Arbeit“ und die Verkehrssituation im Umfeld der Schulen in den Vordergrund einer öffentlichkeitswirksamen Kampagne zu stellen.

Zur Vorbereitung der Aktionswoche wurden Abstimmungsgespräche mit interessierten lokalen Akteuren geführt.

Auf Empfehlung des Projektforums fand ein Beratungstermin mit der Schulleitung und den Lehrkräften von sechs ortsansässigen Schulen statt. Nach einem Austausch über bisherige Inhalte der Verkehrserziehung und nachhaltigen Mobilität mit Vorstellung von Projektbeispielen überlegte man gemeinsam, welche Aktivitäten die Schulen im Rahmen der Woche der Mobilität durchführen könnten. Eine Vertreterin des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) stellte Kampagnen und Arbeitsmaterialien für Schulen zur Mobilitätspädagogik des Verkehrsclubs vor.

Erfreulicherweise entstand im Verlauf der Beratung eine Idee, die von mehreren Schulen gemeinsam umgesetzt wurde. Die drei am Seeberg ansässigen Schulen organisierten einen Vormittag „Autofreier Seeberg“. Weiter wurde der Wunsch geäußert, in Sachen



Abbildung 33: Begrüßung zur Auftaktveranstaltung am 01.06.07 durch Bürgermeister Blasig auf dem Rathausmarkt Kleinmachnow, Quelle: Foto Büro plan & rat



Abbildung 34: Informationsstände auf dem Rathausmarkt, Quelle: Foto Büro plan & rat



Abbildung 35: Logo Klimabündnis, Quelle: www.klimabuendnis.org

Vorbereitung der Aktivitäten

Verkehrserziehung und Schulwegesicherheit in Kontakt bleiben zu wollen.

Mehrere Einzelveranstaltungen wurden seitens der Verwaltung in einem Terminkalender für die Woche der Mobilität gebündelt und über die Presse bekannt gegeben. Sowohl in der lokalen Kleinmachnower Zeitung als auch in der überregionalen Presse aus Potsdam erschienen im Vorfeld und im Verlauf der Woche mehrere Zeitungsartikel (vgl. **Anlage 5.5-4 im Materialienband**). Die Internetseite der Gemeinde Kleinmachnow wurde als weitere Kommunikationsplattform genutzt.

In den folgenden Absätzen werden die in der Gemeinde durchgeführten Aktivitäten kurz vorgestellt (vgl. **Anlagen 5.5.-3 im Materialienband**).

Bürgermeisterbrief an Betriebe in Kleinmachnow, Stahnsdorf und Teltow



Abbildung 36:
Bürgermeister Blasig
fährt Rad, Quelle:
Foto Büro plan & rat

In einem an die Beschäftigten von 73 Betrieben gerichteten Schreiben rief der Bürgermeister der Gemeinde Kleinmachnow dazu auf, in der Woche der Mobilität verstärkt auf das Fahrrad umzusatteln. Mit Hinweis auf den von der Gemeinde forcierten Ausbau der Fahrradverkehrsinfrastruktur in den vergangenen Jahren animierte er, diese zu nutzen, etwas für die eigene Bewegung zu tun und damit zum Klimaschutz beizutragen.

Einen Anreiz, das Fahrrad in den Weg zur Arbeit mit einzubeziehen, stellte die im Vorfeld angekündigte „Fotoblitzaktion“ dar. Wer von einer Gemeindefotografin auf dem Weg zur Arbeit mit dem Rad „geblitzt“ wurde, konnte sich auf dem Bürgeramt ein Anerkennungsgeschenk der Gemeinde abholen. Mit Einverständnis der fotografierten Radfahrer wurden diese auch auf der Homepage der Gemeinde mit Foto geehrt.

Ebenfalls im Bürgerbrief an die Betriebe lud der Bürgermeister zu einer Radtour ein.

Radtour mit dem Bürgermeister (mobile Bürgerversammlung)



Abbildung 37:
Mobile Bürgerver-
sammlung auf dem
Rad durch die
Gemeinde
Kleinmachnow,
Quelle: Foto Büro
plan & rat

Idee der Lokalen Agenda-21-Gruppe Verkehr war eine Radtour als mobile Bürgerversammlung in Begleitung des Bürgermeisters durch das Gemeindegebiet. Auf einer von Agenda-Vertretern ausgearbeiteten Route sollten gute Radverkehrslösungen auf dem Weg zur Arbeit gemeinsam angefahren und begutachtet werden. Auch auf Stellen im Straßennetz wurde aufmerksam gemacht, die aus Sicht der Agenda-Gruppe Nachbesserungsbedarf verlangen. Im Verlauf der ca. zweistündigen Tour wurden 25 Punkte im Gemeindegebiet mit ca. 40 Teilnehmenden angefahren. Da die Idee bei den Beteiligten gut aufgenommen wurde, sollen künftig weitere Befahrungen mit dem Bürgermeister stattfinden.

