BYPAD-Audit der Radverkehrspolitik der Hansestadt Rostock

Schlussbericht Februar 2006

Finanziert mit Mitteln der Europäischen Union im Rahmen des Interreg III-B-Projektes "Baltic-Sea-Cycling"

PGV

Hansestadt Rostock

BYPAD-Audit der Radverkehrspolitik der Hansestadt Rostock

Schlussbericht

Auftraggeber: Hansestadt Rostock, Amt für Umweltschutz

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
Große Barlinge 72 a
D - 30171 Hannover
Telefon 05 11 - 80 80 37
Fax 05 11 - 80 46 37
E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bearbeitung: Detlev Gündel
Edzard Hildebrandt
Sebastian Kornitzky
Christoph Austen
Nicole Ulbricht

Hannover, im Februar 2006

Inhalt

0 Zusammenfassung 5

1 Einführung 11

2 BYPAD in Kürze 12

2.1 Überblick 12

2.2 Der BYPAD-Ansatz 13

2.3 Module im Fragebogen und Bewertungsstufen 16

2.3.1 Rahmenbedingungen (Module 1 bis 4) 16

2.3.2 Umsetzung (Module 5 bis 8) 17

2.3.3 Überprüfung (Modul 9) 18

2.3.4 Stufen der Entwicklung 18

3. Rostock und seine Radverkehrspolitik 21

3.1 Kurzcharakteristik 21

3.2 Ausgangslage zu Beginn des Prozesses 22

3.3 Zielsetzungen und Vorgehen der Radverkehrsförderung 22

3.3.1 Ziele 22

3.3.2 Umsetzungsstrategie 24

3.3.3 Bisheriger Ablauf der Radverkehrspolitik 26

3.4 Gesamtkonzept 27

3.4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur 27

3.4.2 Unterhaltung und Betrieb 28

3.4.3 Wegweisung und Orientierung 29

3.4.4 Fahrradparken 29

3.4.5 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln 30

3.4.6 Öffentlichkeitsarbeit 31

3.4.7 Personal und Zuständigkeiten 32

3.4.8 Finanzierung 33

3.4.9 Service 33

3.5 Wirkungen der Fahrradpolitik in Rostock 34

3.5.1 Überblick 34

3.5.2 Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr 34

3.5.3 Unfalldaten 37

3.5.4 Entwicklung beim Fahrraddiebstahl 42

3.5.5 Bewertungen durch die Nutzer: Fahrrad-Klimatest 42

3.5.6 Bewertung durch Experten: ADAC-Test Radfahren in Städten 2004 44

3.5.7 Bewertungen durch Nutzer und Experten im Vergleich 45

3.5.8 ADAC-Test-Bewertung und Verkehrsmitteldaten im Vergleich 46

3.6 Fazit 47
3.6.1 Überblick 47
3.6.2 Stärken in der Gesamtschau 48
3.6.3 Schwächen in der Gesamtschau 50

4 Ergebnisse des ersten Treffens: Bewertung und Handlungsansätze 52

4.1 Überblick 52
4.2 Erwartungen und Befürchtungen der Teilnehmer 54
4.2 Modul 1: Nutzeranforderungen (Fragen 1 bis 3) 55
4.3 Modul 2: Steuerung der Fahrradpolitik (Fragen 4 bis 6) 58
4.4 Modul 3: Strategien und Konzepte (Fragen 7 bis 8) 61
4.5 Modul 4: Finanzielle und personelle Ressourcen (Fragen 9 bis 11) 62
4.6 Modul 5: Infrastruktur, Sicherheit, Dienstleistungen (Fragen 12 bis 19) 64
4.7 Modul 6: Kommunikation und Erziehung (Fragen 20 bis 23) 70
4.8 Modul 7: Zielgruppen und Partnerschaften (Fragen 24 bis 29) 75
4.9 Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Fragen 30 bis 31) 78
4.10 Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit (Fragen 32 bis 35) 79

5 Ergebnisse des zweiten BYPAD-Treffens: Handlungsfelder und Prioritäten 81

5.1 Überblick 81
5.2 Finanzielle Absicherung 82
5.3 Zielsetzungen 84
5.3.1 Verkehrsmittelwahl 85
5.3.2 Unfallzahlen 86
5.4 Kommunikationsstruktur 87
5.5 Unterziele und Maßnahmen 88

6 Feedback der Teilnehmer 89

6.1 ... zum ersten Treffen am 8. September 2005 89
6.2 ... zum zweiten Treffen am 3. November 2005 90
6.3 ... zum dritten Treffen am 26. Januar 2006 91

7 Literatur und Quellen 92

Anhang 1 Fragebogen des ADFC-Klimatest 2003 (in Rostock 2004 verwendet) 97

Anhang 2 Beispielhaftes Mängelhinweisformular Rostock.....99

Anhang 3 Hinweise der Konrad-Adenauer-Stiftung zu Planungen..... 100

Anhang 4 Beim zweiten Treffen benannte Handlungsfelder..... 101

Anhang 5: Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit..... 102

Anhang 6 Programm zur Förderung des Radverkehrs in Rostock..... 104

Hinweise zu besonderen Formatierungen

In Kapitel 4 sind zusätzliche Informationen sowie Einschätzungen des BYPAD-Auditors vermerkt, die über die Ergebnisse des dort dokumentierten ersten Treffens bzw. die ausgefüllten Fragebögen hinaus gehen. *Zur deutlichen Abhebung dieser Einschätzungen von den Gesprächsergebnissen sind die Hinweise des Auditors kursiv gedruckt.*

In den Tabellen 1 und 2 auf den Seiten 3 und 4 sind Ergebnisse zu den Fragen *kursiv unterstrichen*, die aus Zeitgründen im ersten Treffen nicht behandelt wurden. Hier wurde vom Auditor den Fragen eine Bewertung als möglicher Kompromissvorschlag nach Einschätzung der Antworten aller Teilnehmer zugeordnet. Soweit die Einschätzung bei Durchsicht der Antworten als stark von der Gruppeneinschätzung abweichend empfunden wurde, gab es dazu Rückmeldungen an den Auditor. Bei einem dritten Treffen am 26.1.2006 wurden die hier vermerkten Bewertungen im Kompromiss als gemeinsame Bewertung von den Teilnehmern akzeptiert.

[...] bezeichnet eine Auslassung in einem Zitat oder einen Zusatz durch den Auditor. Unterstreichungen kennzeichnen längere Hervorhebungen, **Fettdruck** einzelne Worte, um eine Untergliederung zu verdeutlichen.

Mit einem Haken ✓ versehen sind abgeschlossene Arbeitsschritte oder, in den Tabellen 1 und 2 zu den Bewertungen, Kompromissvorschläge des Auditors bei der Bewertung der Fragen, zu denen keine anderslautenden Bewertungsvorschläge in den Rückmeldungen der Teilnehmer abgegeben wurden und die damit als von der Gruppe akzeptiert unterstellt werden.

Abkürzungsverzeichnis

ADFC ..... Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

AStA/STURA ..... Allgemeiner Studierendenausschuss/ StudentINNenrat

BSC ..... Baltic Sea Cycling (EU-Projekt)

BUND ..... Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

BYPAD ..... Bicycle Policy Audit (dt. etwa: Radverkehrs-Politik-Überprüfung)

ERA ..... Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (der FGSV 1995)

FGSV ..... Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

GVFG ..... Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

IGVK ..... Integriertes Gesamtverkehrskonzept

Kfz ..... Kraftfahrzeug

MIV ..... motorisierter Individualverkehr

PGV ..... Planungsgemeinschaft Verkehr

ÖV, ÖPNV ..... öffentlicher Personennahverkehr

RGS ..... Rostocker Ges. für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau

RSAG ..... Rostocker Straßenbahn AG

StVO ..... Straßenverkehrs-Ordnung

SAVE-Programm ..... EU-Programm zur Förderung der Energieeffizienz

THBA ..... Tief- und Hafenbauamt

VCD ..... Verkehrsclub Deutschland

Weitere Abkürzungen verweisen auf das Literaturverzeichnis in Kapitel 7.

0 Zusammenfassung

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

Ablauf des Verfahrens in Rostock			
Schritt	**Aktivität**	**Involvierte Akteure**	**OK**
1	**Zusammenstellung** der Evaluationsgruppe + **Terminvereinbarungen + Versand Anforderungskatalog Hintergrundinformationen**	Kontaktperson Stadtverwaltung + BYPAD-Auditor	✓
2	**Zusammenstellung Hintergrundinformationen** und Versand an BYPAD-Auditor	Kontaktperson Stadtverwaltung + ggf. andere Personen und Ämter	✓
3	**Versand BYPAD-Fragebögen per E-mail**	**Mitglieder der Evaluationsgruppe**	✓
4	**Individuelles Ausfüllen der BYPAD-Fragebögen** inkl. Abstimmung innerhalb der drei Audit-Parteien + **Rücksendung** der **ausgefüllte**n **Fragebögen per E-mail** an BYPAD-Auditor	**Mitglieder der Evaluationsgruppe**	✓
5	**Auswertung** der **Fragebögen**	BYPAD-Auditor	✓
6	**1. Audit-Meeting Konsensgespräch (8.9.2005)** kompilierter Fragebogen mit den Antworten der Mitglieder der Evaluationsgruppe	**Evaluationsgruppe,** BYPAD-Auditor BYPAD-Assistent	✓
7	**Auswertung** des **Konsensgesprächs,** Auswertung **Hintergrund-informationen**, Erstellung **Zwischenbericht**	BYPAD-Auditor BYPAD-Assistent	✓
8	**Versand Zwischenbericht an** Mitglieder der **Evaluationsgruppe** per E-Mail	BYPAD-Auditor	✓
9	**Lesen** und Stellungnahme **Zwischenbericht**	**Evaluationsgruppe**	✓
10	**2. Audit-Meeting (3.11.2005**) Formulierung von **Qualitäts-zielen**	**Evaluationsgruppe,** BYPAD-Auditor BYPAD-Assistent	✓
11	Erstellung Schluss**bericht** und Radverkehrs-Förderprogramm**, Zertifikat**	BYPAD-Auditor	✓

Die Ergebnisse sind den Tabellen 1 und 2 zu entnehmen.		**Punkte**	
MODUL / Frage		Frage	Modul
1 NUTZERANFORDERUNGEN			**2,83**
	2,67 oder 3,0, wenn ein Konsens bei Frage 3 erzielt worden wäre.		
1	Ermittlung der Nutzeranforderungen	3,0	
2	Management der ermittelten Daten	3,0	
3	Einbeziehung der Nutzergruppen	2,0 ODER 3,0 *(2,5)*	DIS-SENS
2 STEUERUNG DER POLITIK			**2,5**
4	Vorbereitung und Ausführung der Fahrradpolitik *ADFC 1,5*	2,5✓	
5	Rang der Fahrradpolitik	2,0	
6	Interne und externe Lenkungsgremien	3,0	
3 STRATEGIE & KONZEPTE			**2,5**
7	Inhalt der Fahrradpolitik & Integration in größeren Kontext *ADFC 1,5*	2,5	
8	Sicherstellung von Umsetzung der Maßnahmen des Fahrradkonzepts *ADFC 2,0*	2,5	
4 FINANZ- & PERSONALMANAGEMENT			**1,67**
9	Sicherstellung der Finanzierung	1,0	
10	finanzielle Unterstützung von Maßnahmen Dritter	1,0	
11	Qualifikation und Weiterbildungsmöglichkeiten	3,0	
5 INFRASTRUKTUR, SICHERHEIT, DIENSTLEISTUNGEN			**1,78**
12	Verbesserung Infrastruktur	2,0	
13	Unterhaltung Infrastruktur	1,5	
14	Orientierung	1,0	
15	Fahrradparken	1,5 ODER 2,0 (*1,75*)	DIS-SENS
16	Vorbeugung Fahrraddiebstahl und Vandalismus	2,0	
17	Sicherheitsverbesserungen	2,5	
18	Kombination ÖV-Radverkehr	3,5	
19	Serviceangebote	0,0	

MODUL / Frage		Punkte	
Frage		Frage	Modul
6 KOMMUNIKATION & ERZIEHUNG			**1,13**
20	Kommunikation der Fahrradpolitik (Entscheidungsträger)	*2,0*✓	
21	Imageverbesserung Radverkehr	*1,5*✓	
22	lebenslanges Rad fahren fördern	*0,0*✓	
23	Erziehung und Radfahrtraining	*1,0*✓	
7 ZIELGRUPPEN & PARTNERSCHAFTEN			**1,33**
24	Förderung Fahrradnutzung bei Beschäftigten der Stadtverwaltung	*2,0*✓	
25	Förderung Fahrradnutzung bei Beschäftigten örtlicher Arbeitgeber	*1,5*✓	
26	Förderung Fahrradnutzung im Schulverkehr	*1,5*✓	
27	Förderung Fahrradnutzung im Freizeitverkehr	*1,5*✓	
28	Förderung Fahrradnutzung im Einkaufsverkehr	*1,5*✓	
29	Förderung Fahrradnutzung in Familien	*0,0*✓	
8 ERGÄNZENDE MASSNAHMEN			**1,50**
30	Eingrenzung Autonutzung	*2,5*✓	
31	Nutzung Gesundheitseffekte	*0,5*✓	
9 EVALUATION & WIRKSAMKEIT			**1,625**
32	Ermittlung Wirksamkeit Fahrradpolitik	2,5	
33	Qualitätssicherstellung von Programmen, Maßnahmen und Handeln	1,0	
34	Monitoring Fahrradnutzung	2,0	
35	Sammlung und Nutzung von Sicherheitsdaten	1,0	
GESAMT, berechnet nach Modulen geteilt durch 9 (ohne Gewichtung) *bezogen auf die Kompromiss-Bewertungs-Vorschläge des Auditors* **(ohne Rostock-spezifische Fragen)**			**1,87**

Tabelle 1 Einzelergebnisse zu Fragen und Modulen

Rostock--spezifische Fragen			**2,03**
36	Erreichbarkeit und Durchfahrbarkeit der Innenstadt	2,5	
37	Öffnung von Einbahnstraßen	1,0	
38	Berücksichtigung Radverkehr an wichtigen Knotenpunkten	1,5 ODER 2,0 (*1,75*)	DIS-SENS
39	Fahrradtourismus: Fahrrad- und Gepäckschließfächer	0,5	
40	Fahrradtourismus: Leih-Fahrräder und Service	3,0	
41	Fahrradtourismus: Marketing	1,0	
42	Fahrradparken/ -service am Hauptbahnhof	1,0	
43	Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr	3,5	
44	Situation zwischen Fuß- und Radverkehr *TBHA 2,5, PDS 2,0*	*2,0*	

Tabelle 2 Einzelergebnisse zu Rostock-spezifischen Fragen

Zu den Inhalten der Module und zur genaueren Definition der Bewertungsstufen vgl. Kap. 2.3.

Bewertungsstufen und Punktzahlen

1.	Ad-hoc orientiert	Feuerwehr-Prinzip	0,0-1,0
2.	Isolierter Ansatz	reine Radverkehrspolitik	1,1-2,0
3.	System-orientiert	gesamtpolitischer Ansatz der Radverkehrsförderung	2,1-3,0
4.	Integrierter Ansatz	systematische Radverkehrspolitik	3,1-4,0

Bewertungsergebnis

Die Tabelle 1 zeigt die Einzelergebnisse aller Fragen und Module, Tabelle 2 die Bewertung für die Rostock-spezifischen Fragen. Letztere gehen nicht in die (für alle Städte gleichartige) BYPAD-Gesamtbewertung ein. Maximal erreichbar ist eine Bewertung von 4,0, „systematische Radverkehrspolitik“. Rostock hat mit einer Gesamtbewertung von 1,87 die Stufe 2: „isolierter Ansatz (reine Radverkehrspolitik)“ fast erreicht.

In einigen Modulen werden Bewertungen zwischen 2,0 und 3,0 erreicht; hier bestehen Übergänge zu Stufe 3, „gesamtverkehrspolitischer Ansatz der Radverkehrspolitik“. Die ersten drei Module, in denen es um Planung und Vorbereitung von Maßnahmen geht, werden am besten bewertet. Bei Betrachtung der einzelnen Fragen treten die Fragen 18 und 43 positiv hervor: mit einer 3,5 werden u.a. die sehr guten Bedingungen bei der Fahrradmitnahme im ÖPNV honoriert.

Auffällig im Vergleich zu den Ergebnissen anderer Städte ist, dass bei drei Fragen kein Konsens erzielt werden konnte, trotz z.T. längerer Diskussionen zu diesen Fragen. Für eine größerer Zahl weiterer Fragen wurde der Kompromissvorschlag des Auditors im dritten Treffen akzeptiert.

Mehrere Fragen konnten nur mit 0,0 bewertet werden. Dies betrifft die Fragen 19 (Serviceangebote), 22 (lebenslanges Rad fahren fördern) und 29 (Förderung Fahrradnutzung in Familien). Für diese Handlungsfelder sind bisher keinerlei Maßnahmen erfolgt.

Handlungsbedarf

Wesentliche Inhalte des zweiten Treffens waren die Sammlung der wichtigsten Handlungsfelder der Radverkehrspolitik aus Sicht der Teilnehmer und eine Bewertung über die Wichtigkeit der benannten Handlungsfelder, auf der Grundlage der Kapitel 1- 4, die als Zwischenbericht den Teilnehmern zur Verfügung standen. Für die wichtigsten Handlungsfelder wurden mögliche Maßnahmen besprochen. Alle benannten Themen mit der Punktbewertung sind dem Anhang 4 zu entnehmen. Grundsätzlich ist anzumerken, dass die bisherigen Aktivitäten in den Bereichen, bei denen die Wirkungen als positiv zu bewerten sind, beibehalten werden sollen. Hier geht es vorrangig um die nächsten Schritte oder um neue Handlungsfelder.

Aus der Punktebewertung der Teilnehmer ist die folgende Reihenfolge der Wichtigkeit abzuleiten:

- Finanzielle Absicherung
- Zielsetzungen
- Radverkehrsnetz
- Gestaltung von Knotenpunkten
- Öffentlichkeitsarbeit
- Kommunikationsstruktur
- Spezielle Problembereiche

Das Thema Kommunikationsstruktur wurde wegen seines übergreifenden Charakters vorgezogen behandelt. Die Punkte Radverkehrsnetz, Gestaltung von Knotenpunkten, Öffentlichkeitsarbeit und spezielle Problembereiche konnten, u.a. aus Zeitgründen, nicht umfassend behandelt werden.

Die **finanzielle Absicherung** lässt sich in zwei Unterpunkte gliedern: Bereitstellung von Mitteln im Vermögenshaushalt und Umsetzung von kostengünstigen Maßnahmen. Zum ersten Punkt wurden die beteiligten Bürgerschaftsabgeordneten gebeten, für den Haushalt des Jahres 2006 zu

versuchen, darüber Einigkeit zwischen den Fraktionen herzustellen, noch Gelder für den Ausbau von Geh- und Radwegen bereit zu stellen.

Das zweite Unterthema ist die **Umsetzung von kostengünstigen Maßnahmen**. Hier bestehen u.a. Potentiale, die in der Prioritätenliste 2003-2006 (HRO 2002a, b) enthalten sind. Außerdem sind Maßnahmen möglich, die vorrangig durch Beschilderung umgesetzt werden können (Öffnung von Einbahnstraßen, Hinweise auf für Fußgänger und/oder Radfahrer durchlässige Sackgassen, Fahrradstraßen), wobei auf für Beschilderung vorhandene Haushaltsmittel zurückgegriffen werden kann.

Zahlenmäßig festlegbare Zielsetzungen wurden für die **Verkehrsmittelwahl** bzw. den **Radverkehrsanteil** und die **Unfallentwicklung** diskutiert. Als kleinster gemeinsamer Nenner der Beteiligten lässt sich festhalten, dass der **Anteil des Umweltverbundes mindestens gehalten und möglichst gesteigert werden soll**, zu Lasten des Anteils MIV, und dass innerhalb des insgesamt steigenden Umweltverbund-Anteils auch der Anteil des Radverkehrs gesteigert werden soll. Quantitative Angaben als Konsens der BYPAD-Gruppe konnten innerhalb des zweiten Treffens nicht festgelegt werden.

Bei der Unfallentwicklung wird festgelegt, bisher ohne Angabe einer Jahreszahl, dass es **keine Steigerung der Zahl der leicht verletzten Radfahrer** geben soll, obwohl der Radverkehrsanteil steigen soll. Die **Zahl der schwer verunglückten Radfahrer** (schwer verletzte und getötete Radfahrer zusammen) soll **auf die Hälfte reduziert** werden.

Ein **„Fahrradforum“** soll etabliert werden, das organisatorisch dem Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung zugeordnet werden kann. Neben den Vertretern der Fraktionen (zumindest der vier größeren) sollten die zuständigen Ämter (Stadtamt, Tief- und Hafenbauamt, Umweltamt) möglichst mit einem konkreten Ansprechpartner vertreten sein. Hinzu kommen die Nutzerverbände ADFC und BUND. Vorgeschlagen werden 2 bis 3 Sitzungen pro Jahr, unter politischer Leitung. Voraussetzung dafür ist die Zustimmung des Ausschusses. Wesentliche Inhalte dieses neuen Gremiums sollen im Fahrradforum selbst festgelegt werden. Vorrangig werden das strategische und grundsätzliche Fragen sein.

Diskussionen zu planerischen Details an Hand vorliegender Entwurfsplanungen zu künftigen Maßnahmen sollen dort, möglichst aber besser in der **AG Radverkehr** geführt werden. Für die AG Radverkehr ist zu prüfen, ob die bisherigen Arbeitsformen beibehalten werden sollen oder ob hier Veränderungen erforderlich sind, um ergebnisorientierter zu arbeiten. Auch dies wäre, wenn es nicht in der AG Radverkehr selbst zufriedenstellend gelöst wird, ggf. im Fahrradforum zu diskutieren.

In einem zusätzlichen dritten Treffen wurde zum zwischenzeitlichen Fortschritt zu einigen konkreten Punkten berichtet. Einige beim zweiten Treffen noch strittige Themen wurden erneut und vertieft diskutiert. Die Punkte aus dem Handlungskonzept wurden zu einem **„Programm zur Förderung des Radverkehrs in Rostock“ mit 20 Punkten** weiter entwickelt. Dies Programm ist im Anhang 6 enthalten.

1 Einführung

Die Hansestadt Rostock will aufbauend auf ihren bisherigen Aktivitäten die Förderung des Radverkehrs gezielt weiter vorantreiben. Dazu ist ein Gesamtkonzept in Arbeit, das zur Vorbereitung der Weiterentwicklung der „Leitlinien zur Stadtentwicklung“ (HRO 2000) und des Integrierten Gesamtverkehrskonzepts (IGVK I 1999)

- eine Bestandsaufnahme und Bewertung der derzeitigen Situation vornimmt und die wesentlichen Schwachstellen und Umsetzungshemmnisse aufgezeigt hat,
- das bestehende Radverkehrsnetz weiterentwickelt,
- Maßnahmen ableitet, die der Komplettierung des Radverkehrssystems dienen,
- die infrastrukturellen Maßnahmen in ein umfassendes Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs integriert, das auch weitere wesentliche Bausteine wie z.B. Öffentlichkeitsarbeit oder Dienstleistungsangebote entsprechend dem Leitbild "Radverkehr als System" einbezieht.

Das Handlungskonzept soll damit als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung hinsichtlich der mittelfristig vorzuhaltenden finanziellen und personellen Ressourcen und ihrer Einstufung in konkrete Haushalts- und Maßnahmenprogramme dienen. Es ermöglicht darüber hinaus die frühzeitige Einordnung der geplanten Maßnahmen in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen und städtebaulichen Aktivitäten der Stadt und damit eine effiziente Steuerung der einzusetzenden Mittel.

Im Rahmen des EU-Interreg-III-B-Projektes „Baltic-Sea-Cycling“ beabsichtigt die Hansestadt Rostock die Bedingungen und das Image des Radverkehrs nachhaltig zu fördern. Auch im Ergebnis der Imagekampagne „Fahrradregion Rostock“ hat sich die Zusammenarbeit zwischen Politik, Verwaltung und ADFC verbessert. Durch das Qualitätsmanagementverfahren BYPAD (Bicycle Police Audit) wird eine weitere, zielführende Intensivierung dieser Zusammenarbeit angestrebt.

Der vorliegende Schlussbericht umfasst die Ergebnisse des moderierten Verfahrens zur Abstimmung über das weitere Vorgehen bei der Radverkehrsförderung in Rostock. Diese wurde mit dem Verfahren „BYPAD“ durchgeführt, für das die PGV vom europäischen BYPAD-Konsortium zertifiziert ist. Ziel ist die Einbeziehung der in verschiedenen Rollen an der Radverkehrsförderung in Rostock Beteiligten, insbesondere Personen aus den Fraktionen in der Bürgerschaft, den Nutzerverbänden und der Stadtverwaltung. Schwerpunkte sind die Auswertung der Antworten des BYPAD-Fragebogens (Fragen 1 – 35), der ergänzenden Fragen zur besonderen Situation in Rostock (Fragen 36 – 44) und die Dokumentation der Ergebnisse der beiden Treffen. Ein Zwischenbericht mit den Entwürfen der Kapitel 1 bis 4 war die Grundlage für die Diskussion eines konsens- und um-

setzungsfähigen Gesamtkonzeptes beim zweiten Treffen. Da dieses Konzept noch nicht abschließend beraten wurde, ist ein drittes Treffen am 26.1.2006 vorgesehen.

Das durchgeführte Arbeitsprogramm entspricht dem BYPAD-Verfahren, wie es 2003 bis 2005 von der PGV in 6 Städten durchgeführt wurde. Ergänzend wurden aus Sicht der Hansestadt Rostock relevante Fragestellungen integriert.

Dieser Bericht dokumentiert wesentliche Inhalte der bisherigen Radverkehrspolitik in Rostock und die Ergebnisse der beiden Treffen in Rostock, die am 8. September und am 3. November 2005 stattgefunden haben.

Auf einen Überblick zu BYPAD als einer wesentlichen methodischen Grundlage für das Verfahren in **Kapitel 2** folgt eine Vorstellung von Rostock und seiner Radverkehrspolitik im **Kapitel 3**. Diese Darstellung basiert im wesentlichen auf der Auswertung der von der Hansestadt Rostock zur Verfügung gestellten Informationen, der Website der Hansestadt Rostock sowie weiterer Literatur und Quellen und den Kenntnissen und Erfahrungen des Auditors zu Rostock und anderen Städten. Eine Bewertung aus Sicht des Auditors rundet dieses Kapitel ab.

Kapitel 4 gibt einen Überblick über Prozess und zeitlichen Ablauf des BYPAD-Audits in Rostock. Hier sind die Bewertungsergebnisse im Detail zu finden. Diese Ergebnisse beruhen auf der Diskussion beim ersten Treffen am 8.9.2005, den Modulen zugeordnet werden Handlungsmöglichkeiten und Erfahrungen aus anderen Städten in den für Rostock bedeutsamen Handlungsfeldern vorgestellt, die dem Auditor aus anderen Zusammenhängen bekannt sind.

Das **Kapitel 5** stellt die Handlungsfelder, die beim zweiten Treffen vertieft besprochen wurden, dar. **Kapitel 6** fasst das Feedback der Mitglieder der Teilnehmergruppe zum Prozess, zum Fragebogen und zu den beiden Treffen zusammen. **Kapitel 7** beinhaltet das Literatur- und Quellenverzeichnis.

2 BYPAD in Kürze

2.1 Überblick

BYPAD - Bicycle Policy Audit (dt. etwa: Radverkehrs-Politik-Überprüfung) – ist ein Instrument zur Evaluierung und Qualitätsverbesserung kommunaler Radverkehrspolitik. Es basiert auf internationaler Best Practice, einem Überblick über die besten angewandten Maßnahmen und Strukturen in der lokalen Radverkehrspolitik.

BYPAD wurde 1999-2001 im Rahmen eines EU-Projekts von einem internationalen Konsortium entwickelt und in sieben europäischen Städten getestet: Gent, Graz, Troisdorf, Birmingham, Zwolle, Ferrara und Grenoble.

BYPAD+ war ein Nachfolgeprojekt von BYPAD. Ziel war es, BYPAD europaweit zu verbreiten und damit zur Qualitätsverbesserung der Radverkehrspolitik in

europäischen Städten beizutragen. Auch BYPAD+ wurde von der Europäischen Kommission (im Rahmen des SAVE-Programms) finanziell unterstützt; dieses Projekt lief bis Anfang 2005. 42 Städte in 15 europäischen Ländern nahmen an BYPAD+ teil. Sie wurden in ihren Audit-Prozessen von speziell dafür geschulten Beratern aus diesen Ländern begleitet. Die Städte in Deutschland waren: Bünde, Ettlingen, Kiel, Köln, Lüneburg, Marl, Münster.

Mit der Durchführung in den sieben deutschen Städten (fünf davon durch die Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover) wurden kleinere Anpassungen vorgenommen; das Verfahren an sich hat sich in der Praxis bewährt, mit positiven Rückmeldungen der Teilnehmer aus Politik, Verwaltung und Nutzerverbänden. Rostock ist nach Karlsruhe die zweite Stadt in Deutschland, in der BYPAD nach Ablauf des zweiten EU-Projektes durchgeführt wird.

Mit BYPAD können Kommunen die Qualität ihrer Radverkehrspolitik in einer Stärken- und Schwächen-Analyse selber auswerten. Dabei erhalten sie gleichzeitig konkrete Hinweise dafür, wie sie ihre künftige Politik verbessern können. Die empfohlenen turnusmäßige Wiederholungen (alle vier bis sechs Jahre) zeigen den Fortschritt in der kommunalen Radverkehrspolitik.

Durch den Einsatz von BYPAD in vielen europäischen Städten entsteht ein europaweites Netzwerk von BYPAD-Städten. Dies bietet die Möglichkeit, Erkenntnisse und Erfahrungen untereinander auszutauschen und ermöglicht ein Benchmarking kommunaler Radverkehrspolitik (Benchmarking: Qualitätsmanagement-Methode, sich an den jeweils Besten in einem Handlungsfeld zu messen und von diesen zu lernen).

Die beteiligten Partner

Das Kern-Konsortium besteht aus Langzaam Verkeer, Belgien (Projektkoordination), FGM-AMOR (Forschungsgesellschaft Mobilität), Österreich, velo:consult, Schweiz und dem ECF (Europäischer Radfahrer-Verband) mit Sitz in Bremen.

Die nationalen BYPAD-Kontaktstellen sind speziell geschulte Berater aus 15 europäischen Ländern, die die Audit-Prozesse in den Städten begleiten. Für Deutschland sind derzeit die Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover und das Büro velo:consult, Männedorf, Schweiz zertifiziert.

Weitere Details zu BYPAD finden Sie auf der BYPAD-Website www.bypad.org. Dort gibt es u.a. einen Überblick über andere beteiligte Städte.

2.2 Der BYPAD-Ansatz

Die BYPAD-Methode basiert auf der Idee des Totalen Qualitätsmanagements, das in der Wirtschaft seit langem Standard ist. Mit Hilfe von Methoden des Qualitätsmanagements (QM) versuchen Unternehmen, ihre Produkte und Dienstleistungen zu verbessern, die Abläufe zu optimieren und die Kundenbindung

zu stärken – in Hinblick auf einen höheren Ertrag und größeren Marktanteil. Die Verbesserungen basieren auf Benchmarking-Prozessen, in denen die Firmen von den besten Leistungen in anderen Unternehmen lernen. Beispiele für solche QM-Modelle sind z.B. die ISO-9000-Serie oder das EFQM-Modell (European Foundation for Quality Management).

Der QM-Ansatz kann auch auf kommunale Radverkehrspolitik übertragen werden, und zwar mit dem Ziel, die Fahrradnutzung zu stärken und die Sicherheit für Radfahrende zu verbessern.

BYPAD betrachtet kommunale Radverkehrspolitik als dynamischen Prozess. Untersucht werden nicht nur die Ergebnisse der Radverkehrspolitik, sondern vor allem auch, wie dieser Prozess in die politischen und administrativen Strukturen eingebettet ist. BYPAD unterscheidet neun Module, deren Qualitäten einzeln bestimmt werden. Jedem Modul wird eine Qualitätsstufe auf der vierstufigen BYPAD-Entwicklungsleiter zugeordnet. Die Ergebnisse aller neun Module ergeben zusammen die Qualitätsstufe der gesamtem Radverkehrspolitik. Anhand der Entwicklungsleiter kann eine Kommune für jedes Modul einzeln Qualitätsziele definieren, und es wird möglich, die Entwicklung in der städtischen Radverkehrspolitik zu beobachten.

Hier ein Überblick über die Module und die zugeordneten Fragen:

Modul 1: Nutzeranforderungen (Fragen 1 bis 3)

Modul 2: Steuerung der Fahrradpolitik (Fragen 4 bis 6)

Modul 3: Strategien und Konzepte (Fragen 7 bis 8)

Modul 4: Finanzielle und personelle Ressourcen (Fragen 9 bis 11)

Modul 5: Infrastruktur, Sicherheit, Dienstleistungen (Fragen 12 bis 19)

Modul 6: Kommunikation und Erziehung (Fragen 20 bis 23)

Modul 7: Zielgruppen und Partnerschaften (Fragen 24 bis 29)

Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Fragen 30 bis 31)

Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit (Fragen 32 bis 35)

Für Rostock sind einzelne Fragen mit besonderem örtlichen Bezug zusätzlich entwickelt worden, im Fragebogen die Fragen 36-44. Diese sind zwar prinzipiell den Modulen thematisch zuzuordnen, um die Vergleichbarkeit mit den BYPAD-Ergebnissen anderer Städte zu gewährleisten, werden sie aber nicht in die Berechnung der Modul-Ergebnisse und der BYPAD-Bewertungsstufe eingehen.

Der gesamte Bewertungs- und Verbesserungsprozess wird von einer internen Evaluationsgruppe durchgeführt, unter Begleitung des externen Beraters (auch

Auditor genannt). Die Evaluationsgruppe sucht nach den schwächsten Gliedern der Qualitätskette, um gemeinsam zu definieren, in welchen Bereichen Verbesserungen nötig und möglich sind. Diese Evaluationsgruppe besteht aus Politikern, Mitarbeitern der Stadtverwaltung und Vertretern der örtlichen Nutzergruppen.

Die Evaluation beginnt mit einer individuellen Beurteilung durch jedes Mitglied der Evaluationsgruppe, wobei eine Abstimmung innerhalb der Fraktion, des Verbandes oder Amtes möglich und wünschenswert, aber nicht zwingend erforderlich ist. Danach kommt die Gruppe zu einem Konsensgespräch (erstes Treffen) zusammen, wo die Mitglieder mit den unterschiedlichen Einschätzungen der anderen Gruppenmitglieder konfrontiert werden. Hier wird ein Konsens gesucht (und in der Regel auch gefunden), in welche Bewertungsstufe bei den jeweiligen Fragen die eigene Stadt einzustufen ist. Auf Basis der in diesem Zwischenbericht dokumentierten Ergebnisse dieses Konsensgesprächs wird in einem zweiten Treffen ein Qualitätsplan für die künftige Radverkehrspolitik entwickelt, d.h. Ziele werden definiert, wichtige Handlungsfelder abgeleitet und für diese erste Maßnahmen vorgeschlagen.

Die folgenden Instrumente gehören zu einer Anwendung von BYPAD:

- Ein **Katalog erforderlicher Hintergrundinformationen**. Diese Hintergrundinformationen über die Stadt, ihre Verkehrs- und Radverkehrspolitik sowie quantitative Daten zum Verkehr und insbesondere Radverkehr werden von der Stadtverwaltung zusammengestellt. Sie helfen dem Auditor, die Situation der städtischen Radverkehrspolitik zu bewerten. Für Rostock lagen der PGV dazu aus dem ADAC-Test „Rad fahren in Städten“ bereits wesentliche Erkenntnisse vor.
- Der **BYPAD-Fragebogen**, der von jedem Mitglied der Evaluationsgruppe ausgefüllt wird und die Grundlage für die Erarbeitung eines Qualitätsplans bildet. Da der Fragebogen geschlossene Antworten enthält, die – nach Qualitätsstufen geordnet – Aktivitäten beinhalten, die mit Erfolg irgendwo in Europa durchgeführt werden, gibt er für jeden Bereich konkrete Anregungen für Zielsetzungen zur Verbesserung der eigenen Politik.
- Das **Konfrontations- und Konsensgespräch** (erstes Treffen), bei dem die Mitglieder der Evaluationsgruppe das aktuelle Qualitätsniveau der Radverkehrspolitik in ihrer Stadt diskutieren und gemeinsam eine Bewertung vornehmen.
- Der **Zwischenbericht**, der für jede Frage detaillierte Auskunft über Stärken und Schwachpunkte der bisherigen Radverkehrspolitik gibt, ergänzt um Einschätzungen des Auditors.
- Der **BYPAD-Qualitätsplan**, der die Ziele für die nächsten Jahre definiert. Dieser Plan wird von der Evaluationsgruppe beim zweiten Treffen entwickelt und im Schlussbericht dokumentiert. Vom Auditor werden die Ziele zusammengefasst und um seine Einschätzungen und Vorschläge für die

kommunale Radverkehrspolitik ergänzt. Im Schlussbericht werden diese Ergebnisse den Teilnehmern zur Verfügung gestellt.

- Das **BYPAD-Zertifikat**. Am Schluss des BYPAD-Prozesses erhält die Stadt das BYPAD-Zertifikat, welches das aktive Bestreben der Stadt bestätigt, die Qualität ihrer Radverkehrspolitik zu verbessern.
- Die **BYPAD-Website**, das Forum, in dem Städte von den Erfahrungen anderer Städte lernen können (www.bypad.org), die noch im Aufbau begriffen ist. Dort ist geplant, Beispiele mit Best Practise-Charakter aus den BYPAD-Städten vorzustellen.

2.3 Module im Fragebogen und Bewertungsstufen

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

2.3.1 Rahmenbedingungen (Module 1 bis 4)

1 Nutzer-Anforderungen

Dieses Modul prüft, wie Anforderungen der Nutzer ermittelt und einbezogen werden. Die Aufmerksamkeit wird darauf gelenkt, wie die Kommune die Nutzer einbezieht und wie sichergestellt wird, dass die Nutzer im politischen Entscheidungsprozess beteiligt sind.

2 Steuerung der Politik

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

Es ist interessant zu erfahren, wer die Leitlinien der Politik auf der offiziellen Ebene vorbereitet und in welchem Ausmaß führende Persönlichkeiten einen deutlichen Einfluss auf die (Verkehrs-)Politik haben. Auf der politischen Ebene ist es wichtig festzustellen, wer verantwortlich ist (eine Person oder der ganze Stadtrat). Aufmerksamkeit wird auch auf das Vorhandensein von Gremien zur Lenkung gelegt, sowohl internen als auch externen. Die Möglichkeiten, wie Nutzer und ihre Gruppen sich einbringen können, werden ebenfalls in diesem Modul behandelt.

3 Strategie und Konzepte

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

4 Finanzen und Personal

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

2.3.2 Umsetzung (Module 5 bis 8)

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

5 Infrastruktur, Dienstleistungen und Sicherheit

Welche Radverkehrs-Infrastruktur ist vorhanden und wie wird ihre Unterhaltung organisiert? Weitere Themen sind die Orientierung der Radfahrer im Netz und die getroffenen Maßnahmen zum Fahrradparken. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer ist ein zentraler Bereich, deshalb wird ihm in diesem Modul besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr und zusätzliche Angebote wie bewachtes Fahrradparken, eine Fahrradstation o.ä. sind weitere Inhalte dieses Moduls.

6 Kommunikation und (Verkehrs-)Erziehung

Öffentlichkeitsarbeit ist in zwei wichtige Bereiche aufzuteilen. Einerseits geht es darum, Daten und Fakten bekannt zu machen sowie Argumente zu verbreiten, um neue Akteure zu finden und zu unterstützen, die eigene Beiträge zur Radverkehrspolitik liefern. Wie vermittelt die Kommune ihre Radverkehrspolitik? Andererseits die Frage, wie das Image des Radfahrens verbessert wird. Außerdem wird nach Initiativen gefragt, die (Verkehrs-)Erziehung und Radfahr-Training betreffen.

7 Zielgruppen und Partnerschaften

In diesem Modul wird betrachtet, wie die kommunale Radverkehrspolitik bestimmte Zielgruppen anspricht und erreicht sowie die Einbindung oder Zusammenarbeit der entsprechenden Partner. Mit welchen Anreizen wird die Fahrt zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen mit dem Fahrrad gefördert, und wie sind örtliche Arbeitgeber, Schulen, Kindergärten, Gebäudeeigentümer etc. beteiligt? Gibt es Maßnahmen, um "lebenslanges Radfahren" zu fördern?

8 Ergänzende Maßnahmen

Dieses Modul behandelt Aktivitäten und Entscheidungen jenseits der engeren Radverkehrspolitik, die aber einen Einfluss auf die Fahrradnutzung haben (können). Es gibt zwei Aspekte: was wird getan, um die Autonutzung zu beschränken und wie werden die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens genutzt, um den Radverkehr zu steigern.

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

2.3.3 Überprüfung (Modul 9)

9 Überprüfung und Wirksamkeitskontrolle

Dieses Modul konzentriert sich darauf, wie die Ausführung der Beschlüsse und die Ergebnisse der Fahrradpolitik überprüft werden und auf welche Art diese Daten für weitere Verbesserungen der Fahrradpolitik genutzt werden. Die direkten Wirkungen der Radverkehrspolitik sind der zweite wesentliche Bereich in diesem Modul. Wie nutzt die Kommune die Wirkungen ihrer Politik? Wie wird die Qualität des Prozesses sichergestellt? Wie wird die Fahrradnutzung (regelmäßig) untersucht, wie wird die Verkehrssicherheit gemessen?

2.3.4 Stufen der Entwicklung

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

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

BYPAD weist der städtischen Fahrradpolitik auf der Entwicklungsleiter eine bestimmte Stufe von 0,1 bis 4,0 zu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stufe 3: System-orientiert (systematische Radverkehrspolitik) (2,1 bis 3,0)

Rad fahren wird als System gesehen, das in die allgemeine Verkehrspolitik integriert ist. Es gibt Unterstützung von verschiedenen Verantwortlichen in Politik und Verwaltungsspitze. Die Fahrradpolitik umfasst eine große Spanne unterschiedlicher Handlungsfelder (Mobilitätsmanagement, Dienstleistungen, Kampagnen, Erziehung, Infrastruktur). Verschiedene Partner beteiligen sich und arbeiten zusammen an der Umsetzung der Radverkehrspolitik. Charakteristika sind:

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

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

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

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs werden ergänzt durch Maßnahmen zur Minderung der Autonutzung. Qualitäts-Indikatoren werden als politische

Instrumente wahrgenommen. Neben politischer Unterstützung sind systematische Arbeit in Netzwerken und strategische Partnerschaften charakteristisch für die Fahrradpolitik. Dies hilft, Synergieeffekte durch den Austausch von Ideen, Wissen und Erfahrungen mit externen Partnern zu erzielen, sowohl auf der horizontalen Ebene (mit anderen Städten, Körperschaften und Privaten) als auch vertikal (mit höheren Verwaltungsebenen). Typisch sind:

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

3. Rostock und seine Radverkehrspolitik

3.1 Kurzcharakteristik

Die kreisfreie Hansestadt Rostock erstreckt sich über eine Fläche von 181 km² entlang der Warnow. Sie ist mit ca. 200.000 Einwohnern das Oberzentrum der Region Mittleres Mecklenburg. In Rostock gibt es etwa 75.500 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte, 12.200 Studierende, 20.200 Schüler an allgemeinbildenden und 12.500 Schüler an berufsbildenden Schulen. Die Einwohnerdichte beträgt 1.095 Einwohner pro km²[1]. Zu berücksichtigen ist dabei, dass mit der Rostocker Heide auch ein großer nicht bebauter Bereich zum Stadtgebiet gehört.

Die Stadt Rostock weist trotz ihrer bedeutenden Flächenausdehnung äußerst kompakte Siedlungsstrukturen, mit hoher Einwohnerdichte sowie mit kurzen Wegen innerhalb der Stadtteile aus. In den acht Ortsämtern mit im Schnitt 24.000 Einwohnern - in Lichtenhagen/Groß Klein und in Dierkow/Toitenwinkel je ca. 40.000 Einwohner – wie auch in der Kernstadt liegen demnach für zahlreiche Quelle-Ziel-Beziehungen für das Radfahren ideale Entfernungsbereiche unterhalb von 4 km vor. Die Längenausdehnung der Stadt zwischen Warnemünde im Norden über das Stadtzentrum im Süden bis in den Nordosten (Krummendorf) gemessen beträgt ca. 20 km. Für derartige Entfernungen ist im Regelfall eine Verbindung mit S- und Straßenbahn erforderlich, wobei das Fahrrad als Zubringermittel genutzt werden kann und auch in den öffentlichen Verkehrsmitteln mitgenommen werden kann. Die z.T. großen Entfernungen bei täglichen Wegen haben u.a. mit der Struktur als Bandstadt auf beiden Ufern der Warnow zu tun, wozu vergleichsweise

[1] Stand der Daten Sommer 2005

wenige Überquerungsmöglichkeiten per Fähre, Tunnel (mit Fahrradmitnahme im Bus) oder Brücken beitragen.

Die überwiegend flache Topographie trägt zu den günstigen Voraussetzungen für den Radverkehr bei. Die Höhenunterschiede im besiedelten Stadtgebiet sind sehr gering (zwischen 0 und 49 m [im Südwesten des Stadtgebietes: Friedrichshöhe und Biestow-Ausbau], im Durchschnitt 13 m über NN). 2003 betrug der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr 12%, im Binnenverkehr 14 %.

3.2 Ausgangslage zu Beginn des Prozesses

Die folgenden Ausführungen verstehen sich als eine grobe Bewertung von außen anhand der Kriterien des Leitbildes „Radverkehr als System“, das im Handlungskonzept „Fahrradfreundliches Rostock“ in Kapitel 2 erläutert wurde. Die Bewertung wird anhand vorliegender oder von der Stadtverwaltung übergebener Daten und Untersuchungen vorgenommen, eigene Erhebungen zur Bewertung wurden nicht vorgenommen.

Beim Leitbild „Radverkehr als System“ werden die allgemeinen Ziele

- Steigerung der Fahrradnutzung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr

durch Maßnahmen in *allen* folgenden Handlungsfeldern angestrebt:

- Infrastruktur zum Fahren, Fahrradparken an Quellen und Zielen sowie Bahnhöfen und ÖV-Haltestellen, sowie zur Orientierung,
- Öffentlichkeitsarbeit zur Information und zur Werbung für ein positives Fahrradklima ("Veränderungen im Kopf"),
- Service mit Dienstleistungsangeboten und Informationsmöglichkeiten
- sowie administrative Rahmenbedingungen, die die Zielsetzungen unterstützen (politische Zielvorgaben, Personal, finanzielle Ressourcen, Fortbildungsmöglichkeiten, Wirkungskontrollen...).

3.3 Zielsetzungen und Vorgehen der Radverkehrsförderung

3.3.1 Ziele

Das 1998 von der Bürgerschaft verabschiedete Integrierte Gesamtverkehrskonzept (IGVK I, 1999) bildet die Grundlage für die Verkehrsgestaltung bis zum Jahre 2010. In einem Zielszenario wurden dabei gegenüber dem Analysestand 1995 veränderte Modal-Split-Daten des Gesamtverkehrs als Ziel gesetzt, die 12,0 % Radverkehr enthalten (24,8 % Fußverkehr, 21,5 % ÖPNV, 41,7 % MIV). In Punkt 10 der Leitvorstellungen für die künftige Verkehrsgestaltung ist festgelegt: „Die Anteile des Umweltverbundes aus Fußgängern, Radfahrern und ÖPNV bei der Verkehrsmittelwahl sind durch Ausbau der Infrastruktur und Steigerung der

Angebotsqualität zu erhöhen. Dabei ist als Zielwert für den Umweltverbund ein Anteil am Verkehrsaufkommen gemäß den Berechnungsergebnissen zum „Zielszenario“ anzustreben.“

Dabei stehen, in der Darstellung der Leitlinien zur Stadtentwicklung von 2000 (HRO 2000) vier Säulen der Rostocker Verkehrspolitik im Vordergrund (inhaltlich entsprechen diese Darstellungen weitgehend den Säulen und Kernthesen der Rostocker Verkehrspolitik, wie sie in IGVK I (1999) vorgestellt wurden):

- Umweltverträglichkeit – der Stadtverkehr muss flächensparend, leise und sauber sein,
- Sozialverträglichkeit – der öffentliche Verkehr muss für alle zugänglich und bezahlbar sein,
- Städtebauliche Verträglichkeit – der Stadtverkehr muss sich in städtebauliche Strukturen integrieren,
- Wirtschaftliche Verträglichkeit – der Stadtverkehr muss die wirtschaftliche Entwicklung unterstützen und langfristig finanzierbar sein.

Die Umsetzung des Integrierten Gesamtverkehrskonzepts wird durch vielfältige Strategien untersetzt. Eine dieser Strategien mit besonderer Bedeutung für den Radverkehr ist nach den Leitlinien zur Stadtentwicklung der Hansestadt Rostock (HRO 2000, Punkt C 10): „Ein attraktiver Umweltverbund – als Rückgrat des Rostocker Verkehrssystems – sichert eine umweltverträgliche Mobilität für alle Bevölkerungsschichten.“ Dafür wurden in den Leitlinien folgende Ziele festgelegt:

- „Die Anteile des Umweltverbundes aus Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrenden und Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV bei der Verkehrsmittelwahl sind durch Ausbau der Infrastruktur und Steigerung der Angebotsqualität zu erhöhen.
- Der Verkehr ist so zu organisieren, dass gleichwertige Mobilitätschancen für alle Bevölkerungsgruppen gesichert sind. Insbesondere sind die Bedürfnisse von Kindern, Frauen, Seniorinnen und Senioren und Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen.
- In sensiblen Stadtbereichen und Straßenabschnitten mit hohen Nutzungskonflikten ist im Regelfall von folgender Prioritätensetzung auszugehen: Nicht motorisierter Verkehr – Öffentlicher Personennahverkehr – Wirtschaftsverkehr – notwendiger motorisierter Individualverkehr – sonstiger motorisierter Individualverkehr.
- Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrende sind die stadt- und umweltverträglichsten Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer und tragen maßgeblich zu urbanen Stadtstrukturen bei. [...]

- Für den Radverkehr sind neue Nutzungspotentiale zu erschließen. Dazu ist ein durchgehendes Netz mit kurzen, sicheren Verbindungen zwischen den Stadtbereichen und Ortsteilen auszubauen. Entlang des Radwegenetzes ist nach Möglichkeit eine Begrünung anzulegen. Wegeverbindungen, die zum Radfahren und für weitere Varianten des Freizeitsports, wie Jogging und Inline Skating nutzbar sind, sind zu erschließen.“ (Aufteilung in Punkte durch PGV)

Das Unterziel C 11 „Die Bedingungen des Straßen- und Wirtschaftsverkehrs sind unter Berücksichtigung der Umwelt- und Stadtverträglichkeit zu verbessern.“ beinhaltet u.a. die Aussage: „Straßenneubau und –ausbau sollen im wesentlichen erfolgen, um [...] Straßenzüge mit hohen Nutzungskonflikten bzw. -unverträglichkeiten zu entlasten und dadurch die Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrende, den ÖPNV und den Wirtschaftsverkehr zu verbessern.“

Von Bedeutung ist auch das Unterziel unter C12: „Die Verkehrsmittel sind erkennbar zu einem Verkehrsystem zu vernetzen und als solches zu vermarkten“: „Neben benutzerfreundlich gestalteten Verknüpfungspunkten im öffentlichen Personennahverkehr einschließlich der Anordnung von Bike and Ride (B&R) und Taxenstellplätzen ist ein dezentrales Park-and-Ride (P&R)-Konzept zu verwirklichen.“

3.3.2 Umsetzungsstrategie

Die Hansestadt Rostock arbeitet seit 1993 an der Realisierung des Programms „Fahrradfreundliche Stadt Rostock“. Maßnahmenschwerpunkte waren bisher u.a.:

- Sofortmaßnahmenprogramme zur Verbesserung der Radverkehrsführung an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen,
- die Öffnung innenstadtnaher Einbahnstraßen,
- der Neubau und die Erneuerung von Radverkehrsanlagen im Zuge von Straßensanierungen und
- Umbauvorhaben.