Um auf die Verkehrssituation im Schulumfeld auf dem Seeberg aufmerksam zu machen, hatten die drei ansässigen Schulen für die Aktionswoche einen „Autofreien Seeberg-Vormittag“ angekündigt. Schüler und Eltern wurden im Vorhinein gebeten, am Aktionstag die Kinder nicht, wie vielfach üblich, mit dem PKW vor die Schule zu fahren. Durch eine abgestimmte Aktion, die mittels eines Straßenbanners öffentlichkeitswirksam kommuniziert wurde, sollte deutlich werden, welchen Sicherheits- und Lebensgefühlgewinn ein verkehrsberuhigtes Schulumfeld mit sich bringt.

Der Bürgermeister übergab im Verlauf des Aktionstages den Schulen drei von einer ortsansässigen Firma gesponserte Fahrrad-Standluftpumpen.

Trotz des Bemühens der Schulleitungen, auf die Verkehrsalternativen aufmerksam zu machen, war am Aktionstag speziell zu Schulbeginn immer noch ein erhebliches Kfz-Aufkommen festzustellen. Die Aktion kann daher nur als Beginn einer zunehmenden Sensibilisierung für den Gewinn an Lebensraum im Schulumfeld gewertet werden.

Auf die Möglichkeit, Fahrradstraßen auszuweisen, machte die Lokale Agenda 21 mittels einer angemeldeten Demonstration in der Straße Am Weinberg aufmerksam.

In der Zeit des morgendlichen Schulverkehrs wurde unter Beteiligung von Schülern und Lehrkräften des dortigen Weinberg-Gymnasiums für eine Stunde die Straße Am Weinberg zur Fahrradstraße umgewidmet. Von der Polizei begleitet, wurden provisorische Fahrradstraßen-Schilder aufgebaut.

Pressewirksam wurde somit auf die notwendige Schulwegsicherung zu vier Schulen im Weinbergviertel aufmerksam gemacht und zum Nachdenken über vorhandene Mobilitäts Optionen angeregt.

Das Regionalmarketing „Der Teltow“ e.V. bot an einem Samstag der Woche der Mobilität eine geführte Fahrradtour in das Umland der Gemeinde an. Ein kürzlich durch den Verein ausgeschildertes Radwegenetz macht auf die Möglichkeiten der Fahrradnutzung in der Freizeit aufmerksam.

Mehrere Schulen informierten die Schüler und Eltern im Vorfeld über die Bedeutung der Woche der Mobilität und warben dafür, das Fahrrad auf den Schulwegen stärker zu nutzen. An der Eigenherd-Europa-Schule fanden im Rahmen des Herbstfestes verschiedene verkehrspädagogische Aktionen statt, z. B. ein Fahrradparcours.

Festzustellen ist, dass im Verlauf der „Woche der Mobilität“ eine ganze Reihe gut vorbereiteter Aktionen unter engagierter Beteiligung der Verwaltung, der Schulen und weiterer lokaler Akteure mit guter öffentlicher Resonanz durchgeführt worden sind. Hervorzuheben ist die Beteiligung der Mitglieder des Projektforums. Deutlich wurde jedoch auch, dass Öffentlichkeitsarbeit eine Querschnittsaufgabe ist, die über technische Verwaltungsaufgaben hinausgeht und für die in der Regel keine personellen Ressourcen vorhanden sind. Dies macht die Entwicklung einer Kommunikationsstrategie notwendig, die ziel- bzw. zielgruppenorientiert ist und

Aktion „autofreier Seeberg“



Abbildung 38:
Aufruf zum autofreien Seeberg in Kleinmachnow,
Quelle: Foto Büro plan & rat

„Demonstration“ für Fahrradstraßen



Abbildung 39:
Demonstration für Fahrradstraße Am Weinberg, Aktion der Lokalen Agenda 21,
Quelle: Foto Büro plan & rat

Radtour „Tour auf der Teltow-Bike“

Einzeliniciativen der Schulen

Zusammenfassende Einschätzung

sowohl nach außen an die allgemeine Öffentlichkeit bzw. Bürgerschaft als auch nach innen an Verwaltung und Politik gerichtet ist.

6. Zusammenfassende Mängelanalyse

Im Rahmen der Projektbausteine des Projektes „Mit dem Rad zur Arbeit“ (vgl. Abschnitte 5.1 bis 5.5) sind Mängelanalysen durchgeführt worden. Zusammengefasst in der **Anlage 6-1** im **Materialband** kann eine solche nach Örtlichkeit und Maßnahmenbereichen differenzierte Zusammenstellung der Verwaltung dienen, ein Maßnahmenprogramm zur Verbesserung der Situation des Radverkehrs in Kleinmachnow aufzulegen.

Das Ergebnis der verschiedenen Mängelanalysen zeigt, dass sich viele Rad fahrende Erwerbstätige für das Gemeindegebiet Kleinmachnow ein noch dichteres Netz bzw. eine qualitative Aufwertung von Radverkehrsverbindungen wünschen. Als Beispiele sind vor allem der fehlende Schutz für Radfahrer im Straßenabschnitt „**Meiereifeld-Uhlenhorst**“ zu nennen und die Oberflächenmängel des „**Stahnsdorfer Damms**“ mit seiner Verlängerung bis zum S-Bahnhof Wannsee.