Im Rahmen der Rostocker Radverkehrsnetzplanung wurde eine dreistufige Netzhierarchie erarbeitet, 1998 im Rahmen des Integrierten Gesamtverkehrskonzepts beschlossen (incl. Karte: Netzkonzept für den Radverkehr) und als Beiplan 14 zum Flächennutzungsplan veröffentlicht, die das geplante Radverkehrsnetz wie folgt untergliedert:

Velorouten sind besonders hervorgehobene Hauptachsen, die weite Teile des Stadtgebietes durchlaufen und stadtteilübergreifende Verkehrsverbindungen herstellen. Sie verknüpfen in besonderem Maße die Außenbezirke mit der Kernstadt.

Hauptachsen stellen die Radverkehrsbeziehungen zwischen den wichtigen Quellen und Zielen eines Planungsraumes sicher. Sie dienen in der Regel mehreren Fahrtzwecken und besitzen sowohl Verbindungsfunktion über zum Teil weite Strecken als auch Erschließungsfunktion im Nahbereich. Das Hauptachsennetz des Radverkehrsnetzkonzeptes bindet die Rostocker Stadtteile an die Velorouten an. Es verbindet darüber hinaus die Stadtteile untereinander und stellt durchgängige Anschlüsse an die Kernstadt bzw. die Innenstadt sicher.

Ergänzungsachsen vervollständigen und verdichten das Radverkehrsnetz durch die Erschließung von Einzelzielen sowie deren Anbindung an Hauptachsen und Velorouten.

Hinzu kommen **Radwanderwege,** die Tourismus und Naherholung dienen und

Tempo-30-Zonen, die abseits von Hauptverkehrsstraßen annähernd flächendeckend ausgewiesen sind, wo der Radverkehr auf der Fahrbahn fahren kann und die die Wohngebiete erschließen.

Bild 1 Für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße (Clara-Zetkin-Straße)

Das Integrierte Gesamtverkehrskonzept Rostock beschränkte sich als Rahmenplan vor allem auf strategische Ansätze zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Bei konkreten Planungen sind wichtige Planungsgrundsätze, „die speziell für den Fußgängerverkehr, in weiten Teilen aber auch für den Radverkehr gelten, [...] übergreifend in alle Detailplanungen einzubinden“:

- „**Nutzungsüberlagerungen**: Kurze, direkte Wege und die Möglichkeit, mehrere Aktivitäten auf einem Weg zu erledigen, fördern besonders den Fußgängerverkehr.
- **Direkte Wegeführung**: Selbst kleine Umwege werden von Fußgängern und Radfahrern als unkomfortabel empfunden und nur schwer akzeptiert.
- **Minimierung der Verkehrswiderstände**: Hindernisse auf Geh- und Radwegen, Unter- und Überführungen, lange Wartezeiten an Lichtsignal-

anlagen und fehlende Querungsmöglichkeiten stören den Fluss des Nichtmotorisierten Verkehrs.

- **Kleinteilige Wegenetzverbindungen**: Eine gute Führung von Fußgängerströmen setzt ein engmaschiges Wegenetz voraus, das die wichtigen Ziele direkt und sicher miteinander verbindet.

- **Ausreichende Dimensionierung**: Die Dimensionierung der Verkehrsbereiche für Fußgänger und Radfahrer sollte sich nicht nur nach dem Mindestbedarf richten, sondern dort, wo die Straßenraumbreite es erlaubt, auch einer Schutz- und Aufenthaltsfunktion gerecht werden.

- **Überschaubarkeit und leichte Orientierung**: Unübersichtliche Wegeführungen besonders an großen Kreuzungen erhöhen die Unfallgefahr.

- **Subjektive und objektive Sicherheit**: Verkehrsanlagen sind übersichtlich und einsehbar zu gestalten, um ihre Akzeptanz zu erhöhen.

- **Reduzierung der Geschwindigkeitsdifferenzen**: Großen Einfluss auf die Unsicherheit des Fußgängerverkehrs haben hohe Geschwindigkeiten der anderen Verkehrsarten. Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Wohngebieten können die Konfliktpotentiale verringern.“ (IGVK I 1999, S. 21; Hervorhebungen im Original)

3.3.3 Bisheriger Ablauf der Radverkehrspolitik

Seit der Entwicklung des Programms „Fahrradfreundliches Rostock“ ab 1993 wurden Maßnahmen in allen Handlungsfeldern umgesetzt, die dem Leitbild „Radverkehr als System“ entsprechen. Neben Maßnahmen für den fließenden Radverkehr, der weiterhin ein Schwerpunkt des Handelns ist, und Wegweisung im Freizeitverkehr sind auch zahlreiche Abstellanlagen geschaffen worden, sowohl an öffentlichen Gebäuden als auch im Straßenraum wie an Haltestellen von Bus, Straßenbahn und S-Bahn. Daneben ist 1995 auch ein Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit zum Fahrradverkehr erarbeitet worden, von dem einige Maßnahmen umgesetzt wurden (PGV/PBS 1995d). Die Öffentlichkeitsarbeit ist in jüngster Zeit (seit Anfang 2005) im Rahmen des EU-Projektes Baltic Sea Cycling verstärkt worden, u.a. mit der Webseite www.fahrradregion-rostock.de. Von der Hansestadt Rostock werden im Rahmen dieser Kampagne u.a. die Kosten für Citylight-Poster, Postkarten, Faltblätter und einen Werbefilmspot getragen.

Zur Infrastruktur für den fließenden Radverkehr sind bereits zu DDR-Zeiten und verstärkt seit der Wende 1989 an zahlreichen Stellen Maßnahmen im Stadtgebiet umgesetzt worden:

- Bau und abschnittsweise Sanierung von Radwegen an zahlreichen Hauptverkehrsstraßen, häufig im Rahmen von Umbauten im Straßen- oder Straßenbahnnetz;

- Einsatz von Radfahrstreifen und Schutzstreifen bereits vor ERA 95 und StVO-Änderung 1997,
- Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung,
- Ausbau von Teilabschnitten der Veloroute 2 zwischen dem Rostocker Hauptbahnhof und Warnemünde,
- Einrichtung von B&R-Anlagen sowie Fahrradmitnahme im ÖPNV,
- Fertigung von Teilabschnitten des Ostseeradfernweges, des Radfernweges Berlin-Kopenhagen und
- Vervollständigung der Fahrrad-Wegweisung an Radwanderwegen.

3.4 Gesamtkonzept

3.4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur

Die konzeptionelle Grundlage zum Radverkehrsnetz in Rostock ist die Netz- und Maßnahmenplanung im Rahmen des Projektes „Fahrradfreundliche Stadt Rostock“ von 1995. Damals wurde die o.g. Netzhierarchie für den Radverkehr entwickelt. Zurzeit sind etwa 85 % des Netzes bezogen auf Routenabschnitte, fertiggestellt (nach Angaben THBA). Anfang 2003 wurde von der Bürgerschaft eine Prioritätenliste zum Ausbau des Radwegenetzes (HRO 2002a, b) beschlossen. Maßnahmen sind dort drei Stufen zugeordnet:
1 als gesichert anzusehende und zeitlich einzuordnende Vorhaben
2 laut GVK als sicher anzunehmende Vorhaben ohne zeitliche Zuordnung
3 weiterer Bedarf für Neubau und Erneuerung.

Es wird dabei angemerkt: „Die Reihenfolge ergibt sich aus dem jeweiligen Umfang der Maßnahme und den verfügbaren Haushaltsmitteln.“ (HRO 2002a)

Hauptverkehrsstraßen sollen mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden (IGVK II 1998, Kap. D 4.2.6), wo es möglich ist, sollen Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden, um ein möglichst vollständiges Radverkehrsnetz mit geringem finanziellem Aufwand zu realisieren. Straßenbegleitende Radwege haben ihren Haupteinsatzbereich an Straßen mit mehr als 25.000 Kfz/Tag oder einem hohen Schwerverkehrsanteil > 5 %.

Insgesamt gibt es im Stadtgebiet ein etwa 642 km umfassendes Straßennetz, davon etwa 350 km Tempo-30-Zonen (55 %). Etwa 218 km Radverkehrsnetz umfassen 35 km beidseitige Radwege, 67 km einseitige Radwege, 57 km selbständige Wege, 1,5 km Fahrradstraßen und 10,5 km Radfahrstreifen oder Schutzstreifen. Im Dezember 2004 wurden noch 30,8 km als Netzlücken bewertet. Die streckenmäßig längsten Netzlücken befinden sich dabei in den Stadtteilen Heide, Kröpeliner Tor-Vorstadt und Mitte (HRO 2004). Nach dieser Tabelle ist das Radverkehrsnetz nur im Stadtteil Schmarl inzwischen komplett.

Bei der Umsetzung der „Radfahrer-Novelle“ der StVO von 1997 wurden die bestehenden Radverkehrsanlagen systematisch nach den Anforderungen der VwV-StVO überprüft. Erforderliche Verbesserungen wurden in ein Maßnahmen-programm eingebunden.

Bei Neuplanungen mit Bezug zum Radverkehr werden neben der ERA 95, der StVO und der zugehörigen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift auch die zugehörigen Hinweise zur „Radfahrer-Novelle“ der StVO der FGSV von 1998 angewendet. Die Hansestadt Rostock hat diese Quellen in ihren „Planungshinweisen Radverkehrsanlagen“ als städtische Radverkehrsrichtlinie zusammengefasst, vorliegend in der Fassung von 1998 (PGV 1998a). Darin enthalten sind „Benutzungsleitfäden“ zu Radwegen, Schutzstreifen und Radfahrstreifen, u.a. um notwendige Abstimmungsprozesse zu erleichtern. In manchen anderen Städten umstrittene Maßnahmen wie Radfahrstreifen, direkte Führungen des Radverkehr an Knotenpunkten oder überbreite Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr wurden in Rostock bei Neuplanungen bereits mehrfach umgesetzt.

Bild 2 Gute Lösung: Radfahrstreifen mit Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz (Trotzenburger Weg)

3.4.2 Unterhaltung und Betrieb

Für Unterhaltung und Betrieb ist das Tiefbauamt zuständig, für Reinigung die Abteilung Abfallwirtschaft im Amt für Umweltschutz (nach Planungshinweise Radverkehrsanlagen 1998, PGV 1998a).

Geh- und Radwege, ebenso gemeinsame Geh- und Radwege, sind vom anliegenden Grundstückseigentümer zu reinigen. Separat verlaufende Wege ohne Grundstücks-anlieger werden durch die Stadt gereinigt.

Zur Reinigung der Radverkehrsanlagen, für die ein Turnus von 4 Wochen vorgesehen ist, sollten (lt. von 1998, PGV 1998a) Reinigungspläne aufgestellt

werden, u.a. um Bereiche zu kennzeichnen, die von Hand gereinigt werden müssen.

Auf dem Territorium der Hansestadt Rostock werden zur Zeit 120 km auf Gehwegen sowie kombinierten Geh- und Radwegen und 2 km auf reinen Radwegen im Winterdienst bewirtschaftet. Über die gesetzlichen Anforderungen des Straßen – und Wegegesetzes M-V hinaus, hat die Hansestadt Rostock im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit eine zusätzliche Beauftragung zur Verbesserung der Nutzung der Radwege im Winterdiensthalbjahr geprüft. In Abstimmung mit dem ADFC wird erstmal ab der Wintersaison 2005/6 eine durchgehende Verbindung der Radwege von Gehlsdorf bis Warnemünde in den öffentlichen Winterdienst eingeordnet.

3.4.3 Wegweisung und Orientierung

Die Radwanderstrecken sind mit Fahrrad-Wegweisung ausgestattet. Hinzu kommen der Ostseeradfernweg und der Radfernweg Berlin – Kopenhagen, der durch Rostock verläuft und vom Überseehafen aus nach Dänemark übersetzt.

Bild 3 Radwanderwege- und Radfernweg-Beschilderung in Rostock

Zur Zeit existiert ein Fahrrad-Stadtplan für Rostock von 1998. Der ADFC Rostock aktualisiert diesen Plan derzeit unter Einbeziehung von Teilen des Landkreises Bad Doberan. Parallel dazu wird eine webbasierte Kartenlösung zusammen mit dem Katasteramt der Hansestadt Rostock erarbeitet (Quelle: http://www.radfahren-in-rostock.de/karte.php).

3.4.4 Fahrradparken

Dezentrale Abstellanlagen bestehen in der Innenstadt in den wichtigsten Einkaufsstraßen. Die Anzahl ist unbekannt, da sie von verschiedenen Trägern in unterschiedlichen Maßnahmen und Förderprogrammen eingerichtet wurden. Größere, zentrale Abstellanlagen für Fahrräder sind aufgrund eines derzeit nach Angaben der Stadt nicht erkennbaren Bedarfs für die Innenstadt nicht geplant.

Dezentrale Abstellmöglichkeiten befinden sich in der Lange Straße, Neuer Markt, Kröpeliner Straße und in der Breite Straße.

Bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Gebäuden besteht in Rostock wie in ganz Mecklenburg-Vorpommern keine Verpflichtung zur Einrichtung von Fahrrad-Abstellplätzen.

Bild 4 Fahrradstellplätze an der Bauverwaltung

3.4.5 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Am Hauptbahnhof stehen ca. 250 Stellplätze in Form von Rahmenhaltern zur Verfügung. Ein Fahrradparkhaus oder Fahrradboxen gibt es nicht. Sie sind derzeit aufgrund eines nicht erkennbaren Bedarfs für eine wirtschaftliche Größenordnung auch nicht geplant.

Insgesamt existieren 12 Bike & Ride-Anlagen (mit jeweils mehr als 12 Stellplätzen) an Haltestellen von S- oder Straßenbahn, mit insgesamt 458 angebotenen Stellplätzen Soweit darüber hinaus „Bedarfe bestehen [...] , die sich durch die unkoordinierte Abstellung von Fahrrädern im Umfeld von Haltestellen“ *(IGVK 1998, Kap. 4.2.5)* abzeichnen, sollen zusätzliche Abstellmöglichkeiten vorgesehen werden. Zur Zahl der an Bus-Haltestellen vorhandenen Abstellplätze gibt es keine Angaben.

Die Fahrradmitnahme in S-Bahn, Straßenbahnen und (städtischen) Bussen ist ganztägig möglich, außer bei Überfüllung. Monatskarteninhaber (und damit auch Inhaber von Semester- und Schülertickets) können ihr Rad im Bereich Rostock kostenlos mitnehmen, ansonsten ist eine ermäßigte Einzelfahrkarte oder Tageskarte zusätzlich erforderlich. Bei neu angeschafften Bussen der RSAG können bis zu maximal 10 Räder gleichzeitig mitgenommen werden.

Bild 5 Bike and Ride Anlage (S-Bahnhof Bramow)

3.4.6 Öffentlichkeitsarbeit

In einem Konzept als Beitrag zur „Fahrradfreundlichen Stadt Rostock“ sind zahlreiche Hinweise und Vorschläge für die Öffentlichkeitsarbeit in Rostock zusammengestellt worden (PGV/PBS 1995d).

Spezielle Öffentlichkeitsarbeit zum Fahrradverkehr hat in Rostock bisher nur sporadisch stattgefunden. So gab es 1999 ein Faltblatt „Kleiner Rostocker Fahrrad-Knigge“ vom Amt für Umweltschutz der Stadt Rostock, in dem die für Radfahrer wichtigsten Verkehrsregeln dargestellt und wichtige Telefonnummern zusammengestellt wurden (HRO 1999). Des weiteren wurde in Zusammenarbeit mit dem ADFC ein Stadtplan mit Radverkehrsnetz herausgegeben (HRO 1998).

2001 und 2002 wurde vom Agenda-Büro das Projekt "Sicherheit für mich und mein Fahrrad" - als Projekt für Kinder mit Kindern durchgeführt, bei dem es sowohl um Verkehrserziehung als auch um Verkehrssicherheit in kinderreichen Stadtteilen und um Fahrrad-Diebstahlschutz ging.

Starke Impulse gehen vom EU-Interreg-III-B-Projekt „Baltic Sea Cycling“ aus. Seit September 2004 gibt es in diesem Zusammenhang eine enge Kooperation zwischen der Hansestadt Rostock, dem Landkreis Bad Doberan und dem ADFC.

Die 3 Partner haben die Kampagne „Fahrradregion Rostock“ initiiert und dabei verschiedene Medien benutzt (Internetseite, Kinospot, Flyer, Banner etc.).

Fahrradregion Rostock

Bild 6 Logo der Fahrradregion Rostock

Unter www.radfahren-in-rostock.de bzw. www.fahrradregion-rostock.de sind u.a. Bildergalerien eingestellt, in die Nutzer selbst Bilder und Kommentare einstellen, können. Dort gibt es Vordrucke für Mängelmeldungen, die nach den

Zuständigkeiten für bauliches, verkehrsorganisatorisches und Reinigung/ Winterdienst differenziert werden. Daneben wird das Projekt Baltic Sea Cycling vorgestellt und Hinweise auf Planungen anderer Städte sind vorgesehen.

Auch andere Handlungsträger betreiben Öffentlichkeitsarbeit zum Fahrradverkehr. Für die jüngste Zeit ist hier v.a. der ADFC zu nennen, der u.a. die Aktion Gewinn-Faktor-Fahrrad für Wege zur Arbeit durchgeführt hat und zahlreiche Pressemitteilungen veröffentlicht hat.

3.4.7 Personal und Zuständigkeiten

Für Verkehrsplanung und die Entwicklung und Unterhaltung der Infrastruktur ist das Tief- und Hafenbauamt verantwortlich. Straßenverkehrsbehörde ist das Stadtamt, für Reinigung und Winterdienst ist das Amt für Umweltschutz zuständig. Das Amt für Umweltschutz sieht sich auch als Impulsgeber für die Radverkehrsförderung (u.a. in der Funktion als lokaler Projektkoordinator für das EU-Projekt „Baltic-Sea-Cycling“ und mit den Aktivitäten zur Erstellung einer Fahrradabstellplatzsatzung und der Öffentlichkeitsarbeit). Diese drei Ämter sind drei verschiedenen Senatsbereichen zugeordnet. Das dem Oberbürgermeister zugeordnete Büro für nachhaltige Stadtentwicklung/Agenda 21 war u.a. federführend bei der Entwicklung der Leitlinien zur Stadtentwicklung.

In der Bürgerschaft werden Projekte mit Verkehrsbezug vorrangig im Bau- und Planungsausschuss, Verkehrsentwicklung wird auch im Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung behandelt. Neben der Bürgerschaft für die Gesamtstadt gibt es 19 Ortsbeiräte für lokale Angelegenheiten. Diese sind u.a. zu beteiligen bei Ausbau und Umbau von Straßen, Wegen und Plätzen sowie bei verkehrslenkenden, -beschränkenden und -beruhigenden Maßnahmen.

Für konkrete Projekte gibt es vorhabenbezogene Abstimmungen mit dem ADFC, der Agenda 21 und in den politischen Gremien der Bürgerschaft. Die „Planungshinweise Radverkehrsanlagen“ wurden 1998 mit anderen Ämtern, der RSAG, der Polizei, dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr sowie ADFC und IG Radverkehr abgestimmt.

Auf Initiative des ADFC wurde die AG Radverkehr, welche bereits in den frühen Neunzigern aktiv war, 2005 wieder belebt. An den Beratungen nehmen Vertreter des ADFC, des Tief- und Hafenbauamtes, der Straßenverkehrsbehörde, des Umweltamtes und der Polizei teil.

Für die Mitarbeiter der Stadtverwaltung ist die Teilnahme an externen Weiterbildungsveranstaltungen zum Radverkehr regelmäßig möglich. Ein Erfahrungsaustausch findet beim jährlichen Treffen der norddeutschen Radverkehrsbeauftragten statt, mit Beteiligung u.a. von Hamburg, Hannover, Kiel, Lübeck und Lüneburg.

Die Statistik für Verkehrsunfalldaten wird bei der Polizeiinspektion Rostock geführt, wobei bis 2003 die Unfalldaten für Jugendliche und Erwachsenen getrennt von der Statistik für Kinderunfälle geführt wurden. Seit 2004 werden diese Daten, wie allgemein üblich, in einer gemeinsamen Statistik zusammengefasst.

3.4.8 Finanzierung

Das Gesamtvolumen der Maßnahmen zum Fahrradverkehr lag in den letzten 10 Jahren bei ca. 8 Millionen Euro. Dies entspricht einem Wert von ca. 4 € pro Einwohner und Jahr. Hinzu kommen Kosten, die bei Planungen aus anderem Anlass umgesetzt wurden, dem Radverkehr aber mittelbar zu Gute kommen (z.B. neue Radwege bei Neubau oder kompletter Umgestaltung des Straßenraums).

Stadt	Einwohner [Tsd.]	Bezugszeitraum	Mittel Euro/EW u. Jahr
Troisdorf	72	1988-96	19,74
Brühl	44	1995-97	11,61
Hamm	181	1997	8,49
Unna	67	1993-99	6,70
Gladbeck	80	1989-98	6,70
Soest	50	1993-98	5,47
Rostock	***200***	***1995-2005***	***4,00***
Herford	65	1988-97	3,99
Münster	280	1990-93	3,63
Pulheim	52	1993-96	3,12
Lünen	93	1989-99	3,07
Krefeld	250	1999-03	2,56
Essen	620	1995-98	1,74
München	1.300	1997-99	1,59
Hannover	518	1995-99	1,17

Tabelle 3 Finanzmittel für den Radverkehr bei Städten der AG "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" und für ausgewählte Großstädte (aus eigenen Recherchen und PGV/PBS 2000)

3.4.9 Service

Nach Angaben der Stadt sind im Stadtgebiet 16 Fahrradhändler ansässig. Es gibt zwei Fahrradverleihe mit Serviceangebot, von denen einer am Hauptbahnhof liegt.

3.5 Wirkungen der Fahrradpolitik in Rostock

3.5.1 Überblick

Zu den Wirkungen von Maßnahmen für den Radverkehr gibt es keine speziellen Untersuchungen im Rahmen dieses Verfahrens. Einschätzung dazu können auf Grundlage von Untersuchungen in anderen Zusammenhängen vorgenommen werden (z.B. SrV, Unfalldaten).

Zu wesentlichen Wirkungen der Fahrradpolitik wie

- Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr
- Verkehrssicherheit
- Fahrraddiebstahl
- Bewertungen durch Nutzer und Experten (ADFC-, ADAC-Untersuchungen)

werden nachfolgend Aussagen getroffen. Es wird auch eine Einschätzung zu Stärken und Schwächen aus Sicht des Auditors gegeben.

3.5.2 Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr

Die Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern liegt in Rostock bei 719 Rädern pro 1.000 Einwohnern und damit fast doppelt so hoch wie bei Privat-Pkw (SrV 2003, Tab. 2.1).

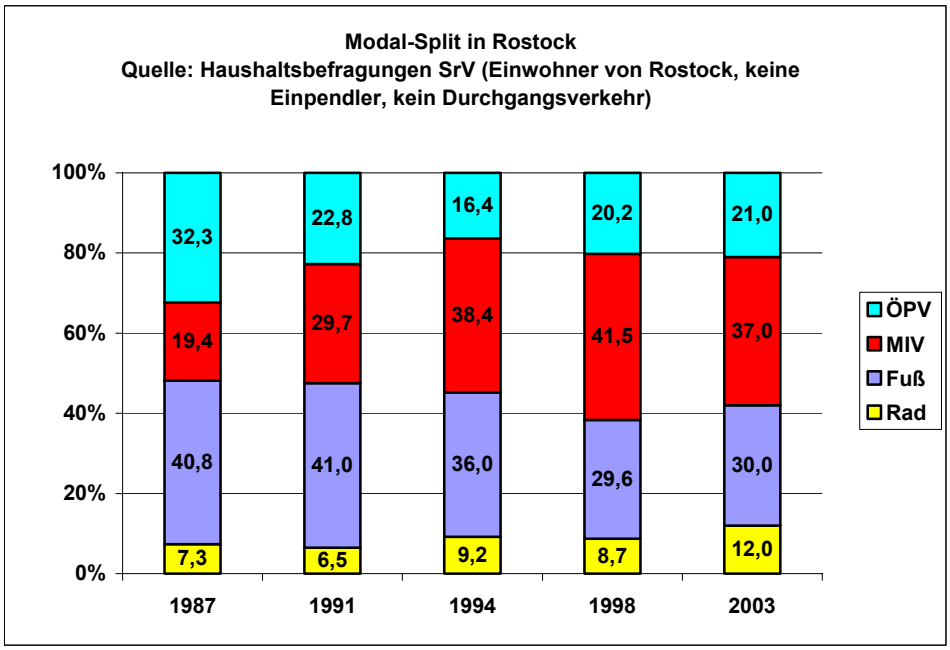

Bild 7 Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in Rostock (Daten der SrV 2003)

In Bild 7 ist die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in Rostock von 1987 bis 2003 dargestellt. Demnach hat sich der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr in Rostock vom Tiefpunkt 1991 (6,5 %) bis 1994 auf 9 % deutlich gesteigert, er stagnierte bis 1998 und steigerte sich dann auf 12 % im Jahr 2003. Für den Binnenverkehr wird dieser Anteil mit 14 % angegeben.

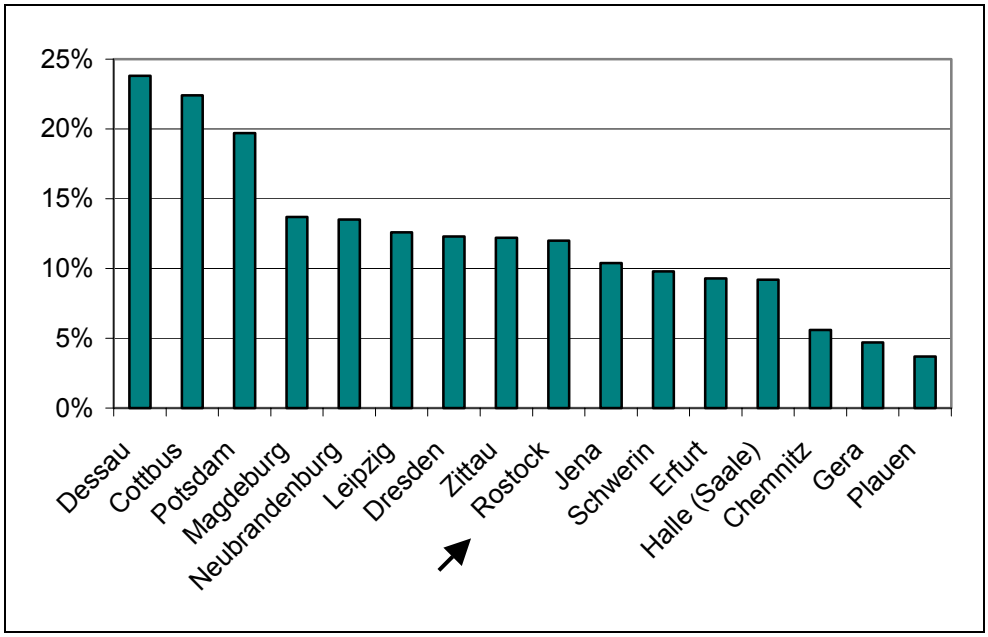

Bild 8 Radverkehrsanteile in ostdeutschen Städten (Daten der SrV 2003)

Zu beachten ist, dass fahrradfreundliche Städte vergleichbarer Größenordnung ohne Schienennahverkehr, wie Münster und Groningen auf 35 bis 50 % Radverkehrsanteil kommen, während etwas größere Städte mit attraktivem Schienennahverkehr, wie Karlsruhe und Freiburg bei 16 bzw. 26 % Radverkehrsanteil liegen. In jedem Fall ist eine weitere Steigerung des Radverkehrsanteils über die derzeit erreichten 12 % im Gesamtverkehr bzw. 14 % im Binnenverkehr hinaus gut möglich.

Nach dem direkten Vergleich der SrV-Daten von 1998 und 2003 hat Rostock nach Cottbus den stärksten Anstieg beim Radverkehrsanteil erreicht (um 4,0 Prozentpunkte), wenn es mit anderen ostdeutschen Städten verglichen wird (Bild 9).

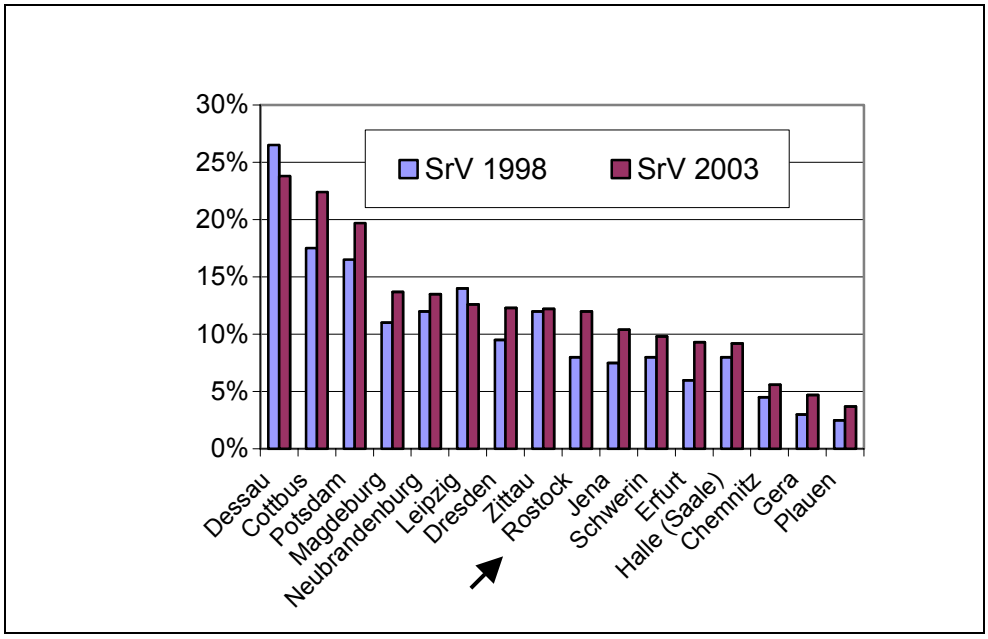

Bild Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr in ostdeutschen Städten im Vergleich 1998 und 2003 (Grafik PGV nach Ergebnissen SrV`98 und SrV`03)

Im Binnenverkehr innerhalb des Stadtgebiets wird ein Wegeanteil von 15% erreicht. 68 % der mit dem Rad zurückgelegten Wege enden bei weniger als 4 km.

Nach den Auswertungen der SrV 2003 sind als Wegezwecke beim Fahrradverkehr in Rostock „Freizeit, Hol- und Bringdienste“ am häufigsten, gefolgt von Wegen zur Arbeit sowie zu „Schule und Ausbildung“. „Einkauf und Erledigungen“ sind demgegenüber etwas seltener.

Im Zielszenario des Integrierten Gesamtverkehrskonzept (IGVK I 1999) wurden 12 % Radverkehrsanteil bei der Verkehrsmittelwahl prognostiziert. Diese sind nach der jüngsten SrV-Erhebung 2003 bereits erreicht worden. Der prognostizierte ÖPNV-Anteil wurde ebenfalls fast erreicht, während der Fußgängeranteil deutlich höher liegt als prognostiziert. Der MIV-Anteil ist dagegen geringer als selbst im Umweltszenario prognostiziert. Von daher ist, wenn man sich nicht mit dem vorzeitigen Erreichen des Ziels zufrieden geben möchte, eine Anpassung der Zielsetzungen der Verkehrspolitik sinnvoll. Dies kann bei der Aktualisierung der Leitlinien zur Stadtentwicklung und der Überarbeitung des IGVK berücksichtigt werden.

In einer Bewertung der Verkehrsmittelwahl ist festzustellen, dass Rostock mit einem Anteil von 37 % Kfz-Verkehr an allen Wegen der Einwohner in einem günstigen Bereich liegt, was auf überdurchschnittliche hohe Fußgänger- und ÖV-Anteile zurückzuführen ist.

Zähldaten zum Radverkehrsaufkommen in Rostock

Daten aus aktuellen Zählungen des Radverkehrs lagen dem Auditor nur für einzelne Querschnitte rund um die Innenstadt vom 15 Juni 2005 vor. Demnach ist der Querschnitt östlich vom Doberaner Platz, zwischen Gertrudenstraße und Neue Werderstraße mit 430 Radfahrern in beiden Richtungen im Zeitraum von 7.00 bis 9.00 Uhr der am stärksten belastete Abschnitt innerhalb der vorliegenden Daten. Jahresreihen wurden bisher nicht ausgewertet.

3.5.3 Unfalldaten

Bei der Betrachtung der Unfallentwicklung sollten getötete, schwerverletzte und leichtverletzte Personen jeweils gesondert betrachtet werden. Die gemeinsame Betrachtung von leicht und schwer Verletzten, wie sie in vielen Statistiken verwendet wird, verwischt sonst möglicherweise unterschiedliche Entwicklungen. Diese können gerade bei den nicht motorisierten Unfallopfern von Bedeutung sein (BECKER 1992).

Zu den Unfalldaten liegen unterschiedliche Angaben und Auswertungen vor, die im Folgenden kurz vorgestellt und ggf. bewertet werden. Da sie unterschiedliche Angaben machen, sind sie jeweils nur bedingt miteinander vergleichbar. Für einen **langfristigen Vergleich** wurden vom **Statistischen Landesamt Mecklenburg-Vorpommern** Angaben für die Jahre 1991 bis 2004 zur Verfügung gestellt, allerdings ohne Unterscheidung nach leicht oder schwer verletzten Radfahrern. Diese Daten sind in Tabelle 4 enthalten und in Bild 9 grafisch aufbereitet.

Jahr	an Unfällen mit Personenschaden beteiligte Radfahrer	Getötet	Verletzt	Verunglückte Radfahrer gesamt
1991	159	4	142	146
1992	256	2	232	234
1993	232	1	215	216
1994	245	3	220	223
1995	308	2	277	279
1996	253	1	234	235
1997	311	6	270	276
1998	272	4	241	245
1999	307	1	281	282
2000	293	1	262	263
2001	254	2	239	241
2002	266	0	235	235
2003	233	1	212	213
2004	278	0	251	251

Tabelle 4 Verunglückte Radfahrer nach Unfallfolgen 1991-2004
(nach Daten des Statistischen Landesamtes Mecklenburg-Vorpommern, SLMV)

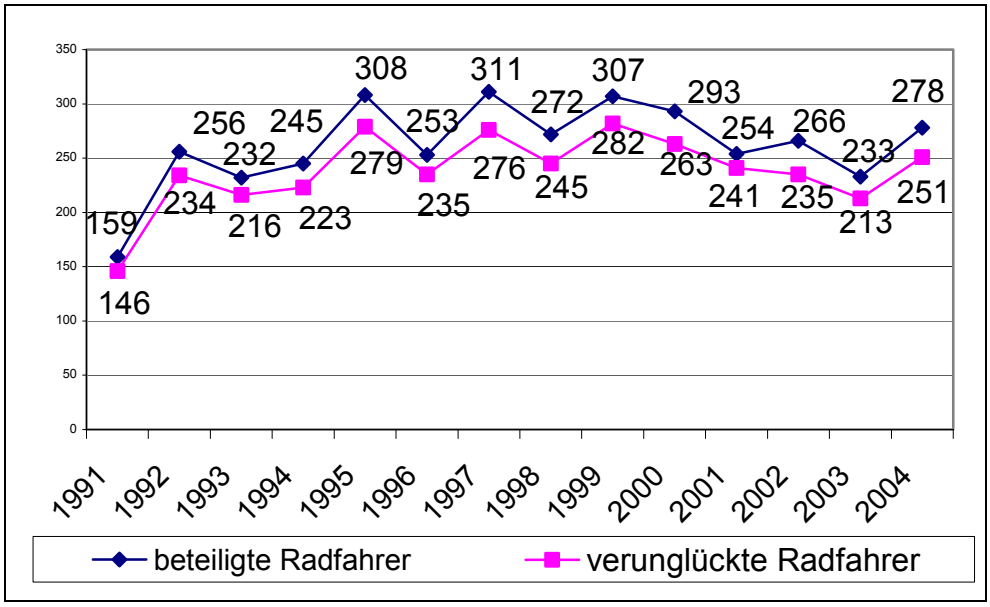

Bild 9 Entwicklung bei verunglückten Radfahrern in Rostock 1991-2004
(nach Daten des Statistischen Landesamtes Mecklenburg-Vorpommern)

Seit 1992 schwankt die Zahl der an Unfällen beteiligten Radfahrer zwischen 232 und 311, die der getöteten und verletzten Radfahrer zwischen 213 und 282. Eine eindeutige, dauerhafte Entwicklung ist dabei nicht zu erkennen. Von 1999 bis 2003 wurde die Zahl zwar kontinuierlich geringer, im Jahr 2004 gab es aber einen erneuten deutlichen Anstieg. Jedes Jahr werden zwischen 0 und max. 6 (im Jahr 1997) Radfahrer bei Verkehrsunfällen getötet, zwischen 212 und 282 verletzt.

Eine Differenzierung für leicht- und schwerverletzte Radfahrer ist mit den nur für einen **kürzeren Zeitraum** vorliegenden Daten der **Polizeiinspektion Rostock** möglich, für die Jahre 2000 bis 2004. Diese Zahlen stimmen nur z.T. mit den Daten der Landesstatistik überein. Diese Nicht-Übereinstimmung sollte eigentlich nicht stattfinden, ist aber regelmäßig (auch in anderen Städten) der Fall. Sie hat ggf. mit „Nachmeldungen“ zu tun, bei denen Unfälle (z.B. aus Versicherungsgründen) erst nachträglich gemeldet werden. Die positive Entwicklung 2000 – 2003 ist hier nicht zu erkennen, wohl aber der deutliche Anstieg 2004.

Jahr	beteiligte Radfahrer	Getötete Radfahrer	schwer verletzte Radfahrer	leicht verletzte Radfahrer	Verunglückte Radfahrer gesamt
2000	268	1	32	160	193
2001	248	2	22	181	205
2002	275	0	27	182	209
2003	249	1	20	177	198
2004	307	0	26	205	231

Tabelle 5 Verunglückte Radfahrer nach Unfallfolgen 2000 - 2004
(nach Daten der Polizeiinspektion Rostock)

Für einen **Städtevergleich** im Rahmen der **ADAC-Untersuchung** (ADAC 2004) wurden die Unfallzahlen von 2000 bis 2002 (791 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern, 3 Radfahrer getötet, 81 schwer verletzt) in Verhältnis gesetzt zur Einwohnerzahl und zum Radverkehrsaufkommen. **Bezogen auf den Radverkehrsanteil liegt Rostock günstiger als der Erwartungsbereich der Unfallbelastung**, und besser als Städte mit ähnlichem Radverkehrsanteil, wie Leipzig oder Lübeck (Bild 10). Im Rahmen des Städtevergleichs des ADAC-Tests liegt Rostock damit, im Verhältnis zum Modal-Split-Anteil des Radverkehrs, in einem günstigen Bereich.

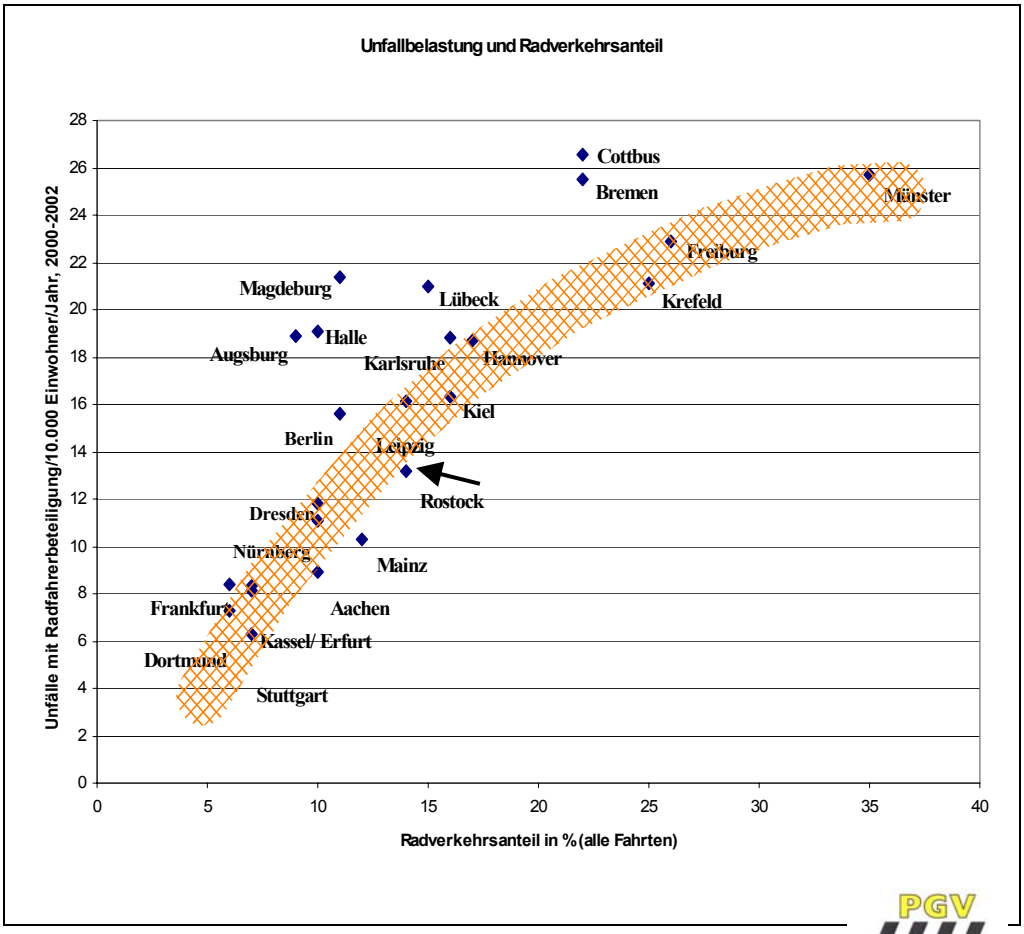

Bild 10 Unfallbelastungen und Radverkehrsanteile in Städten im Vergleich (Unfälle 2000-2002, nach Daten des ADAC-Städtetests 2004)

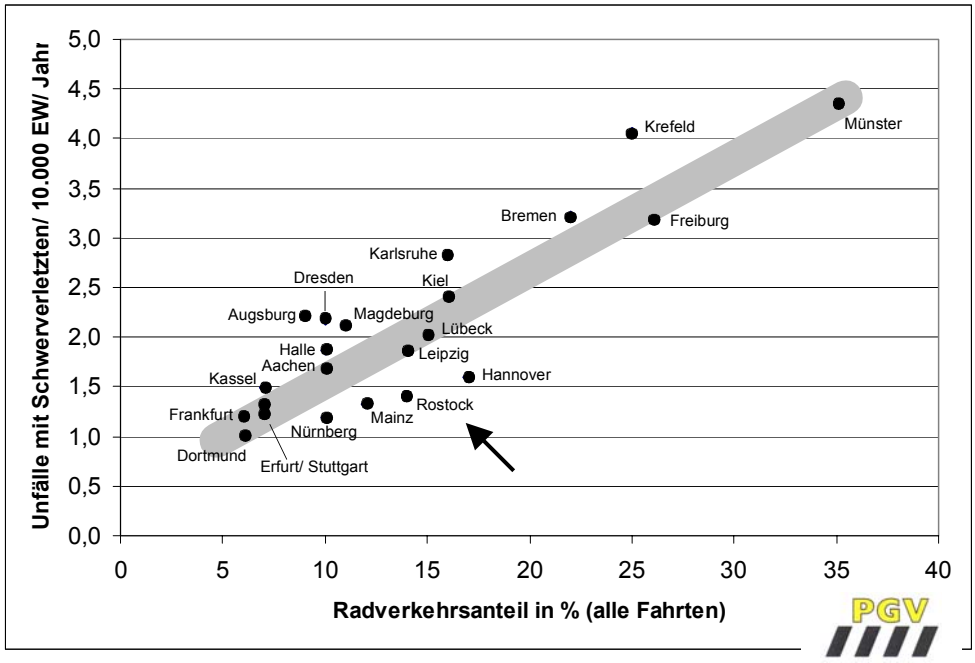

Bild 11 Unfallbelastungen schwer verunglückter Radfahrer und Radverkehrsanteile in Städten im Vergleich (Unfälle 2000-2002, nach Daten des ADAC-Städtetests 2004)

Auch bei einem Vergleich nur der schwer verunglückten Radfahrer schneidet Rostock im Vergleich deutscher Städte günstig ab (getötete und schwer verletzte, Bild 11). Städte in den Niederlanden oder Dänemark liegen erfahrungsgemäß allerdings noch deutlich günstiger, auch bei (sehr) hohem Radverkehrsaufkommen,.

Über die Gründe für diese insgesamt eher günstige Unfallbelastung kann an dieser Stelle nur spekuliert werden. Eine Vermutung geht in die Richtung, dass die – im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten – häufige Verwendung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen, gerade auch in innerstädtischen Straßen, zur vergleichsweise geringen Unfallbelastung beiträgt. Ein weiterer Grund könnte in den nur geringfügig von der Fahrbahn abgesetzten Radfahrerfurten liegen, die inzwischen bei fast allen Neu- und Umbaumaßnahmen in erheblichem Umfang eingerichtet wurden. In vielen anderen Städten gibt es in innenstadtnahen Hauptverkehrstraßen häufig nur nicht anforderungsgerechte und somit unfallträchtige Radwege, z.B. mit weit abgesetzten Radwegfurten.

Mit den verfügbaren Daten kann die **zeitliche Entwicklung beim Radverkehrs-aufkommen der Entwicklung bei den Radfahrer-Unfallzahlen** gegenüber gestellt werden (vgl. Bild 12). Hier erweist sich, dass über den Gesamtzeitraum von mehr als 10 Jahren in Rostock bei einem deutlichen gestiegenen Radverkehrs-anteil zwar anfangs auch die Zahl der Radfahrerunfälle angestiegen ist (in etwa gleichem Ausmaß). Mit dem Bezugszeitraum 2002/2003 ist aber bei stark gestiegenem Radverkehr ein erkennbarer Rückgang der Unfälle festzustellen. Der positive Trend der 90er Jahre bzgl. des Radverkehrsanteils ist also weiter gegangen. Das Unfallgeschehen entwickelt sich anfangs ähnlich wie das

Radverkehrsaufkommen, was erst einmal „normal“ ist (je mehr Radfahrer, desto mehr Radfahrer können an Unfällen beteiligt sein). Die Entwicklung von 1998 zu 2002 ist eindeutig positiv: mehr Radfahrer, aber weniger an Unfällen beteiligte Radfahrer. Inwieweit die ungünstigeren Unfalldaten für 2004 mit sehr viel mehr Radverkehr zu tun haben könnten, kann anhand der Datenlage nicht geklärt werden.

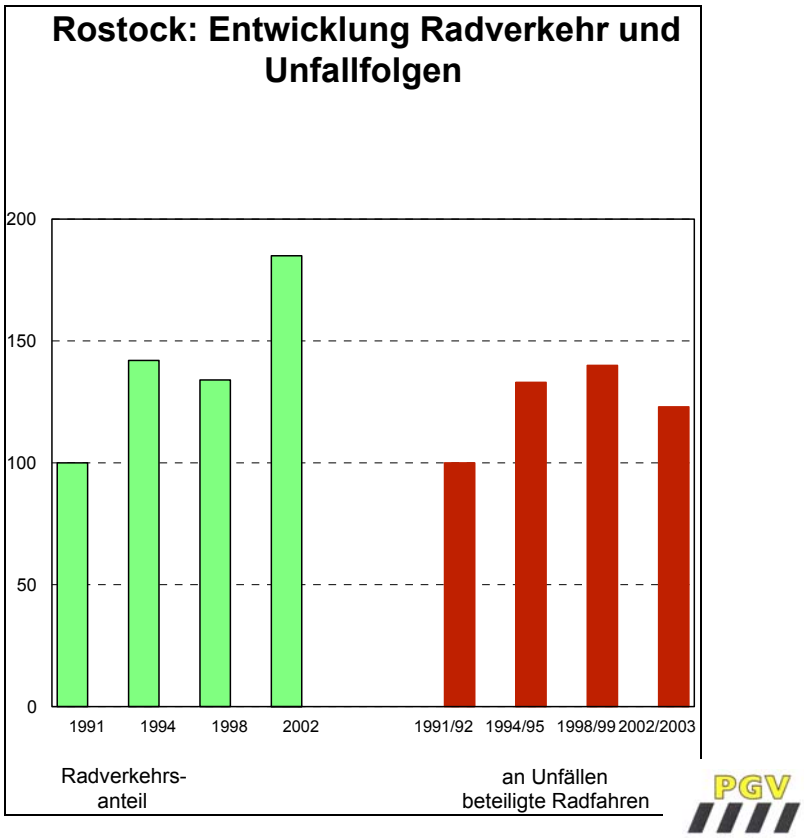

Bild 12 Entwicklung Radverkehr und Unfallzahlen mit Radfahrern in Rostock (Daten nach SLBW 2004)

Die Entwicklung in Rostock zeigt z.B. **Ähnlichkeiten** mit der Entwicklung in der Stadt Kiel: dort hatte sich das Radverkehrsaufkommen im Vergleichszeitraum verdoppelt (dort seit Anfang der 80er Jahre), die Unfallzahlen sind hingegen gleich geblieben, bei schweren Verletzungen sogar zurückgegangen. In Kiel hatte die konsequente Radverkehrsförderung in Form von verstärktem Einsatz von Radfahrstreifen und Schutzstreifen an unfallträchtigen Hauptverkehrsstraßen, sowie zusätzlich dem konsequenten Ausbau von Velorouten mit Fahrradstraßen in ruhigen Erschließungsstraßen positive Auswirkungen auf beide Oberziele gezeigt.

In einer anderen Stadt (Karlsruhe), wo die Verkehrsplanung weniger deutlich eine Radverkehrsförderung beinhaltete, stiegen und sanken die Zahlen der Radfahrerunfälle demgegenüber relativ ähnlich wie die Zahlen des Radverkehrsaufkommens. Dort kamen Radfahrstreifen oder Schutzstreifen bisher

kaum zum Einsatz, und auch eine Verlagerung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen wurde dort nicht gefördert.

Rostock bietet insofern gute Möglichkeiten, sich im Städtevergleich bei der Verkehrssicherheit für den Radverkehr positiv zu profilieren, wenn die positiven Ansätze weiter verfolgt werden.

3.5.4 Entwicklung beim Fahrraddiebstahl

In Rostock sind 2003 2.251 Fahrraddiebstähle polizeilich gemeldet worden, fast die niedrigste Zahl im betrachteten Zeitraum. Fahrraddiebstahl macht damit 7,8 % der Straftaten in Rostock aus. Für die Jahre 1998 und 1999 waren deutlich höhere Diebstahlzahlen als in den anderen Jahren zu verzeichnen, seitdem sind die Zahlen deutlich zurückgegangen, ohne dass die Gründe dafür offensichtlich sind. Die Aufklärungsquote liegt im Jahr 2003 immerhin bei 17 % (in den Jahren zuvor allerdings deutlich niedriger), während z.B. in Krefeld 26 %, in Potsdam 35 % erreicht werden (BKA 2003).