Als Mängel wurde mehrfach auf **unzureichende Bordsteinabsenkungen** im Verlauf von Radwegen und auf unübersichtliche Führungen bzw. unzureichende Aufstellflächen in Kreuzungsbereichen (z. B. Förster-Funke-Allee/Zehlendorfer Damm, OdF-Platz) hingewiesen. Fahrbahnmarkierungen zum Schutz von Fußgängern und Radfahrern in Kreuzungsbereichen sind teilweise verblasst.

Sportlicher fahrende Erwerbstätige bevorzugen die Fahrt auf der Fahrbahn gegenüber den straßenbegleitenden Radwegen und wünschen in diesem Zusammenhang die **Aufhebung der Benutzungspflicht** von Radwegen. Zur Erhöhung des Fahrkomforts sollte daher der Einsatz von Radfahrstreifen und Schutzstreifen entlang des Fahrbahnrandes geprüft werden. Auch die Ausweisung von **Fahrradstraßen** kann auf Hauptverkehrsachsen des Radverkehrs eine sinnvolle Maßnahme sein.

Durch die begleiteten Radtouren wurde deutlich, dass Radfahrer den **Fahrkomfort** auf den Radverkehrsanlagen in **Kleinmachnow deutlich besser** einschätzen als in den **Nachbarkommunen Stahnsdorf, Teltow und Berlin**. Dies betrifft zum Beispiel bauliche Schäden im Wegebelaag wie auf der Potsdamer Allee in Stahnsdorf oder am Ruhlsdorfer Platz in Teltow, fehlende Radverkehrsanlagen im Bereich stark befahrener Straßen wie im Stadtgebiet Berlin oder mangelnde Führung in Kreisverkehren wie in der Wannseestraße in Stahnsdorf.

Für die zahlreich nach Berlin pendelnden Erwerbstätigen bzw. aus Berlin Kommenden ist die Abstellssituation an den **S-Bahnhöfen Zehlendorf, Wannsee und Mexikoplatz** unbefriedigend. Werktags sind die dort installierten Abstellanlagen in der Regel überbelegt, so dass zahlreiche Fahrräder auf den umliegenden Gehwegflächen und ohne Witterungsschutz wild geparkt werden müssen.

7. Literatur / Quellen

BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (2007): Siedlungsstruktur und Berufsverkehr, Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3.2007, Bonn.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN (BMVBS) (2004): Fahrradverkehr – Erfahrungen und Beispiele aus dem In- und Ausland, Reihe direkt, Nr. 59, Berlin.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN (BMVBS) (Hg.) (2002): Mobilität in Deutschland (MiD), Berlin.

ECHO 91 E.V. (2003): Kinderstadtplan Kleinmachnow von Kindern für Kinder, Kleinmachnow.

GEMEINDE KLEINMACHNOW (2000; 2001; 2006): Beschlussvorlagen:

- DS-Nr. 139/01 vom 21.06.2001 „Beschluss zum Zentrenkonzept (Entwicklungskonzept der Einzelhandelsstruktur für das Hauptzentrum an der Förster-Funke-Allee und geeignete Nebenzentren)“
- DS-Nr. 282/00 vom 20.12.2000 „Leitbild Lokale Agenda 21 Kleinmachnow“
- DS-Nr. 189/06 vom 19.05.2006 „Grundlagenpapier „Masterplan Fahrrad Kleinmachnow“

HAASE, WALTER (2007): Studie nachhaltige Mobilität für Kleinmachnow, Plädoyer für eine zukunftsweisende Verkehrspolitik, Kleinmachnow.

HOFFMANN-LEICHTER (2002): Verkehrsentwicklungsplanung für Kleinmachnow, Falkensee.

IVU - TRAFFIC TECHNOLOGIES AG (2004): Verkehrsentwicklungsplanung 2015 Landkreis Potsdam-Mittelmark, Abschlussbericht – Textband/Kartenband, Belzig.

KLOCKSIN, JENS; JEONG, SUNG-HO (2006): Zur Zukunft der Region Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf, Eine Studie über das Profil der Region, ihre Entwicklungspotentiale und die Chancen der Interkommunalen Kooperation (TKS-Studie), Teltow/Kleinmachnow/Teltow.

PTV AG - TRAFFIC MOBILITY LOGISTICS (2007): Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Potsdam Mittelmark 2007-2009, k. A.

STAADTPLAN INGENIEUR GMBH (2007): Gutachten Verkehrserschließung „Weinberg-Viertel“, Potsdam.

o. A. (2007): Fortschreibung Radverkehrskonzept des Landkreises Potsdam-Mittelmark, k. A.

UMWELTBUNDESAMT (2006): Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“, Chancen des Fuß- und Radverkehrs als Beispiel zur Umweltentlastung, Texte 28705, Dessau.