Jahr	Anzahl erfasste Fälle	Aufklärungsquote	Straftatenanteil
1998	3.044	4,5	9,5
1999	3.109	5,1	10,2
2000	2.489	11,9	9,0
2001	2.556	9,0	9,6
2002	2.202	5,7	8,4
2003	2.251	17,3	7,8

Tabelle 6 Entwicklung des Fahrraddiebstahls in Rostock (BKA 1997 – 2003)

3.5.5 Bewertungen durch die Nutzer: Fahrrad-Klimatest

Bei den bundesweiten Fahrrad-Klimatests von ADFC und BUND 2003 und 2005 war Rostock nicht berücksichtigt, vermutlich auf Grund zu geringer Beteiligung. Grundlage der Ergebnisse ist eine Befragung von Nutzern mit einem Fragebogen analog dem Klimatest von 1991, der über die ADFC-Zeitschrift Radwelt verteilt wurde. ADFC Rostock und Stadtverwaltung haben im Frühjahr 2005 den Fragebogen verbreitet und selbst ausgewertet. Im Sommer 2005 ist beim bundesweiten Test ein leicht modifizierter Fragebogen verwendet worden, so dass der Vergleich der Rostocker Ergebnisse mit den Testergebnissen 2003 vorgenommen wird, dem der gleiche Fragebogen zu Grund lag.

Rostock hat eine Gesamtbewertung von 3,49 (Bewertung nach Schulnotensystem, entspricht einer glatten 3) erhalten. Damit hätte Rostock den Rang 10 unter 35 bewerteten Städten mit über 200.000 Einwohnern eingenommen, zwischen Bonn und Leipzig. Unter allen 148 beteiligten Städten würde Rostock mit seiner Note den Rang 34 erreicht, was einem Platz im oberen Mittelfeld entspricht.

Münster ist mit einer 1,88 Testsieger, die nachfolgenden großen Städte Bremen, Oberhausen, Hannover und Freiburg haben jeweils nur Noten über 3,00. Nur

sieben Städte haben überhaupt eine 2 vor dem Komma. Das Gros der Städte, wie auch Rostock, wird damit von den Nutzern nur mit „mittelmäßig“ bewertet.

„Sehr gut“, aber auch „mangelhaft“ oder „ungenügend“ als Bewertungen gab es in Rostock nicht[2]. Mit einer glatten zwei, also „gut“ bewertet wird die Einschätzung, dass Radfahren Spaß macht. Noch „gut“ (2-) ist, dass das Rad als vollwertiges Verkehrsmittel akzeptiert ist, dass alle Bevölkerungsgruppen und Altersklassen das Rad benutzen, die Erreichbarkeit des Stadtzentrums und die Zahl der für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen.

Als voll „befriedigend“ (3+) bewertet werden die Direktheit der Fahrbeziehungen, die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln und die Häufigkeit von Konflikten mit Fußgängern. Die Berücksichtigung der Radfahrer bei Ampelschaltungen, die Häufigkeit des Grünvorlaufs bei Lichtsignalanlagen, die Wegweisung und die Breite der Radverkehrsanlagen werden mit einer glatten 3 bewertet. Die Zahl der Abstellanlagen, die Möglichkeit, sich vor Kfz an Ampeln aufzustellen, die Reinigung der Radwege, das Sicherheitsgefühl, die Bewertung der Aktivitäten der Stadt sowie der Komfort der Radverkehrsanlagen werden mit einer 3- bewertet.

Demgegenüber werden die „Überwachung bei Falschparkern“ und die Geschwindigkeit der Pkw nur als ausreichend bewertet. Die Regelungen an Baustellen bekommen sogar nur eine 4-, sind damit aber mit den meisten beteiligten Städten vergleichbar. Der Fragebogen ist dem Anhang 1 zu entnehmen.

ADFC-Klimatests 1991 und 2003 im Vergleich zu Rostock 2005

Gegenüber dem ADFC-Klimatest 1991 hat sich 2005 in Rostock eine deutliche Verbesserung um mehr als eine ganze Notenstufe ergeben. Der Notenanstieg ist deutlich größer als der Durchschnitt bei den beteiligten Städten. Die Verbesserung der Bewertung ist auch deutlicher als in einigen anderen Städten, die sich auch bei anderen Untersuchungen positiv profiliert haben. Das Beispiel Oberhausen zeigt, dass in diesem Zeitraum noch deutliche Verbesserungen möglich waren (die auch objektiv nachvollziehbar sind).. Erkennbar ist, dass auch bei einer Stadt wie Münster, die bereits 1991 fast „sehr gut“ bewertet wurde, eine weitere Verbesserung in der Bewertung durch die Nutzer möglich war (Bild 13).

[2] Eine 1+ entspricht dem bestmöglichen Wert von 1,00, eine 6- dem schlechtestmöglichen Wert von 6,00. Insofern ist 3,33 eine glatte 3, eine 3- liegt bei 3,66, eine 4+ ist bei 4,0 erreicht.

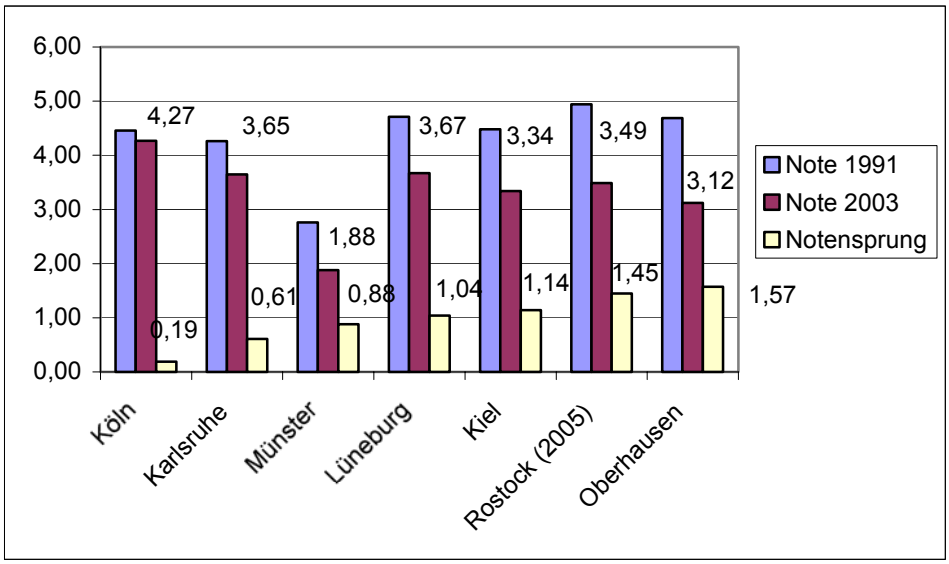

Bild 13 ADFC-Klimatests 1991 und 2003 im Vergleich

Durch die Nutzer in Rostock wird also anerkannt, dass es seit 1991 deutliche Verbesserungen gegeben hat, wobei das Ausgangsniveau sehr ungünstig war.

3.5.6 Bewertung durch Experten: ADAC-Test Radfahren in Städten 2004

Die folgende Bewertung stammt aus der Untersuchung des ADAC „Radfahren in Städten“ (ADAC 2004), der den Status Quo des Jahres 2003 wiedergibt.[3] Bei dieser Bewertung auf Grundlage von Datenauswertungen und Befahrungen durch eigene Tester wurde Rostock als „durchschnittlich“ bewertet (als dritte Stufe bei gesamt 5 Bewertungsstufen). Rostock hat damit nur den 13. Platz erreicht unter 22 Großstädten über 200.000 Einwohnern, die am Test teilnahmen. Von den ostdeutschen Städten liegt Rostock knapp hinter Leipzig. Halle, Magdeburg, Dresden und Erfurt liegen dahinter.

Rostock hat bei den Kriterien „Radverkehrsnetz und Wegweisung“, bei den Abstellplätzen und im Gesamtfeld „Kommunale Radverkehrsförderung“ „unterdurchschnittlich“ abgeschnitten. Bei den „Serviceangeboten“ liegt Rostock im Durchschnitt, wobei dieser im Vergleich zu den Anforderungen niedrig liegt.

Überdurchschnittlich wurde Rostock im Vergleich zu den anderen untersuchten Städten in den Bereichen „Unfallhäufigkeit und -vermeidung“ sowie „Sicherheit und Komfort der Radverkehrsanlagen“ bewertet. Als Bewertungsstufe hat Rostock allerdings in keinem einzigen Feld ein „sehr gut“ erreicht, bei „Unfallhäufigkeit und Vermeidung“ wurde ein „gut“ knapp erreicht.

Inhaltlich entspricht die schlechte Beurteilung der „Kommunalen Radverkehrsförderung“ dem Ergebnis bei der ADFC-Befragung, wonach Rostock von den

3 Bearbeitung durch PGV

Nutzern bei der Frage nach der „Aktivität der Stadt“ nur ein ausreichend erhalten hat.

Die Bewertung aus dem ADAC-Test beinhaltet u.a. folgende Punkte:

+ Radfahrer-Unfälle mit schweren Verletzungen oder Todesfolge haben im Vergleich zu anderen Städten einen niedrigen Anteil an den Radfahrerunfällen.
+ Der engagierte Ausbau des Radverkehrnetzes führt auf den Teststrecken zu einem vergleichbar hohen Sicherheits- und Komfortniveau wie in mehreren westdeutschen Städten.
+ Insbesondere die Sicherheitsabstände zu parkenden Kfz sind auf über 90 % der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen (auf den Teststrecken!) gewährleistet.
+ Die Hansestadt Rostock setzt verbreitet auch Radfahrstreifen und Schutzstreifen als kostengünstige sichere Radverkehrsanlagen ein.
+ An mehreren Knotenpunkten ist Radfahrern das direkte Linksabbiegen möglich.
+ Die Hansestadt Rostock setzt eigene Planungshinweise für Radverkehrsanlagen ein.
+ Durch den neuen Warnowtunnel können Fahrräder in besonderen Fahrradbussen transportiert werden.
- Die Hansestadt Rostock wirbt nur in sehr geringem Umfang für die Fahrradnutzung. Die Website der Stadt Rostock fasst nur wenige Informationen und keine motivierenden Beiträge zum Radfahren zusammen.
- Eine Wegweisung empfiehlt nur Radtouristen attraktive Strecken.

3.5.7 Bewertungen durch Nutzer und Experten im Vergleich

Die leicht unterschiedlichen Ergebnisse von ADAC-Untersuchung und ADFC-Klimatest relativieren sich, wenn statt der Platzierung die Notenstufen betrachtet werden. Danach liegt Rostock nach dem ADFC-Klimatest etwa eine viertel Notenstufe besser als nach der ADAC-Untersuchung, was bei den unterschiedlichen Bewertungsmethoden nicht ungewöhnlich ist. Die besonders gut bewerteten Städte Münster, Bremen, Kiel, Hannover und Freiburg finden sich bei beiden Untersuchungen vorne.

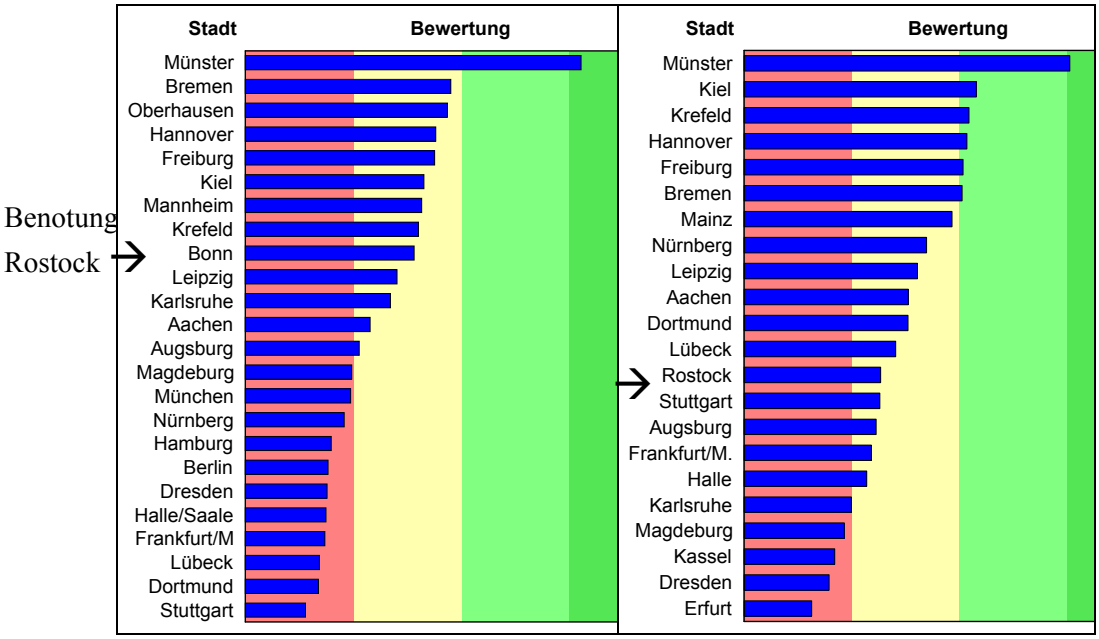

Bild 14 Ergebnisse des ADFC Klimatests 2003 für ausgewählte Städte (Nutzerbefragung, links) und der ADAC-Untersuchung „Rad fahren in Städten 2003“ (Experten-Bewertung, rechts). Rostock 2005 bei ADFC-Nacherhebung mit 3,49 eingeordnet.

3.5.8 ADAC-Test-Bewertung und Verkehrsmitteldaten im Vergleich

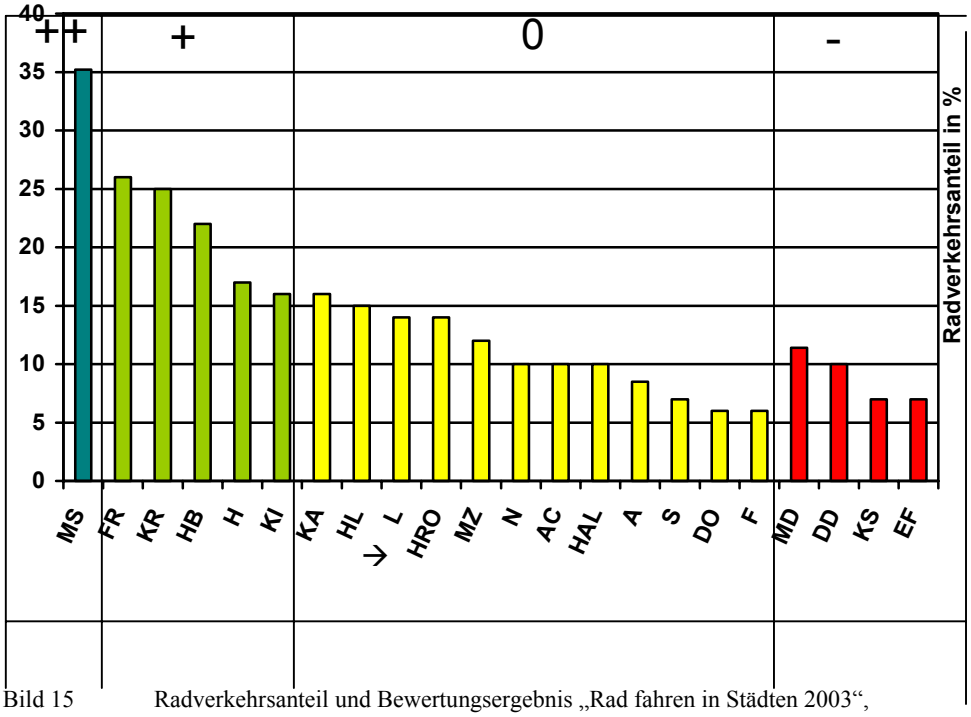

Bild 15 Radverkehrsanteil und Bewertungsergebnis „Rad fahren in Städten 2003“, (Radverkehrsanteil nach Angaben der Städte, für Rostock: 14 % im Binnenverkehr)

Wie Bild 15 verdeutlicht, besteht ein enger Zusammenhang zwischen der Qualität der Radverkehrspolitik und dem Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr. Dieser ist umso höher, je mehr das Fahrrad berücksichtigt wird bei Planungen und je besser die Qualität der umgesetzten Maßnahmen zu Gunsten des Radverkehrs ist.

Bild 16 Fußgängerzone, 19.00 – 10.00 für den Radverkehr geöffnet

3.6 Fazit

3.6.1 Überblick

Nachdem der Radverkehrsanteil 1994 und 1998 noch niedriger lag als der Bundesdurchschnitt, ist er in Rostock inzwischen etwas höher. Der Radverkehrsanteil am (innerstädtischen) Verkehrsaufkommen ist damit also stärker als der Bundestrend gestiegen. Auch im Vergleich zu anderen ostdeutschen Städten hat Rostock einen großen Zuwachs im Zeitraum 1998 bis 2003.

Rostock hat für eine Förderung des Radverkehrs durch seine strukturellen Rahmenbedingungen eine gute Ausgangsbasis. Potentiale liegen dabei neben dem Alltagsradverkehr auch beim freizeitorientierten Radverkehr und dem Radtourismus.

Um diese Potentiale besser auszuschöpfen, bedarf es jedoch noch erheblicher Anstrengungen auf mehreren Handlungsfeldern entsprechend dem Leitbild Radverkehr als System.

Bild 17 Beispiel für die Anwendung der Radverkehrsrichtlinien: direkte Führung des Radverkehr an Rechstabbiegespur (am Saarplatz)

3.6.2 Stärken in der Gesamtschau

Bei genauerer Betrachtung können folgende Punkte herausgearbeitet werden:

- Rostock weist eine fahrradfreundliche Topographie und Siedlungsstruktur auf. Die Entfernungen innerhalb des Stadtgebietes sind für viele Wegebeziehungen durch die Nutzungsmischung kürzer als 5 km. Für weite Teile des Stadtgebietes und einen großen Anteil der Einwohner sind es zwar über 5 km zum Stadtzentrum, aber durch z.T. attraktive Routen und die Verknüpfung mit dem ÖPNV (incl. ganztägiger Fahrradmitnahme) können diese Entfernungen gut überwunden werden.

- Die Verknüpfung der Systeme Fahrrad und ÖPNV kann als sehr gut bewertet werden. Dies gilt für Bike & Ride-Angebote, aber insbesondere für die Möglichkeit der Fahrradmitnahme. Diese ist in allen Verkehrsmitteln des Verkehrs-Verbundes ganztägig möglich. Die S-Bahn im 10- oder 15-Minuten-Takt nimmt dabei für die Hauptrelation zwischen Rostock Hbf und Warnemünde eine übergeordnet wichtige Rolle ein, mit großer Platzkapazität in Mehrzweckabteilen als „Rollender Radweg“. Für Inhaber von Monatskarten und mit dem für eingeschriebene Studenten verpflichtend zu erwerbenden Semesterticket ist die Fahrradmitnahme im ÖPNV kostenlos.

- Mit der großen Studentenzahl ist ein großes Potential für den Radverkehr vorhanden. Die 4 großen innerstädtischen Universitätsstandorte liegen max. 2,5 km auseinander und können folglich gut durch Radfahrten erschlossen werden.

- Rostock hat einen günstigen Modal Split mit einem hohen Anteil des Umweltverbundes (über 60 %). 12 % Radverkehrsanteil an allen Wegen der Einwohner ist ein Wert (14 % beim Binnenverkehr), der bei einem guten ÖV-Angebot beachtlich ist. Unter den Großstädten haben u.a. Münster, Dessau, Göttingen und Oldenburg, aber auch Bremen, Freiburg, Cottbus und Potsdam, höhere Werte. Münster, Dessau, Göttingen und Oldenburg weisen aber deutlich aber geringere ÖV-Angebote auf (u.a. keine Straßenbahn).

- Rostock hat ein (fast) flächendeckendes Netz für den Radverkehr aufzuweisen: es gibt an zahlreichen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen, abseits der Hauptverkehrsstraßen fast flächendeckend Tempo 30-Zonen und darin eine größere Zahl geöffneter Einbahnstraßen.

- Ein Radverkehrskonzept mit Aussagen zum Handlungsbedarf besteht und ist mit Prioritäten beschlossen.

- Mit der Nutzung von Markierungslösungen an Hauptverkehrsstraßen ist die Vervollständigung des Netzes von erforderlichen Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen vor allem in der Kernstadt gut vorangekommen.

- Für den touristischen und Freizeitradverkehr gibt es in Rostock eine Wegweisung, mit empfohlenen Routen. Die Wegweisung in Rostock entspricht dem Standard, wie er von der FGSV 1998 festgelegt wurde.

- Der zusammen mit dem ADFC entwickelte Mängelbogen, der im Internet verfügbar ist, ist eine positive Aktion. Offen ist, wie das darauf aufbauende Beschwerdemanagement funktioniert.

- Innerhalb der Verwaltung ist eine Dokumentation dessen vorhanden, was schon getan ist und was noch getan werden muss oder sollte. Dies ist für die Öffentlichkeitsarbeit bisher noch nicht aufbereitet worden.

- Insbesondere bei den schwer verunglückten Radfahrern (schwer verletzte und getötete Radfahrer) liegt Rostock günstiger als andere Städte vergleichbarer Größenordnung. (Anm. THBA: Dies ist vermutlich den allgemeinen Unfallursachen zuzurechnen und sollte nicht ohne genauere Untersuchung mit dem Radverkehr in Verbindung gebracht werden.)

- Beim ADFC-Klimatest, einer Nutzerbeurteilung durch Befragung von Nutzern, hat Rostock mit einer Note von 3,49 (als Schulnote gesprochen: eine glatte drei[4]) den Platz 11 bei 35 Städten über 200.000 Einwohnern bundesweit erreicht. Unter allen 148 beteiligten Städten nimmt Rostock Platz 34 ein. Dies kann als durchschnittlich bewertet werden, da nur wenige Städte eine 1 oder 2 vor dem Komma erreicht haben.

- Bei den Unterpunkten des Klimatests hat Rostock in einem Punkt mit einem glatten „gut“ abgeschnitten: dass Radfahren in der Stadt Spaß macht.

- Noch gute Noten (2-) wurden bei der Befragung erreicht bei
  - „Öffnung von Einbahnstraßen“,
  - „Fahrrad als vollwertiges Verkehrsmittel“
  - „Erreichbarkeit des Zentrums mit dem Rad“,
  - „Alle fahren Rad“

- Rostock kann vom Austausch von Wissen und Erfahrungen bei den jährlichen Treffen der Radverkehrs-Beauftragten Nord-Deutschlands profitieren, bei denen u.a. Kiel, Hannover und Lübeck vertreten sind.

- Neue Impulse in der Rostocker Radverkehrsförderung gehen u.a. vom EU-Projekt „Baltic-Sea-Cycling“ und der Imagekampagne „Fahrradregion Rostock“ aus, sowie von der wieder erstarkten ADFC-Ortsgruppe und Initiativen aus der Rostocker Bürgerschaft.

---

4 Eine 1+ entspricht dem bestmöglichen Wert von 1,00, eine 6- dem schlechtestmöglichen Wert von 6,00. Insofern ist 3,33 eine glatte 3, eine 3- liegt bei 3,66, eine 4+ ist bei.4,0 erreicht.

3.6.3 Schwächen in der Gesamtschau

- Nach dem Eindruck in Presse und Öffentlichkeit scheint, im Gegensatz zu den beschlossenen Zielen, in Politik und Verwaltung nicht unbedingt Einigkeit über den hohen Rang der Radverkehrsförderung in Rostock zu bestehen. Im Vergleich zu Kfz-Verkehr und öffentlichem Verkehr, ggf. auch zum Fußgängerverkehr, wird Radverkehr in Rostock durch Vertreter der Stadt oder der Politik bisher eher selten positiv thematisiert, obwohl 12 % aller Wege der Rostocker Einwohner mit dem Rad zurückgelegt werden.

- Mangelnde eigene Finanzmittel und damit die starke Abhängigkeit von Förderprogrammen verhindern ein strategisches Vorgehen, bei dem die Ziele entsprechend der Prioritäten der Radverkehrsförderung verfolgt werden, besonders beim Ausbau der Infrastruktur. Die Ziele selbst sind bereits überholt, da z.B. der prognostizierte Radverkehrsanteil entsprechend dem Zielszenario bereits erreicht.

- Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit liegen keine zahlenmäßigen Ziele vor.

- Bisher fehlt ein *durchsetzungsstarker* Impulsgeber für die Radverkehrsförderung, er ist bisher weder in Verwaltung, Politik oder bei Dritten zu erkennen. Ein übergreifendes Problem ist dabei die mangelnde Finanzausstattung.

- Die Fußgängerzonen sind nur zeitweise für den Radverkehr geöffnet, daher sind nicht alle Ziele für den Radverkehr gut erreichbar (z.B. fehlen erlaubtermaßen befahrbare Stichstraßen, um näher an die Geschäftszone heranfahren zu können).

- Die Wegweisung ist nicht auf Alltagsverkehr ausgerichtet.

- Die Umsetzung des Radverkehrskonzepts ist in starkem Maß von Förderprogrammen abhängig, da kaum Eigenmittel bereit gestellt werden.

- Der Ausbau von Velorouten, mit dem andere Städte eine vergleichsweise schnelle Umsetzung eines systematischen Netzes anstreben, ist in Rostock zwar geplant, kommt jedoch in der Umsetzung mangels Finanzmitteln nur langsam voran. Von den drei geplanten Velorouten sind bisher nur Teilabschnitte benutzbar.

- Es gibt ein Potential zur Öffnung weiterer Einbahnstraßen in zentralen Stadtteilen, wobei die Voraussetzungen für eine Öffnung wohl überwiegend vorliegen.

- In der Innenstadt besteht zwar stellenweise ein ausreichendes Angebot an Fahrradabstellanlagen, aber an zahlreichen Standorten stehen nur ältere

Anlagen mit eher geringer Qualität. Insgesamt scheint es zu wenig hochwertige Abstellanlagen zu geben.

- Eine vollwertige Fahrradstation als bedeutsame und öffentlichkeitswirksame Investition ist nicht vorhanden. Das vorhandene Angebot am Hauptbahnhof ist nicht ausreichend (wenn auch der Bedarf dafür unterschiedlich bewertet wird).

- Der Fahrradstadtplan Rostock stammt von 1998, ist damit nicht auf dem aktuellen Stand und inzwischen vergriffen. Eine Überarbeitung durch den ADFC ist für 2006 vorgesehen.

- Die Bewertung beim ADFC-Klimatest mit 3,49 (eine glatte drei) sorgt für einen durchschnittlichen Rang. Hier ist durchaus Verbesserungspotential erkennbar.

- Die schlechtesten Werte bekommen beim ADFC-Klimatest folgende Kriterien:

4,78	Baustellen
4,38	Behandlung von Falschparkern
4,32	Zu schnelle Pkw
3,91	Zahl der öffentlichen Abstellanlagen
3,81	Fehlende Aufstellplätze vor Kfz an Ampeln
3,78	Unsicherheitsgefühl beim Radfahren
3,77	Reinigung der Radverkehrsanlagen
3,74	(empfundene) Aktivität der Stadt

- Dies sind überwiegend Punkte, bei denen Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern beteiligt sind. Dies kann als ein Zeichen für die von den Befragten noch nicht wahrgenommene Gleichwertigkeit des Radverkehrs in der städtischen Planung und Arbeit interpretiert werden.

- Besonders hinzuweisen ist auf die ungünstige Einschätzung als wenig „Aktive Stadt“ mit der Note 3,74 , da diese für die Gesamtbewertung der Planung und Arbeit der Stadt vergeben wurde.

- Handlungsbedarf besteht auch bei Prävention und Aufklärung gegenüber Fahrrad-Diebstahl und bei Service-Angeboten für Radfahrer.

- Bisher fehlen Wirksamkeitsuntersuchungen zu den getroffenen Maßnahmen, z.B. regelmäßige Zählungen zum Fahrradverkehr oder mehrjährige Unfallanalysen mit abgeleiteten Maßnahmen.

- Zu Maßnahmen mit „weichem Charakter“ (wie Öffentlichkeitsarbeit, Events rund um das Fahrrad) liegen wenig Erfahrungen vor.

4 Ergebnisse des ersten Treffens: Bewertung und Handlungsansätze

4.1 Überblick

Die Teilnehmer der drei Treffen und ihre Funktionen in Rostock sind Tabelle 7 zu entnehmen:

Fraktionen in der Bürgerschaft	Anwesend bei Treffen	1	2	3
Specht, Andre (erstes Treffen)	CDU-Fraktion Bürgerschaft u.a. Aufsichtsratsvorsitzender des städtischen Sanierungsträgers RGS, Mitglied im Bau- und Planungsausschuss	X		
Feuerstein, Christoph (zweites Treffen)	CDU-Fraktion Bürgerschaft, u.a. Sozial- und Gesundheitsausschuss		X	
Rodé, Elisa (erstes Treffen entschuldigt)	PDS-Fraktion Bürgerschaft u.a. Mitglied im Finanzausschuss		X	X
Wandschneider, Steffen	SPD-Fraktion Bürgerschaft u.a. Vorsitzender Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung	X	X	X
Jaeger, Johann-Georg (zweites Treffen)	Bündnis 90-Fraktion Bürgerschaft u.a. Mitglied im Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung		X	
Verwaltung				
Schröder, Heike (drittes Treffen entschuldigt)	Tief- und Hafenbauamt Abteilungsleiterin Verkehrsplanung und -förderung	X	X	
Pagenkopf, Christian	Tief- und Hafenbauamt Abteilung Verkehrsplanung und -förderung	X	X	X
Kulf, Ute (zweites Treffen entschuldigt)	Tief- und Hafenbauamt Abteilung Verkehrsplanung und -förderung	X		X
Sandhop, Knut (erstes Treffen)	Stadtamt / Verkehrsbehörde Abteilungsleiter Verkehrsangelegenheiten	X		
Biermann, Hans-Joachim (zweites Treffen)	Sachgebietsleiter Verkehrsbehördliche Aufgaben		X	
Matthäus, Holger (drittes Treffen entschuldigt)	Amt für Umweltamtschutz Abteilungsleiter Immissionsschutz u. Umweltplanung	X	X	
Nozon, Steffen	Amt für Umweltamtschutz, Luftreinhaltung/Verkehrsökologie	X	X	X
Dr. Lembcke, Hinrich (zweites Treffen entschuldigt)	Büro für nachhaltige Stadtentwicklung/ Agenda 21	X		X
Verbände				
Möller, Thomas	ADFC-Ortsgruppe Rostock, Vorsitzender	X	X	X
Wilke, Sönke	BUND-Ortsgruppe Rostock	X	X	X
Blöhe, Henryk (erstes Treffen)	AStA/STURA der UNI Rostock, Pressereferent	X		
Pieper, Wilfried (entschuldigt)	Unternehmerverband Rostock			

Tabelle 7 Teilnehmer der drei BYPAD Treffen

In der folgenden Dokumentation des ersten Treffens werden zu jedem Modul, aufbauend auf den Bewertungsergebnissen, Handlungsansätze vorgeschlagen, z.T. durch den Auditor. Ideen oder Ziele für die jeweilige Fragestellung wurden von auch einzelnen Mitgliedern der Evaluationsgruppe geäußert, ohne dass diese immer weiter beraten wurden oder unbedingt dem Konsens der Gruppe entsprechen müssen. Damit diese Gedanken nicht für die weitere Debatte verloren gehen, wurden sie jeweils dokumentiert.

Zusätzliche Informationen sowie Einschätzungen des BYPAD-Auditors, die auf Grund der Auswertung der verfügbaren Hintergrundinformationen gewonnen wurden und über die Ergebnisse des Konsensgesprächs bzw. die ausgefüllten Fragebögen hinaus gehen, sind jeweils gesondert vermerkt. *Zur deutlichen Abhebung dieser Einschätzungen von den Gesprächsergebnissen sind die Hinweise des Auditors kursiv gedruckt. Zur Übersicht werden die Vorschläge für andere Noten angegeben, soweit sie nicht meinen Kompromissvorschlägen entsprechen.*

Bei allen diskutierten Fragen wird vermerkt, auf welchen Konsens sich die Gruppe geeinigt hat. Bei einzelnen Fragen ergaben sich in der Gruppe Einschätzungen wie z.B. „besser als 1, aber noch keine richtige 2 “, die dann als 1,5, ggf. auch als 1,75 in die Berechnung eingehen. In den Ergebnissen können durch die Berechnung alle Punktzahlen zwischen 0,0 und 4,0 auftreten, wobei jeweils auf eine Stelle hinter dem Komma gerundet wird. Die Tabelle 1 (S. 3, in der Zusammenfassung in Kapitel 0) zeigt die Einzelergebnisse aller Fragen und Module, Tabelle 2 (S.4) die Bewertung für die stadtspezifischen Fragen. Letztere gehen nicht in die (für alle Städte gleichartige) BYPAD-Gesamtbewertung ein.

Maximal erreichbar ist eine Bewertung von 4,0, „systematische Radverkehrspolitik“. **Rostock** ist mit einer **Gesamtbewertung** von **1,87,** hat also **Stufe 2: „isolierter Ansatz (reine Radverkehrspolitik)“** fast erreicht.

In einigen Modulen werden Bewertungen zwischen 2,0 und 3,0 erreicht; hier bestehen Übergänge zu Stufe 3, „gesamtverkehrspolitischer Ansatz der Radverkehrspolitik“. Die ersten drei Module, in denen es um Planung und Vorbereitung von Maßnahmen geht, werden am besten bewertet. Bei Betrachtung der einzelnen Fragen treten die Fragen 18 und 43 positiv hervor: mit einer 3,5 werden u.a. die sehr guten Bedingungen bei der Fahrradmitnahme im ÖPNV honoriert.

Auffällig im Vergleich zu den Ergebnissen anderer Städte ist, dass bei mehreren Fragen kein Konsens erzielt werden konnte, trotz z.T. längerer Diskussionen zu diesen Fragen.

Mehrere Fragen konnten nur mit 0,0 bewertet werden. Dies betrifft die Fragen 19 (Serviceangebote), 22 (lebenslanges Rad fahren fördern) und 29 (Förderung Fahrradnutzung in Familien). Für diese Handlungsfelder sind bisher keinerlei Maßnahmen erfolgt.

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

4.2 Erwartungen und Befürchtungen der Teilnehmer

Am Beginn des ersten Treffens sollten die Teilnehmer in einer schriftlichen Befragung ihre Erwartungen und Befürchtungen zum BYPAD-Prozess benennen.

Erwartungen

- Einsicht in die komplexe Gestaltung von Verkehrsabläufen
- Gegenseitiges Verständnis aufbauen
- Austausch zur Radverkehrsqualität
- Defizite und Stärken in Infrastruktur und Verwaltung identifizieren
- Objektive Situationsbeschreibung
- Objektive Einschätzung der Situation für Radfahrer in der Hansestadt Rostock
- Diskussion über Radverkehrsförderung
- Status Quo im Konsens
- Interessenübergreifende Kommunikation
- Kontroverse, aber konsensorientierte Diskussion
- Diskussion über Ziele und Wege
- Zusammenarbeit Verwaltung-Politik intensivieren
- Konkrete Lösungen für einige Probleme
- Zieldefinitionen
- Konsens zur Radverkehrsförderung
- Konkrete Verbesserungsmöglichkeiten erarbeiten
- Konsensfähiges Handlungskonzept

Befürchtungen

- zu wenig Reibungen
- Diskussion "ideologischer Grundsätze"
- Keine konkreten Ergebnisse
- Befürchtung: "Gut, dass wir reden konnten..."
- Gewonnene Ideen und Vorschläge werden nicht verwirklicht
- Anforderungen an den Baulastträger, die finanziell durch den Haushalt nicht gedeckt sind

Fragen

- Wo steht Rostock im Vergleich zu anderen Städten in Europa?
- Finanzierung? Förderungsmöglichkeiten?
- kommunaler Handlungsspielraum?

4.2 Modul 1: Nutzeranforderungen (Fragen 1 bis 3)

Verkehrsdaten in Form repräsentativer Haushaltsbefragungen (SrV) werden in Rostock regelmäßig erhoben, zuletzt für das Jahr 2002. Darüber ist u.a. die Entwicklung des Verkehrsmittelanteils des Radverkehrs im langjährigen Vergleich abzulesen (vgl. Kap. 3.5.2). Andere Erhebungen wie Verkehrszählungen werden „bei Bedarf", aber nicht kontinuierlich und systematisch erhoben.

Es besteht Konsens darüber, dass die (informelle) Zusammenarbeit mit den anderen Fahrradbeauftragten der norddeutschen Städte und der fachliche Austausch mit Experten, u.a. im Rahmen des Deutschen Städtetags, als wichtige Datenquelle für Nutzeranforderungen genutzt wird. Die Stadt Rostock ist u.a. im AK Verkehrwesen des Deutschen Städtetags vertreten und beteiligt sich somit aktiv an Diskussionen über bundesweite Veränderungen (z.B. zu Änderungen an der StVO).

Anregungen und Beschwerden können auf den üblichen Wegen (Post, Fax, Telefon, Mail) an die Stadtverwaltung oder an Politiker herangetragen werden, zusätzlich auch in Einwohnerfragestunden der Ortsbeiräte. Für Meldungen an die Verwaltung ist verbindlich geregelt, wie mit diesen umzugehen ist[5]. Es wird bestätigt, dass alle Anfragen etc. beantwortet werden.

Seit Anfang 2005 stehen auf www.fahrradregion-rostock.de drei Mängelbogen-Vordrucke zur Verfügung, die ausgedruckt und an die zuständigen Stellen abgeschickt werden können (vgl. Anhang 2). Bisher ist noch kaum ein Bogen bei der Verwaltung eingegangen, sodass überlegt werden muss, ob die Zur-Verfügung-Stellung im Internet das geeignete Medium ist. Entsprechend bestehen bisher kaum Erfahrungen zum Umgang mit Mängelbögen.

Die Daten zu den Nutzeranforderungen sind derzeit nicht vernetzt verfügbar, d.h. an verschiedenen Stellen werden Daten (z.B. Hinweise und Anregungen) gesammelt, aber nicht systematisch und allgemein verfügbar ausgewertet. Ein zielgerichteter Austausch von Informationen findet z.T. informell statt.

Für Rostock kann von einer institutionalisierten (besonderen) Beteiligung der Nutzergruppen (noch) nicht gesprochen werden, da die AG Radverkehr oder andere Gespräche bisher überwiegend auf Initiative der Verbände zustande kamen. Von Seiten der Verwaltung wird die „normale" Beteiligung, die allen Bürgern offen steht (Ortsbeiräte, Ausschusssitzungen) bzw. die Einflussnahme über die Politiker als ausreichend angesehen, insbesondere, da keine Gruppe anders behandelt werden soll als eine der anderen. Es wird befürchtet, dass, wenn für einige Gruppen weitergehende Möglichkeiten geschaffen werden, dies auch von anderen gewünscht werden könnte. Aus Sicht der Politik ist zu berücksichtigen,

[5] In der Allgemeinen Dienst- und Geschäftsanweisung der Stadtverwaltung der Hansestadt Rostock (AGA)

dass durch frühzeitige Abstimmungen ggf. demokratische Strukturen gefährdet und die Entscheidungsfindung erschwert werden könnte.

Als ein Beispiel für einen anderen Umgang mit der Planung werden die Planungen zum Doberaner Platz angesprochen. Hier sind ADFC und Bürger frühzeitig eingebunden worden. Allerdings sind hier durch vielfältige Ansprüche die Anforderungen an eine komfortable Führung des Radverkehrs „weggewogen" worden – sie konnten sich in den internen Diskussionen nicht gegen andere Ansprüche durchsetzen. In der Folge wird hier absehbar eine Planung umgesetzt, die nicht den „Planungshinweisen" entspricht und für den Radverkehr an einer zentralen Stelle im Stadtgebiet vermutlich keine Verbesserung bringen wird, *abgesehen von der Entlastung im Kfz-Verkehr auf dem Platz und den zulaufenden Straßen. Nicht angesprochen wurde, ob diese Erfahrungen auf andere Planungen übertragbar sind, oder ob wegen der herausgehobenen Bedeutung des Doberaner Platzes auch für andere Nutzungen hier eine besondere Situation vorlag.*

Zu **Frage 3** muss ein **Dissens** festgestellt werden. Die Bewertung mit 2,0 oder 3,0 ist dabei weniger wichtig als die Feststellung, dass Verwaltung und Politik einer frühzeitigen Beteiligung kaum positive Wirkungen beimessen. Die Verbände sind demgegenüber an einer frühzeitigen Beteiligung interessiert, um in einem Stadium mit vielen offenen Optionen an der Diskussion beteiligt zu sein (vgl. dazu Anhang 3).

Handlungsmöglichkeiten

1 Größere Verbreitung der Mängelmeldebögen, z.B. durch gemeinsame Aktionen mit Tageszeitung, breite Verteilung an Schulen (ggf. in Verbindung mit einer Schülerbefragung zu Problemstellen), Betrieben, Geschäften, Kinos,... Neue Problemstellen werden bekannt, besonders für Planer und in Verbänden Aktiven nicht offensichtliche Fahrbeziehungen. Positive Erfahrungen zu gezieltem Einsatz liegen dazu u.a. in Karlsruhe, Plauen, Lingen vor.

2 Ausdrückliche Benennung der „Radverkehrsbeauftragten" der Ämter und anderer zuständiger Personen oder Stellen in der Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr, so dass Mängelhinweise direkt an diese persönlich gerichtet werden können („dem Themenfeld Radverkehr ein Gesicht geben").

3 Prüfen optimaler Zugriffsmöglichkeiten auf die vorhandenen Daten (gemeldete Mängel, Anregungen, Hinweise) im Verhältnis zum Aufwand, möglichst bevor die Anzahl der gemeldeten Mängel zu groß geworden ist.

4 Regelmäßige Berichterstattung zu den durch Mängelmeldungen angestoßenen Maßnahmen, in einem der Bürgerschafts-Ausschüsse, aber auch für die Öffentlichkeit (Pressemeldungen).

5 Ableitung einer Maßnahmenliste mit z.B. 100 Einzelmaßnahmen aus Schülerbefragungen und Mängelmeldungen, die in einem besonderen Handlungsprogramm erledigt werden. Öffentliche Vollzugsmeldungen als Erfolgserlebnis.

6 Weitere Diskussion zu Erfordernis und Möglichkeiten einer frühzeitigen Beteiligung der Nutzerverbände, z.B.: was spricht dagegen, sie an Verkehrsplanungen „wie Träger öffentlicher Belange“ in einer frühen Phase zu beteiligen („anzuhören“), die kaum zusätzlichen Aufwand erfordert. *Dies ist z.B. im Behindertengleichstellungsgesetz für Behinderten-Beauftragte oder -verbände gesetzlich vorgeschrieben, damit Planungen möglichst weitgehend den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen*. Anregungen und Hinweise können wie andere Stellungnahmen in die weitere Planung einfließen. U.a. das Land Niedersachsen, die Städte Aachen, Hannover und Minden verfahren (oder verfuhren zeitweise) bei Straßenbaumaßnahmen in dieser Weise und haben gute Erfahrungen damit gesammelt. Der ADFC wird z.T. bereits bei der Problemanalyse, d.h. im Anfangsstadium der Planung zugezogen und kann insofern ggf. auch weitergehende oder andersartige Lösungsansätze zur Diskussion stellen. Dieses Verfahren könnte beispielsweise durch einen Beschluss der Bürgerschaft verbindlich festgelegt werden, was durch Landesrecht nicht ausgeschlossen ist[6] (vgl. dazu auch Anhang 3, zur Kostenwirksamkeit von Einflussnahme in Abhängigkeit vom Planungsstand).

7 Falls eine Festlegung auf ein derart geändertes Verfahren (noch) nicht erwünscht ist, könnte zumindest modellhaft an einigen Planungen dieses Verfahren „probiert“ werden, um Erfahrungen zu sammeln, ob Planung, Planungsergebnisse und Umsetzung verbessert oder erschwert werden.

8 In Kiel wird die Beteiligung der Nutzergruppen über das Fahrradforum durchgängig, von Verwaltung, Politik und Verbänden, als erfolgreich bewertet. Dort gehen alle Planungen in die Diskussion, bevor sie in den zuständigen Ausschuss oder die Ortsräte gehen (also kurz vor Ende des Planungsprozesses). Zu allen das Fahrrad berührenden Fragen wird dabei so intensiv diskutiert, dass diese Punkte in den anschließenden Gremiensitzungen kaum mehr angesprochen werden. Allerdings wird auch in Kiel vom ADFC eine noch frühzeitigere Beteiligung gewünscht (dazu s.o.,

[6] „Der Gemeinde ist es auch nicht verwehrt, in Einzelfällen über die gesetzliche Verpflichtung hinaus auch Vereine, Verbände und sonstige Organisationen zu beteiligen, die nach den vorstehenden Merkmalen nicht als TÖB anzusehen sind. Ihre Beteiligung kann zweckmäßig sein, wenn sachdienliche Anregungen oder Bedenken zu erwarten sind oder ihre speziellen Interessen durch die beabsichtigte Planung besonders berührt werden.“
Quelle: Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bei der Aufstellung von Flächennutzungsplänen und Satzungen nach dem Baugesetzbuch und dem Maßnahmengesetz zum Baugesetzbuch (TÖB - Erlass). Erlass des Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Umwelt. Vom 30. September 1996 - VIII 230 a - 510.183-(www.am.mv-regierung.de/arbm/pages/PR_TOEB.htm)

Nr. 6). Hinzu kamen dort in jüngster Zeit, angestoßen durch den BYPAD-Prozess auch grundsätzliche und strategische Fragen.

9 Multi- oder bilaterale Gespräche zwischen Verwaltung, Fraktionen und Verbänden, zu planerischen Details, aber auch strategischen/politischen Themen, die über die Details hinausgehen.

Bild 18 Während des ersten Treffens angesprochenes „gebautes Schlagloch“ auf Radweg (aus www.fahrradregion-Rostock.de - gefährliche Stellen)

4.3 Modul 2: Steuerung der Fahrradpolitik (Fragen 4 bis 6)

Neben den „üblichen“ Wegen zu Entscheidungen und Beschlüssen in Verwaltung und Bürgerschaft gibt es zum Radverkehr die „Arbeitsgruppe Radverkehr“, aus Straßenverkehrsbehörde im Stadtamt, Tiefbauamt, Amt für Umweltschutz, Polizei und ADFC, die auf Betreiben des ADFC „wiederbelebt“ wurde, nachdem sie bereits Anfang bis Mitte der 90er Jahre einmal bestand. Bisher werden vorrangig Themen angesprochen, die vom ADFC vorgeschlagen wurden. Diskussionsergebnisse fließen in das weitere Verwaltungshandeln ein, ohne dass genauer definiert ist, in welcher Weise. Ein rein verwaltungsinternes Gremium existiert, die AG „Verkehrsorganisation“ (sog. „VKO“), in dem die verwaltungsinterne Beschlussfassung für verkehrliche Einzelmaßnahmen und verkehrsbehördliche Anordnungen vorbereitet werden.

Mehrere Mitarbeiter des Tiefbauamtes beschäftigen sich neben anderen Aufgaben auch mit Aspekten des Radverkehrs. Eine Schätzung der Stellenanteile, die auf Radverkehr entfallen, ist nicht möglich. Eine Kooperation mit benachbarten Kommunen ist gegeben (u.a. im Rahmen Baltic Sea Cycling). Neben den direkt in der Verkehrsplanung beteiligten Stadtamt und Tiefbauamt ist auch das Umweltamt regelmäßig beteiligt. Querbezüge innerhalb der Verwaltung zu „entfernteren“

Gebieten wie Jugendamt und Raumplanung sind dagegen selten. Der Erfahrungsaustausch mit Fahrradbeauftragten anderer Städte ist ergiebig.

Bei Frage 5 (Rang der Fahrradpolitik) wird unterstellt, dass Radverkehr in der Praxis der Stadt häufig nicht gleichrangig behandelt wird. Ein Kriterium dafür ist die früher geringe und demnächst möglicherweise fehlende Finanzausstattung für diese Aufgabe.

Neben politischen Beschlüssen in der Bürgerschaft, die die Prioritäten im Verwaltungshandeln leiten, ist dies auch auf den Zwang der maximalen Ausnutzung von Fördermitteln des Landes und des Bundes sowie anderen sich anbietenden externen Finanzierungsmöglichkeiten zurückzuführen. Insbesondere die Förderpraxis des Bundes, wie z.B. beim Ausbau der Straßenbahn, erforderte bisher eine erhebliche Größenordnung der Vorhaben, bei denen unter anderem anteilige Mittel für Maßnahmen des Radverkehrs bereitzustellen waren.

In Kombination mit Ausbauvorhaben des MIV und ÖPNV (August-Bebel-Straße, Südring, Nobelstraße) konnten in diesem Rahmen jedoch notwendige und effektive Radverkehrsmaßnahmen in erheblicher Größenordnung umgesetzt werden. Dagegen mussten eigenständige Maßnahmen für den Fahrradverkehr zunächst zweitrangig behandelt werden, wobei aber auch hier positive Lösungen in den letzten Jahren realisiert wurden (Radweg Stadthafen, Radwanderwege, Radweg am Mühlendamm etc).

Aber auch bei weniger kostenintensiven Themenfeldern (z.B. Unterhaltung, Winterdienst) ist die Gleichwertigkeit des Radverkehrs noch nicht gegeben. *Wenn Radverkehr als „gleichwertiges Verkehrsmittel" berücksichtigt würde, müsste in der Summe der Konfliktfälle (zwischen Rad- und Kfz-Verkehr, Rad- und öffentlichem Verkehr, ...) der Radverkehr in jeweils etwa 50 % der Fälle als „Gewinner" eines Konfliktes zu betrachten sein.*

Handlungsmöglichkeiten

1 Vgl. Handlungsmöglichkeit 2 bei Kap. 4.2, zur klaren Regelung der Zuständigkeit auch nach außen.

2 Überprüfen von Arbeitsweise, Häufigkeit der Sitzungen, behandelten Themenfeldern für AG Radverkehr.

3 Verfahren festlegen zur Übergabe von Empfehlungen der AG Radverkehr an den Ausschuss für Stadtentwicklung und/oder den Bauausschuss.

4 Diskussion der Möglichkeit eines „Fahrradforums" als Gremium, in der Zusammensetzung ähnlich wie die BYPAD-Runde: klare Definition der Aufgaben, der Einbindung in den Entscheidungsprozess und der Kompetenzen, ggf. Anbindung an einen der Ausschüsse. Nach etwa einem

Jahr: Überprüfen der Wirksamkeit anhand der Ergebnisse und Zufriedenheit der Teilnehmer.

5 Überprüfung, inwieweit eine Zusammenfassung aller verkehrlichen Fragestellungen in einem „Verkehrs- oder Mobilitätsausschuss“ statt der bisherigen Planungs- und Bauausschüsse sachdienlich ist (Zeitrahmen: wohl erst nach der nächsten Kommunalwahl umsetzbar).

6 Regelmäßige, z.B. jährlich Berichte im Fahrradforum und/oder einem der Ausschüsse über die umgesetzten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehr und ggf. auftretenden Problemen bei der Umsetzung.

7 Bekenntnis des Bürgerschaft, Verwaltungsspitze und der gesamten Verwaltung zur Zielsetzung „die Fahrradfreundlichkeit Rostocks zu steigern“.

8 Vorhandene Beschlüsse prüfen und ggf. bekräftigen, Zielsetzungen festlegen und Personal- und Finanzmittel zur Umsetzung bereit stellen und sichern: vgl. z.B. Grundsatzbeschluss Stadt Leipzig: 20 % Radverkehrsanteil werden angestrebt (von 14 %), in Karlsruhe ähnlich mit Zeitangabe. Leipzig weiter: „Bei allen Straßenbaumaßnahmen im Straßenhauptnetz ... sind die Belange des Radverkehrs besonders zu berücksichtigen und wenn irgend möglich Radverkehrsanlagen vorzusehen. Es ist in jedem Fall nachzuweisen, inwieweit Möglichkeiten zur Verbesserung der Radfahrbedingungen untersucht wurden.“ (Hervorhebung im Original)

9 Politische Beschlüsse zu messbaren Zielen (Unfallentwicklung, Zahl Abstellanlagen etc.) mit Maßnahmenprogramm und verbindlich definierten Zeithorizonten im Vorlauf oder im Rahmen der Überarbeitung der Leitlinien zur Stadtentwicklung und des IGVK.

10 Akquisition und Sicherung finanzieller Mittel für reine Radverkehrsmaßnahmen im Haushalt, um Velorouten und weitere, unter dem Aspekt Fahrradförderung bedeutsame Maßnahmen kurz- und mittelfristig umzusetzen. Nutzung der neuen Möglichkeiten des GVFG Velorouten und Fahrradwegweisung sind GVFG-förderfähig (neue Regelung auf Landesebene[7]:).

[7] „In Mecklenburg-Vorpommern können als Vorhaben nach § 2 GVFG auch gefördert werden:
- verkehrswichtige selbständig geführte Radwege, soweit sie gem. § 3 (1) 1b GVFG im Flächennutzungsplan ausgewiesen sind oder durch besondere Darstellung in einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan zum Ausdruck gebracht werden;
- Wegweisungen für den Radverkehr gemäß „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen [...], soweit die jeweilige Radwegeführung in einem Radverkehrsplan der Kommune oder des Kreises ausgewiesen ist.“ (Mail des Wirtschaftsministeriums M-V,12.12.2005)

11 Vorteile und Erfahrungen einer Mitgliedschaft bei „Cities for Cyclists“ prüfen.

12 Das Thema Fahrradtourismus könnte aktiver verfolgt werden. Anlass könnte z.B. ein zu erstellender „Bericht zur Lage des Fahrradtourismus in Rostock“ sein, der durch die Fraktionen beantragt werden könnte. Damit wären andere Akteure gezwungen, sich mit dem Thema zu beschäftigen und die wirtschaftlichen Potentiale anzuerkennen.

4.4 Modul 3: Strategien und Konzepte (Fragen 7 bis 8)

Es wird anerkannt, dass das Radverkehrskonzept als wichtiger Bestandteil des Gesamtmobilitätskonzeptes (IGVK) entwickelt wurde. Die Umsetzung wichtiger Teilabschnitte erfolgte in Kombination mit Ausbauvorhaben des MIV und ÖPNV. An anderen Stellen mussten reine Radverkehrsanlagen zurückgestellt werden. In einer Bilanz bleibt die Umsetzung des Radverkehrskonzepts damit nach Ansicht einiger Teilnehmer bisher deutlich zurück hinter anderen Teilen des IGVK. Inhalt der Verkehrskonzeption sind neben Maßnahmen der Radverkehrsförderung auch Maßnahmen zur Einschränkung des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt (Neuer Markt, Doberaner Platz).

Das bereits angesprochene Arbeiten „bei Gelegenheit“ durch andere Baumaßnahmen führt nach Ansicht einiger Teilnehmer dazu, dass manche (Radverkehrs-) Maßnahmen trotz anerkannter Notwendigkeit nicht umgesetzt werden. Die langfristige Umsetzung der Planungen ist nicht gesichert, *weder von den personellen noch von den finanziellen Ressourcen.*

Zahlenmäßig erfassbare Ziele für die Verkehrsentwicklung oder das Gesamtfeld Radverkehrsförderung sind bisher nur teilweise beschlossen worden (z.B. im Zielszenario zum IGVK 1998). Somit sind auch Handlungsprogramme, die die Ziele untersetzen, z.B. zu Fahrrad-Abstellanlagen, Steigerung der Verkehrssicherheit etc. noch nicht entwickelt worden. Für einzelne Handlungsfelder wie Velorouten ist das Ziel festgelegt, nicht aber der Zeithorizont definiert.

Mit der Landesbauordnung werden Investitionen durch Dritte angeregt, die der Förderung der Fahrradnutzung dienen (Abstellanlagen). Der Entwurf für eine entsprechende Fahrrad-Abstellsatzung, der auch qualitative Vorgaben beinhaltet hätte, ist von der Bürgerschaft mit Hinweis auf den zusätzlichen Arbeitsaufwand der Verwaltung nicht beschlossen worden. *Bedauerlich ist, dass die Bedeutung und die Potentiale des Radverkehrs dafür, dass das Kfz-Verkehrssystem überhaupt funktionstüchtig bleibt, noch nicht allgemein anerkannt zu sein scheint (in Münster erspart der Radverkehr an „normalen Tagen“ der Stadt etwa 170.000 Autofahrten*).

Handlungsmöglichkeiten

1 Ableitung von Prioritäten für Maßnahmen und Handlungsfelder an Hand transparenter Kriterien

2 Prüfen, wo noch Daten fehlen, um Kriterien abzusichern, z.B. für die Prioritätensetzung von Einzelmaßnahmen mit Bezug zur Verkehrssicherheit (z.B. mehrjährige Unfallanalyse mit Bildung von Unfalldichten oder Unfallhitlisten für Strecken und Knotenpunkte)

3 Sicherung der Umsetzung notwendiger Radverkehrs-Maßnahmen: was ist dazu erforderlich? Woran hapert es bisher? Welche Verbesserungsmaßnahmen sind dafür sinnvoll? Dies sollte in der BYPAD-Gruppe, dem künftigen Fahrradforum (vgl. Kap. 5) und/oder in der AG Radverkehr noch einmal vertieft diskutiert werden (Qualitätsmanagement im engen Sinn, bezogen rein auf Verfahrensabläufe, Zuständigkeiten, Verwaltungsaufbau, Möglichkeiten zur Akquisition von Finanzmitteln etc.)

4 Bearbeitung im Sinne des Projektmanagements, mit klaren Zwischenzielen (z.B. eine Veloroute und ein Stadtteilnetz im ersten Jahr komplett umsetzen, in den beiden Folgejahren jeweils ebenso). Dazu ist die Absicherung von Zielen, Personal und Finanzen notwendig (vgl. Modul 2 und 4).

5 Sicherstellung einer konsequenten Einhaltung der Vorschriften bezüglich Fahrradstellplätzen bei Neubauten und Nutzungsänderungen (Landesbauordnung). Erneute Diskussion über Einführung einer städtischen Fahrrad-Abstellsatzung.

4.5 Modul 4: Finanzielle und personelle Ressourcen (Fragen 9 bis 11)

In Rostock gab es einen jährlichen Haushaltsansatz bis 2005 für den Fußgänger- und Radverkehr mit zuletzt 50.000 Euro, der aber von der Bürgerschaft für das Jahr 2006 auf 0 gesetzt wurde *(für 2007 sind seitens der Verwaltung 70.000 € eingeplant, in 2008 und 2009 jeweils 0).* Bei Straßenbaumaßnahmen und Umgestaltungen zu Gunsten des öffentlichen Nahverkehrs kommen Investitionen in erheblichem Umfang auch dem Radverkehr zugute. Andere Planungen, z.B. im Rahmen der Wohnumfeldverbesserung beinhalteten ebenfalls Maßnahmen für den Radverkehr. *Seitens des Baulastträgers wird eingeschätzt, dass die erreichten Fortschritte im Ausbau und in der Sanierung des Radverkehrsnetzes nur im Rahmen der Fördervorhaben des ÖPNV/MIV, der Wohnumfeldverbesserung und der Wirtschaftsförderung aus EU-Mitteln erfolgen konnten.*

Unabhängig davon werden jedoch die Möglichkeiten des zweckgebundenen Einsatzes finanzieller Mittel für Maßnahmen des Radverkehrs als nicht ausreichend betrachtet. *Die bisher nicht mögliche GVFG-Förderung von Velorouten ist bundesweit inzwischen möglich. Die Umsetzungsmodalitäten im Land Mecklenburg-Vorpommern sind Ende 2005 geregelt worden (vgl. Kap. 4.3, Nr. 10).*

Ideen von Außenstehenden werden aufgegriffen, geprüft und ggf. umgesetzt. Unerheblich ist dabei, von wem die Idee stammt. Die Stadt hat zum Beispiel die Aktionstage „In die Stadt ohne mein Auto“ und einen Flyer zum Umweltverbund unterstützt (aus Mitteln der Agenda 21).

Die Mitarbeiter können sich regelmäßig bei regionalen und nationalen Veranstaltungen zum Thema Radverkehr weiterbilden. Erfahrungsaustausch und übergreifende Probleme können bei den jährlichen Treffen der norddeutschen Fahrradbeauftragten und bei halbjährlichen Arbeitsgruppen des Deutschen Städtetages besprochen werden. Aus Sicht der Mitarbeiter werden diese Möglichkeiten als vorbildlich eingestuft. Es wird aber befürchtet, dass diese Möglichkeiten künftig eingespart werden könnten. An internationalen Veranstaltungen zum Radverkehr wird im Rahmen des EU-Projektes Baltic Sea Cycling teilgenommen.

Handlungsmöglichkeiten

1 Sicherung finanzieller Mittel für reine Radverkehrsmaßnahmen im Haushalt (Fraktionen in der Bürgerschaft)

2 Nutzung von Mitteln aus der Stellplatzablöse für Veloroutenausbau, Abstellanlagen im Straßenraum, ...

3 Nutzung der neuen Möglichkeiten des GVFG für Veloroutenausbau und Fahrrad-Wegweisung (vgl. Kap. 4.3, Nr. 10)

4 Nutzung von Mitteln aus Baltic Sea Cycling für allgemeine und zielgruppenbezogene Öffentlichkeitsarbeit, Exkursionen, interne Workshops, öffentliche Veranstaltungen ...

5 Überprüfung von Kostenaufwand für Bau und Betrieb der unterschiedlichen Verkehrsarten, mittels LCTP (Least Cost Transportation Planning, übersetzt etwa: Verkehrsplanung orientiert am geringsten Kostenaufwand, vgl. UBA o.J) oder dem ICLEI-Leitfaden, wonach in 3 deutschen Städten um 500.000 Einwohner der Kfz-Verkehr jeweils mit 110 bis 145 Euro pro Einwohner und Jahr (allein aus kommunalen Mitteln) subventioniert wird (ICLEI 2001[8]). Anhand dieser Bewertungen Umorientierung der Finanzmittel überprüfen.

6 Entwicklung eines Teilfinanzierungs-Angebotes für Fahrradhäuschen in dicht besiedelten Stadtteilen nach Hamburger Vorbild (vgl. VCD Dortmund 2003)

7 Fortbildungsveranstaltungen, z.B. zur absehbaren StVO-Novelle 2006 bzw. geplanten ERA 06: Teilnehmer Planer, Straßenverkehrsbehörde, ggf. auch

[8] vgl. www.iclei.org/europe/ccp/subsidies_german.htm, www.umweltbundesamt.de/uba-info-daten/daten/lctp.htm

Polizei, Teilnehmer aus BYPAD-Gruppe, andere Verbandsmitglieder: Annäherung des Informationsstandes

8 Workshops zu „brisanten“ oder stark umstrittenen Themen, unter Berücksichtigung der Erfahrungen in anderen Städten (z.B. Führungen des Radverkehrs an Knotenpunkten, z.B. aus Anlass einer konkreten Planung)

9 Fortbildung für mindestens einen Mitarbeiter zum Sicherheits-Auditor entsprechend ESAS 2002

10 Exkursion auch von Bürgerschafts-Abgeordeten in vorbildliche Fahrradstädte (z.B. Münster, Kiel, Hannover, Bremen).

11 Nutzung eines OB-Termins in diesen Städten für eine Exkursion unter diesem Aspekt

4.6 Modul 5: Infrastruktur, Sicherheit, Dienstleistungen (Fragen 12 bis 19)

Es gibt Lücken und Problembereiche an den Radverkehrsanlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen. Alle Arten von Radverkehrsanlagen werden eingesetzt (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Mischverkehr bei geringem Kfz-Verkehr oder reduzierten Geschwindigkeiten). Von Seiten des ADFC wird allerdings ein „Rückbau“ konstatiert, dass „fortschrittliche Maßnahmen“ an einzelnen Knotenpunkten wieder zurückgenommen wurden. Das Tiefbauamt begründet dies u.a. mit der fehlenden Akzeptanz der bisherigen Führungen.

Bei Neubauten werden ERA 95 und „Planungshinweise der Hansestadt Rostock“ angewendet, allerdings nicht konsequent und verbindlich[9]. Die „Planungshinweise“ sind nicht verbindlich eingeführt worden (z.B. durch Beschluss der Bürgerschaft). Meist werden bei Neuplanungen die Regelmaße der ERA 95 angewendet und nicht nur die Mindestmaße. Im Einzelfall werden aber die Anforderungen des Radverkehrs zu Gunsten anderer Anforderungen hintan gestellt (*z.B. Doberaner Platz*).

Bemängelt wird, dass „keine klare Linie“ bei den neu angelegten Radverkehrsanlagen zu erkennen sei *(wobei dies den Planungsprinzipien des Radverkehrs, wie sie in der ERA 95 und der StVO-Novelle 1998 festgelegt sind,*

[9] Zu den Gefahren der Nichtbeachtung von Empfehlungen, hier recht drastisch formuliert: „Dort, wo Radwegenetze geplant und umgesetzt werden, müssen die jeweiligen Infrastrukturen unbedingt den sicherheitstechnischen Aspekten der VSS-Normen entsprechen [auf die Schweiz bezogen, wo der VSS Normen setzt, analog den Richtlinien und Empfehlungen der FGSV in Deutschland, der Auditor]. Ansonsten besteht nicht nur die Gefahr, dass die erhoffte Sicherheitssteigerung ausbleibt, sondern dass das Unfall- und Verletzungsrisiko sogar steigt.“ (BFU 2005, S. 10). Ähnliches ist für die bisherige Planungspraxis in Deutschland zu vermuten, und zwar insbesondere in Bezug auf den Fuß- und Radverkehr. So sind bei 493 festgestellten Sicherheitsdefiziten bei 46 Planungen weit mehr als die Hälfte bei den Anforderungen von Fußgängern und Radfahrern aufgetreten, mehr als ein Drittel aller Defizite betreffen den Radverkehr (BAIER et al. 2005, S. 60).

nicht widerspricht. Wesentlich ist, dass für Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer immer klar erkennbar ist, wo sie fahren dürfen bzw. sollen).

Es besteht Konsens darüber, dass ein Netz qualitativ hochwertiger Velorouten, von attraktiv zu befahrenden Strecken, überwiegend abseits starken Kfz-Verkehrs, noch nicht vorhanden ist. Die Umsetzung der geplanten 3 Velorouten ist für die Zeit nach 2007 vorgesehen, wenn die „großen Investitionen" bei MIV und ÖPNV abgeschlossen sind. Ein Abschluss der Umsetzung ist nicht terminiert. Zwei Fahrradstraßen sind bereits eingerichtet, *eine weitere in der KTV ist konkret geplant*. Nach Angaben des ADFC sind 20 % der Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet (Bild 19). *Ein Beschluss der Bürgerschaft vom September 2005 (HRO 2005) sieht vor, dass „sukzessive" die Öffnung von Einbahnstraßen für Fahrräder im Gegenverkehr überprüft werden soll. „Einbahnstraßen werden, soweit sie im Geschäftsgang der gesetzlichen Verkehrskommission behandelt werden, regelmäßig auf die mögliche Öffnung für Fahrradfahrer im Gegenverkehr gemäß den rechtlichen Parametern geprüft. Bei positivem Ergebnis erfolgt eine Umsetzung." Jährlich soll im Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Ordnung und Umwelt Bericht erstattet werden.*

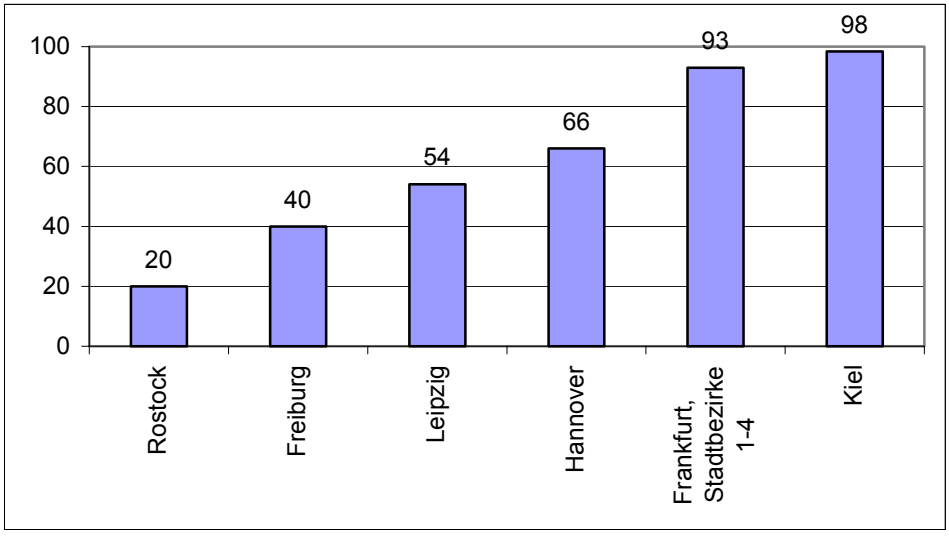

Bild 19 Prozentanteil von Einbahnstraßen, die für Radverkehr in der Gegenrichtung geöffnet sind: Rostock im Vergleich zu anderen Städten

Die Unterhaltung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur erfolgt, soweit sie nicht anstehenden Investitionsmaßnahmen zugeordnet werden kann, vorwiegend nur bei ernsthaften Problemen. Das ganzjährig *problemlose* Radfahren wird nicht als sichergestellt eingeschätzt. Ein Schneeräumungsplan für Radwege ist zwar vorhanden, berücksichtigt aber nur wenige für Radverkehr bedeutsame Strecken.

Der Fahrradstadtplan wurde 1998 herausgegeben, eine Aktualisierung ist geplant, die dann auch im Internet nutzbar sein soll. Die Wegweisung im (freizeitorientierten) Radwanderwegenetz ist komplett vorhanden, für den

Alltagsverkehr ist eine Wegweisung noch nicht vorhanden und ggf. derzeit auch nicht nutzbringend, da noch wesentliche Netzlücken bestehen.

Fahrradparken: in den letzten Jahren ist bereits eine (nicht genau bezifferbare) Anzahl von anforderungsgerechten Abstellanlagen im Straßenraum und bei öffentlichen Gebäuden aufgestellt worden. *Von einem nicht unerheblichen Nachrüstbedarf an Abstellanlagen im Straßenraum und bei öffentlichen Gebäuden ist auszugehen. Für Fahrradtouristen besteht Bedarf an abschließbaren Boxen oder bewachten Räumen (Gepäck am Rad hängend sicher aufbewahren), für Einkaufende ggf. nach Gepäckfächern o.ä. bei mehreren Käufen. Hier muss davon ausgegangen werden, dass allein die Gepäckfächer am Hauptbahnhof nicht ausreichend sind. Die Fahrradstation kann hier nicht als Angebot gewertet werden, da die vorhandenen Treppen kaum mit einem bepackten Fahrrad zu überwinden sind.*

Zur Vorbeugung vor Fahrraddiebstahl und Vandalismus werden Fahrräder unregelmäßig registriert, z.B. an Schulen und bei der Polizei. *Die Aktivitäten in diesem Bereich können als verbesserungsbedürftig eingeschätzt werden*.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind Mittel vorhanden, um kurzfristige Maßnahmen umsetzen zu können (aus Unterhaltungsmitteln). Tempo 30-Zonen sind flächendeckend eingerichtet. An Hauptverkehrsstraßen gilt Tempo 30 abschnittsweise, so an verschiedenen Schulen und Kindergärten.

Die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs ist gegeben. Wichtige Haltestellen sind nicht in die Wegweisung einbezogen. Die Situation bei Bike-and-Ride-Anlagen an S-Bahn und Straßenbahn-Haltestellen wird unterschiedlich bewertet. Nach Ansicht des ADFC fehlen an einzelnen S-Bahnstationen oder Straßenbahn-Haltestellen noch Abstellplätze, u.a. weitere (überdachte) Abstellanlagen oder Fahrradboxen. Durch die Fahrradmitnahme in S-Bahn, Straßenbahn und Bus, die für Inhaber von Zeitkarten kostenlos möglich ist, ist der Bedarf zum Fahrrad abstellen aber nach Ansicht des Umweltamtes weniger hoch zu bewerten als für Städte, wo die Fahrradmitnahme nur eingeschränkter praktiziert werden kann. Bei dieser Frage wurde mit 3,5 die höchste Bewertung in diesem Verfahren vergeben.

Neben der Fahrradstation, *die für eine bewachte Aufbewahrung nicht geeignet ist,* und den dortigen Fahrradständern am Hauptbahnhof gibt es Fahrradständer (z.T. überdacht) an vielen neu gestalteten Haltestellen.

Im Servicebereich gibt es neben Fahrradhändlern (vereinzelt mit Fahrradverleih), nur die Fahrradstation *(mit gegenüber anderen Fahrradstation verkürzten Öffnungszeiten und ohne gesicherte Abstellplätze)*. In Warnemünde ist der Fahrradverleih so organisiert, dass Räder jederzeit zurückgegeben werden können (Schlüsselrückgabe in Briefkasten). Dort gibt es auch besondere Typen von Rädern zur Ausleihe.

Für Rostock kann von einer wachsenden Zahl von Fahrradtouristen ausgegangen werden, da u.a. zwei Radfernwege das Stadtgebiet durchqueren. Im Bereich Marketing sind den Teilnehmern keine städtischen Aktivitäten mit speziellem Bezug zum Fahrradverkehr bekannt. Dazu hat das Land Angebote.

Handlungsmöglichkeiten

1 Detaillierte Prüfung der Öffnung aller Teilabschnitte der Fußgängerzonen außerhalb der Geschäftszeiten, ggf. Verringerung bestehender Ausschlusszeiten).

2 Sofortmaßnahmenprogramm mit kleinen, wenig aufwändigen Maßnahmen (u.a. Öffnung von Einbahnstraßen, kleiner Umbauten, Markierungen, ...).

3 Alle für Radfahrer und Fußgänger durchgängigen Sackgassen entsprechend auf den Schildern kennzeichnen (neues Verkehrszeichen „durchgängige Sackgasse“ in StVO-Novelle 2006).

4 Erneute Überprüfung der noch nicht geöffneten Einbahnstraßen nach In-Kraft-Treten der nächsten StVO-Novelle 2006 (dann verringerte Anforderungen).

5 Einrichtung von weiteren aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) an signalisierten Knotenpunkten, insbesondere an den künftigen Velorouten und in allen Bereichen mit erhöhtem Radverkehrsaufkommen.

6 Beschluss über Vorrangstellung für Radverkehr bei Planung und Umsetzung Veloroutennetz.

7 Sonderprogramme, z.B. Bordsteinkanten mit Bitumenkeilen abflachen, andere typische Konfliktlagen überprüfen, Gründe für häufige Nutzung linker Radwege und Gegenmaßnahmen, wie zusätzliche Überquerungshilfen anlegen.

8 Hervorhebung des Verlaufs der Radfernwege im Stadtgebiet Rostock, z.B. durch Markierungen.

9 Ausbau Veloroutennetz: Fahrradstraßen, Wegweisung der Velorouten mit Anschluss zu Nachbarkommunen, Lückenschlüsse Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, Nutzung neuer GVFG-Möglichkeiten (Förderung auch bei Maßnahmen abseits der Kfz-Hauptverkehrsstraßen, wenn sie für Radverkehr Netzbedeutung haben).

10 Komplettierung Netz der Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen außerhalb des Veloroutennetzes.

11 Anpassung vorhandener Radverkehrsanlagen an aktuelle Anforderungen (künftige StVO 2006, ERA 2006).

12 Vorgesehenes Mängelmeldesystem einführen, weiterentwickeln zu einem Beschwerdemanagement, als Datengrundlage für verbesserte Unterhaltung.

13 Einführen von Dienstanweisungen zur Kontrolle der Straßen, Wege und Plätze und eines Säuberungs-, Räum- und Streuplans (vgl. ROTERMUND 2001).

14 Regelmäßig gezielte Überprüfung der Einrichtung von Baustellen in Hinblick auf die Anforderungen des Radverkehrs.

15 Abnahme bei der Wiederherstellung der Oberflächen nach Baustellen mit besonderem Blick für den Komfort des Radverkehrs.

16 Verbindlicher Beschluss zur Anwendung der „Planungshinweise“ zur Detaillierung und Anpassung der ERA an Rostocker Verhältnisse (ggf. erst nach Überarbeitung zur Anpassung an die geplante ERA 2006).

17 Erstellen einer städtischen Richtlinie zur Qualitätssicherung der Radverkehrsplanung, analog zur Richtlinie in Magdeburg (LMD 2004b) und zur Anpassung an die ESAS 2002 (vgl. Literaturverzeichnis) an die Besonderheiten des Radverkehrs und die Rostocker Verhältnisse.

18 Bürgerschaftsbeschluss, dass Fahrrad-Abstellanlagen in komfortabler Lage und ausreichender Anzahl gewollt sind, um nicht immer im Einzelfall langwierige Diskussionen zu führen (bei Interessenkonflikten z.B. mit Taxifahrern, Geschäftsleuten: klare Position zu Gunsten Fahrradparken).

19 Fahrradparken: Fahrradhäuschen für Bewohner ermöglichen, evtl. erste Projekte finanziell fördern, Vorgehen entsprechend Hamburg und Dortmund (vgl. VCD Dortmund 2003).

20 Mindestqualität für Abstellanlagen bei Investoren (z.B. Anlehnbügel) vorgeben (Fahrrad-Abstell-Satzung).

21 Hausbesitzern anbieten, bei der Planung von Abstellplätzen auf dem eigenen Grundstück oder im Haus behilflich zu sein.

22 Angebot schaffen, am Fahrbahnrand kostenlos Flächen zur Verfügung zu stellen, wenn Hauseigentümer bereit sind, Kosten für Fahrradstellplätze zu tragen (erfolgreich in Münster, Kiel, Hannover). Für öffentliche Verkehrsflächen außerhalb der Fahrbahn besteht dieses Angebot bereits.

23 Angebot von Fahrradboxen für Fahrradtouristen, wo das Rad samt Gepäck sicher abgestellt werden kann, ggf. in zentral gelegenen Parkhäusern.

24 Standardverfahren zur Behandlung aufgefundener Räder (Diebstahl, Eigentumssicherung etc.) einführen, um Schrotträder zu entsorgen. Aufgabe für Abfallbetrieb in Zusammenarbeit mit Ordnungsbehörden.

25 Radkarte zum Fahrradstadtplan ausbauen, in Anlehnung an die Empfehlungen des ADFC (ADFC Fachgruppe Kartographie 2001) prüfen z.B. folgender Anregungen (*die Radkarte lag dem Auditor nicht vor*): Velorouten im Plan selbst hervorheben, ÖV-Liniennetz, Car-Sharing-Stationen mit aufnehmen. Prüfen der Aufnahme zusätzlichen Info-Materials (wie z.B. in FahrRadStadtPlan Leipzig, Radwegekarte Mainz): Verhaltenstipps zum Rad fahren (linken Radweg benutzen, aufgehende Autotüren, Toter Winkel, ...), Verhaltenstipps auch für Autofahrer und Fußgänger, Darstellung typischer Unfallsituationen und Gegenmaßnahmen, notwendige Fahrradausrüstung lt. StVZO, Fahrradmitnahme-Regelungen (DB, Bus), ÖV-Linienspinne, Infos zu Car-Sharing, evtl. auch Infos zu weiteren Planungen der Stadt, Beschreibungen Radtourenvorschläge, Selbstdarstellung ADFC, VCD, BUND → Ausbau zum zentralen Info-Medium für „Nicht-Autofahrer“.

26 „Fahrradkeller“ anbieten als Angebot, z.B. für Studenten, damit sie ihr Rad über die Semesterferien abstellen können (Beispiel Gent, Belgien), dazu Zusammenarbeit mit AStA, Studentenwerk; geringere Anforderungen an die Lage als bei einer Fahrradstation.

27 Fahrradwachen an Schulen (vgl. Beispiele Unna, Marl in PGV/PBS 2000), (über Träger für 2. Arbeitsmarkt).

28 Thematisierung Fahrraddiebstahl (als Anhörung in Ausschuss der Bürgerschaft, AG Radverkehr und/oder Präventionsrat o.ä., mit Einladung von Polizisten aus bei der Aufklärung erfolgreichen Städte (Krefeld, Potsdam, Magdeburg); Erarbeitung konkreter Handlungsansätze.

29 Gezielte und verstärkte Bekämpfung des Fahrraddiebstahls seitens der Polizei: Analyse Häufungspunkte von Fahrraddiebstählen über mehrere Jahre, gezielte Gegenmaßnahmen (Beispiele Potsdam, Magdeburg: deutlich höhere Aufklärungsquoten, vgl. BKA 2003). Falls dies Fahrrad-Diebstahl-Schwerpunkte sind: an einzelnen Schulen, Freibädern, ... Videokameras installieren oder andere Formen der Überwachung (z.B. Fahrradwachen aus Mitteln des 2. Arbeitsmarktes).

30 Fahrrad-Registrierung sofort beim Fahrradkauf anstreben.

31 Mehr Bett-und-Bike-Hotels im Stadtgebiet gewinnen, z.B. durch gemeinsames Anschreiben ADFC und Stadt (bisher erst 3 in Rostock, dabei je eines in Hinrichsdorf und Warnemünde, vgl. www.bettundbike.de).

32 Fahrradverleih für Stadtführungen per Rad initiieren, ggf. in Zusammenarbeit mit Fahrradhändlern.

33 Zur Verfügung stellen von Fahrrädern für Personen, die für einige Tage und Wochen in Rostock sind, durch die entsprechenden Gast-Institutionen (Fortbildungen etc.), ggf. in Zusammenarbeit mit Fahrradhändlern.

34 Sinnhaftigkeit des Einsatzes von Call-a-Bike der DB Rent prüfen.

35 Dienstleistungen an Fahrradstation anbieten, Fahrradwaschanlage dort einplanen.

36 Ggf. spezielle Umbauten (z.B. in Tempo 30-Zonen) mit gezielt eingeworbenen Spenden aus der betroffenen Bevölkerung (Beispiel Marl: dort für Erst-Beschilderung Tempo-30-Zonen), auch als Form der Öffentlichkeitsarbeit für Geschwindigkeitsreduzierungen und Verkehrssicherheit.

37 Häufigere Geschwindigkeitskontrollen: Berücksichtigung der Empfehlungen von MEEWES 1993: Erfolge bei Geschwindigkeitsverhalten und Unfallentwicklung nur durch häufige, langfristige und anhaltende Arbeit möglich (langandauernde Geschwindigkeitskontrollen und begleitende Öffentlichkeitsarbeit).

38 Unabhängig vom festen Messstellennetz ein flexibler Überwachungseinsatz auch an anderen Orten, um Anpassung Ortskundiger auf die (bekannten) Messstellen zu umgehen.

39 Verstärkte Geschwindigkeitskontrollen v.a. in Hauptverkehrsstraßen, da diese, bezogen auf die Unfallfolgen, vermutlich die eigentlichen Problembereiche sind (Auswertung der Erfahrung bez. der Häufigkeit von Kontrollen in Osnabrück, frühere „Unfallhauptstadt“ mit Auszeichnung bei „runter mit den Unfallzahlen“ des Landes Niedersachsen in 2000). Tempokontrollen werden selbst von Autofahrern als gut bewertet (Ruhr-Uni Bochum/Zeus 1999).

40 Konzeptionelle Berücksichtigung Bike and Ride bei weiteren Stadtbahnplanungen.

4.7 Modul 6: Kommunikation und Erziehung (Fragen 20 bis 23)

Dieses Modul ist beim Treffen nicht genauer besprochen worden. Insofern sind hier die Bewertungsstufen vom Auditor vergeben worden *und sollten von den Teilnehmer beim zweiten Treffen angesprochen und ggf. korrigiert werden. Aus Zeitgründen sind diese Rückmeldungen erst nach dem zweiten Treffen gegeben worden, so dass sie hier noch nicht im Konsens vorliegen*. Die Kommunikation zwischen Entscheidungsträgern und Verbänden ist allerdings bei Modul 1 intensiv und kontrovers besprochen worden.

Mit externen Akteuren wird von Seiten der für den Radverkehr Zuständigen bisher z.B. im Bereich Fahrrad-Tourismus kommuniziert (Tourismusverband M-V, Wirtschaftsministerium, Einzelhandelsverband etc.). Die Verbände sind mit unterschiedlichen Aktivitäten aktiv, z.B. Radtour mit Politikern zu Problemstellen, Aktion „Gewinn-Faktor-Fahrrad“ des ADFC, mit mehr oder weniger starker Unterstützung durch die Stadtverwaltung, die seit Ende 2004 vorwiegend im Rahmen von Baltic Sea Cycling erfolgt.

In Rostock wird bisher keine regelmäßige städtische Öffentlichkeitsarbeit zu Fahrrad und anderen Verkehrs-Themen betrieben, mit Ausnahme der im Aufbau befindlichen Internetseite www.fahrrad-region.de, auf der u.a. die Möglichkeit besteht, positive oder negative Situationen im Bild einzustellen. Auf diese Seite besteht ein Link von der Seite www.rostock.de, der allerdings nur schwer zu finden ist. Die Internetseiten der Stadt Rostock bieten zum Fahrradverkehr bisher vorwiegend Hinweise der Agenda 21-Gruppe, z.T. „Vermischtes", jedoch keine Angaben zu Planungen oder Maßnahmen der Stadtverwaltung oder Beschlüssen der Bürgerschaft. Im Kommunalen Sitzungsdienst wird deutlich, dass Fahrradverkehr zwar nicht selten in Bürgerschaft, Ortsbeiräten und Ausschüssen behandelt wird, oft jedoch nur am Rande. In Pressemitteilungen der Stadt kommt „Fahrrad" oder „Radverkehr" bisher kaum einmal vor. Inhaltliche Webseiten der Ämter sind in Rostock bisher insgesamt selten, speziell zu Fahrradverkehr gibt es nichts.

Zur Förderung des lebenslangen Rad fahrens (Frage 22) gibt es keine speziellen Angebote oder Kampagnen.

Jeder Grundschüler besucht in Rostock den Verkehrsgarten (im Barnstorfer Wald gelegen), kann dort eine Verkehrsprüfung mit dem Fahrrad absolvieren und erhält einen „Fahrradpass". Ein Angebot, in der realen Verkehrsumgebung das Verkehrsverhalten zu üben, besteht nicht.

Handlungsmöglichkeiten

1 Die Protokolle der AG Radverkehr an einen der Bürgerschafts-Ausschüsse zur Information weitergeben.

2 Jährlicher Bericht über die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs an die Bürgerschaft bzw. deren Ausschüsse.

3 Jährliche Radtour zu Problemstellen und umgesetzten Maßnahmen durch zuständige Ausschüsse unter Beteiligung der Verbände.

4 Einrichtung eines Fahrradforums, ähnlich wie in Kiel, in dem nicht nur Verwaltung und Verbände, sondern auch Politiker beteiligt sind (ggf. als Unterausschuss zu einem bestehenden Ausschuss) für direkte und persönliche Informationsverteilung und zielgerichtete Diskussionen.

5 Regelmäßige städtische Öffentlichkeitsarbeit zu Fahrradverkehr und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, ggf. auch zu anderen Verkehrs-Themen (vgl. Beispiel Kiel): projektbezogene Faltblätter, konzept- oder maßnahmenbezogene Veranstaltungen, die wiederum gedruckt und im Internet dokumentiert werden.

6 Das Datenmaterial zum Radverkehr in Rostock sollte einfacher zugänglich sein zur Information und Argumentation gegenüber Entscheidungsträgern und

(potenziellen) Akteuren sowie (Fach-) Öffentlichkeit. Alle Berichte und Drucksachen für die Bürgerschaft können zusätzlich mit eigenem Verweis von den Radverkehrsseiten im Internet publiziert werden, nicht nur im bestehenden „Kommunalen Sitzungsdienst“. Aufgenommen werden sollten Fakteninformationen wie ein Gesamtüberblick über bisherige Tätigkeiten (vgl. Stadt Münster 2004), Planungen und deren Fortschreibungen oder Hinweise auf eigene Veröffentlichungen. Positive Beispiele sind z.B.:

Stadt München

Für Nutzer: www.muenchen.de/verticals/Verkehr/Fahrrad/81345/index.html

Zur Planung: www.muenchen.de/Rathaus/plan/stadtentwicklung/verkehrsplanung/98923/rad.html

Stadt Kiel
Online ausfüllbarer Mängelbogen:
www.kiel.de/Aemter_61_bis_92/66/tba/66_0/mb_rad.htm
Online verfügbare Faltblätter unter
www.kiel.de/Aemter_61_bis_92/66/tba/66_0/tba_0_projekte.htm
(auch Ausstellungstafeln und Schulwegpläne für einzelne Schulen)

Stadt Berlin

Zum Gesamtangebot:
http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/radverkehr/

incl. Routenplaner mit oder ohne ÖV-Nutzung:
www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/radverkehr/de/routenplaner.shtml

Stadt Hamm

Online verfügbarer Fahrradstadtplan bzw. Radwanderkarte:
www.hamm.de/radwegekarte

Stadt Münster

Virtuelle Stadtrundfahrt:
www.muenster.de/stadt/stadtplanung/ms-_5521.html.

Stadt Zürich:
www3.stzh.ch/internet/taz/home/mobilitaet/fuss_veloverkehr.html, u.a. mit Links zu Untersuchungen zum Radverkehr; zu den Züricher Velorouten:
www3.stzh.ch/internet/taz/home/mobilitaet/fuss_veloverkehr/velorouten.htm
zur Fahrrad- Wegweisung:
www3.stzh.ch/internet/taz/home/mobilitaet/fuss_veloverkehr/velorouten/wegweisung.html

Stadt Kopenhagen (in englisch)

Überblick:
www.vejpark.kk.dk/byenstrafik/cyklernesby/uk/index.htm
Bericht Cycle Policy 2002-012:
www.vejpark.kk.dk/byenstrafik/cyklernesby/uk/cykelpolitik_uk.pdf, ein Überblick zum Cycle Account, einer regelmäßig durchgeführten Wirkungskontrolle anhand von zahlenmäßig erfassbaren Kriterien:
www.vejpark.kk.dk/byenstrafik/cyklernesby/uk/bicycleaccount2004/index.htm

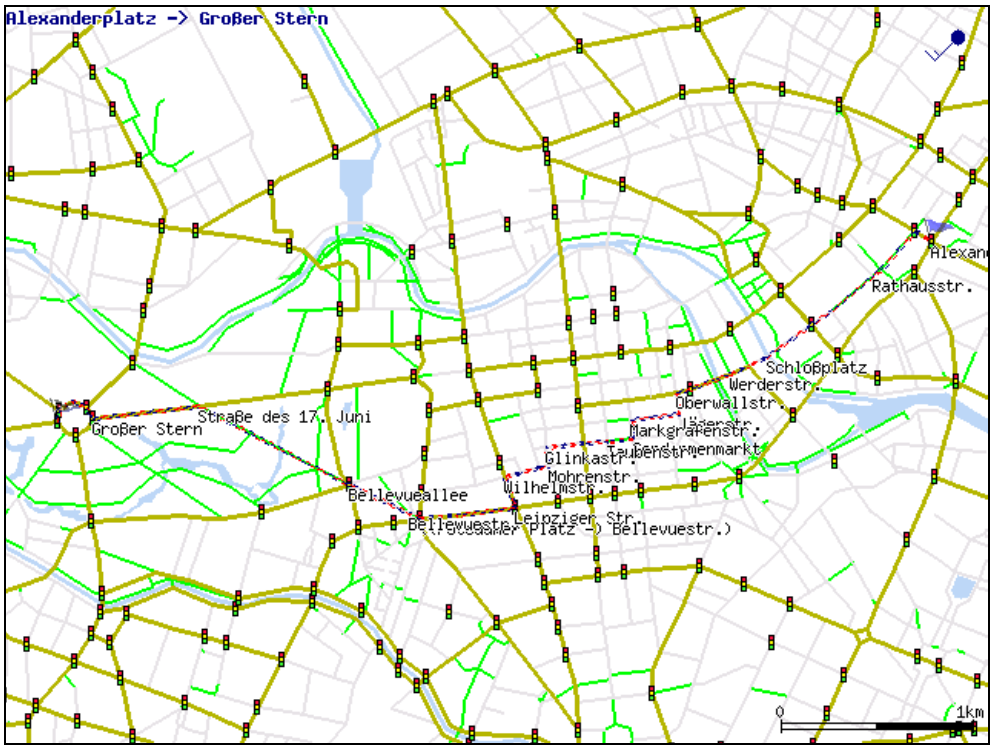

Bild 20 Beispiel für eine interaktive Routenempfehlung in Berlin: Alexanderplatz via Leipziger Platz zum Großen Stern (Auswahloptionen: Nebenstraßen und Asphalt bevorzugt, Ampeln vermeiden)

7 Faltblätter zur Öffnung von Einbahnstraßen erstellen und an alle (oder alle direkt betroffenen) Haushalte verteilen, ähnlich bei anderen konkreten Maßnahmen.

8 Rostock könnte sich an den regelmäßigen Plakataktionen der AGFS (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen) beteiligen, genauere Konditionen müssen dazu abgesprochen werden.

9 Das Thema Fahrrad sollte offensiv in die örtliche Presse gebracht werden. Z.B. kann über Rostocker Bürger berichtet werden, die sich in Sachen Radverkehr besonders eingesetzt haben, ungewöhnliche Fahrradtypen fahren, besondere Umstände bei ihren Radfahrten haben, ganz normal per Rad unterwegs sind (Postbote, Fahrradkurier, Student, Schüler, Hausfrau...)

Entsprechende Seiten zum ÖPNV sind aus verschiedenen Zeitungen bekannt (u.a. Hannover, Nienburg).

10 Wettrennen mit verschiedenen Verkehrsmitteln, ggf. unter Einbeziehung von Prominenten, auch für ungewöhnliche oder lange Strecken mit besonderen Vorteilen des Rades (z.B. Fahrradmitnahme in der S-Bahn oder Straßenbahn) mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit (z.B. auch als Grafiken zum Zeitvergleich auf Plakaten o.ä.).

11 Grafische Aufbereitung und Verbreitung anderer Umwelt- oder Gesundheitsvorteile (wie beim Flächenvergleich mit der Fotoserie Münster-Prinzipalmarkt, s. Bild 21), ggf. in Zusammenarbeit mit Gesundheits- und Umweltakteuren.

Bild 21 Teil der Foto- und Plakatserie zum Flächenverbrauch der Verkehrsmittel (Stadt Münster)

12 Willkommenspaket für Neubürger, das auch Infos zu Fahrradverkehr beinhaltet.

13 Zielgruppe neu zuziehender Studenten genauer bewerben in Kooperation mit Universität und Fachhochschule, deren ASten oder dem Studentenwerk: Tipps

zu Besonderheiten im Verkehrsgeschehen (Hinweis auf Fahrradstadtplan, Radtourenvorschläge, Schnupper-Mitgliedschaft bei Car-Sharing, ÖV-Tipps, Vorteile von Rostock als Erstwohnsitz bekannt machen (auch unter fiskalischen Gesichtspunkten für die Stadt interessant) ...) – bei grundlegender Veränderung der Lebensumstände lassen sich Verkehrsgewohnheiten am einfachsten verändern.

14 Schulung von Kindern in Schulen in der realen Verkehrsumgebung, auch über die Grundschule hinaus und ggf. auch schon in Kitas.

15 Fahrrad-Lernkurs für Erwachsene, die nicht Fahrrad fahren können (gute Erfahrungen und rege Nachfrage z.B. in Hamburg und Niedersachsen), z.B. durch ADFC und/ oder Volkshochschule.

16 Beteiligung des Einzelhandels an Planung und ggf. auch Finanzierung von Fahrrad-Stellplätzen in Geschäftsstraßen.

4.8 Modul 7: Zielgruppen und Partnerschaften (Fragen 24 bis 29)

Für Mitarbeiter der Stadtverwaltung sind die Arbeitsplätze mit dem Rad z.T. besser erreichbar als mit dem Auto (Innenstadt). An den meisten Standorten der Stadtverwaltung sind Fahrradstellplätze vorhanden, diese liegen z.T. günstiger als die Kfz-Stellplätze. *Fraglich ist, inwieweit diese Einschätzung auch für Mitarbeiter im „städtischen Einflussbereich" gilt (z.B. Lehrer, die in städtischen Gebäuden arbeiten, oder Mitarbeiter städtischer Gesellschaften).* Diensträder sind nur im Umweltamt vorhanden, dort können auch Duschen genutzt werden.

Zur Förderung des Berufsverkehrs bei örtlichen Arbeitgebern (Frage 25) gab es im Sommer 2005 den Wettbewerb Gewinn-Faktor-Fahrrad vom ADFC, der von der Stadt unterstützt wurde. Zur Förderung des Radverkehrs für Familien (Frage 29) wurden keine oder nur einzelne Kreuze vergeben. Das entspricht nur Stufe 0.

Im Bereich Förderung des Radfahrens zur Schule sind nur wenige Aktivitäten durchgehend angekreuzt worden. An vielen Schulen gilt Tempo 30, z.T. auch an Hauptverkehrsstraßen. Zwar gibt es Fahrradständer in ausreichender Zahl, *zur Qualität ist bisher keine Bewertung bekannt. Als Indikator zum Sicherheitsempfinden von Schülern und Eltern kann das Ausmaß an Schülerbringdiensten (sog. „Mamataxi") gelten, wobei gerade diese in besonderem Maß zu Gefährdungen für die nichtmotorisierten Schüler führen.*

Informationen zum Fahrradtourismus zu erstellen und zu verbreiten, liegt als Aufgabe derzeit beim Tourismusverband Mecklenburg Vorpommern. *Dort gibt es einen Überblick zu den Radfernwegen, bis hin zur Unterkunftsvermittlung.* Der Radfernweg Berlin-Kopenhagen führt mitten durch Rostock, der Ostseeküstenradweg mitten durch Warnemünde. Spezielle städtische Materialien mit der Zielgruppe Fahrrad-Tourismus sind nicht bekannt.

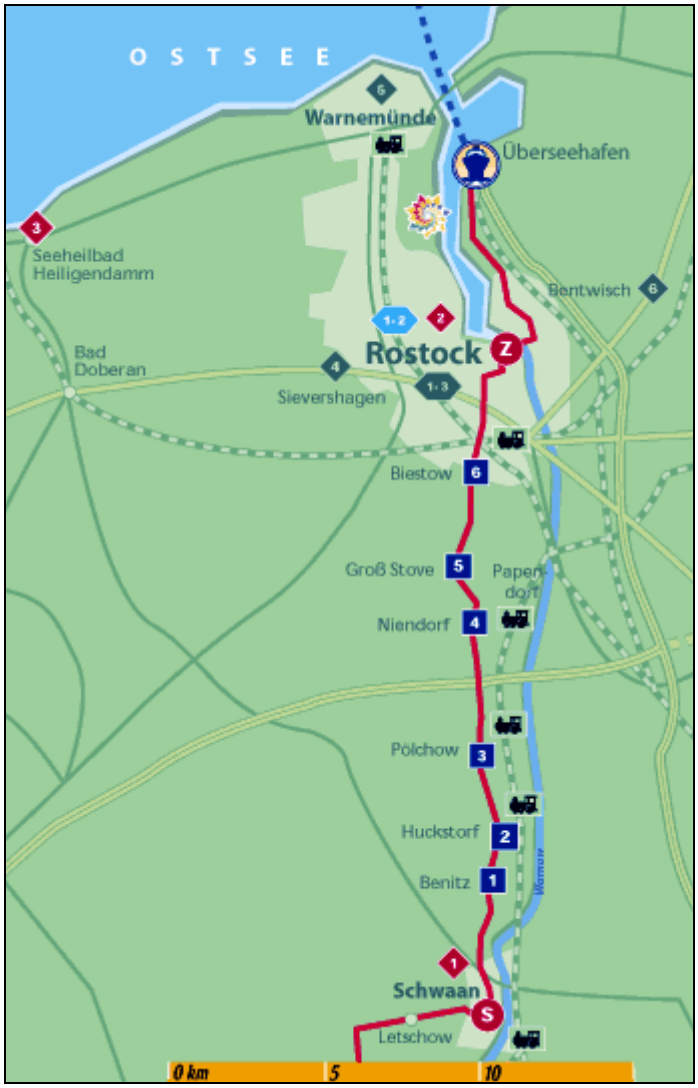

Bild 22 Grafik und Logo zum Radfernweg Berlin-Kopenhagen, Etappe 10 (www.bike-berlin-copenhagen.com/sprog_tysk/tysk.html)

Für den Verkehr zu Freizeiteinrichtungen ist außer der Infrastruktur zum Fahren und Fahrradparken nur wenig angekreuzt worden. Die Qualität der Abstellanlagen ist teilweise, aber nicht durchgehend gut. Hier wird trotz der wenigen Kreuze kein konkreter Verbesserungsvorschlag gemacht, außer der Berücksichtigung des Freizeitverkehrs bei einer Imagekampagne.

Bei der Förderung des Einkaufsverkehrs mit dem Rad ist zwischen Innenstadt und anderen Gebieten zu unterscheiden. *In der Innenstadt fehlen in einzelnen Bereichen Abstellanlagen in ausreichender Zahl.* Zu anderen Einkaufsmöglichkeiten wurden keine Angaben gemacht. Entsprechend der Situation in anderen Städten ist davon auszugehen, dass bei Supermärkten, die selbst Fahrradständer aufstellen, zwar ggf. die Anzahl, selten aber die Qualität der Fahrradständer ausreichend ist (meist nur Vorderradhalter).

Ebenso sind zwar die infrastrukturellen Gegebenheiten für gemeinsames Radfahren in der Familie gegeben, mit den Einschränkungen, die in Kapitel 4.5 angesprochen sind. *Darüber hinausgehend ist das Angebot nicht systematisch entwickelt.*

Handlungsmöglichkeiten

1 Besteht Handlungsbedarf zur Änderung städtischer Vorschriften über Fahrtkostenzuschüsse, -erstattungen für Mitarbeiter o.ä.? Wird der Radverkehr hierbei ggf. noch benachteiligt oder sollte er ausdrücklich bevorzugt werden?

2 Überprüfen der Auslastung der Fahrradständer am Rathaus und anderen städtischen Gebäuden, ggf. Angebotsausweitung: sind die Räder abends überwiegend weg, können „Fahrradleichen" entsorgt werden, besteht Erweiterungsbedarf (z.B. durch andere Typen von Fahrradständern mit zahlenmäßig größerer Kapazität), ggf. Schaffen weiterer dezentraler Abstellmöglichkeiten (möglichst eingangsnah, überdacht und diebstahlsicher).

3 Anschaffung von Diensträdern (*Antrag in Bürgerschaft wurde abgelehnt*).

4 Durchführung einer Tagung zu betrieblichem Mobilitätsmanagement mit Schwerpunkt bei Radverkehrsförderung, z.B. im Rahmen des ADFC-Projektes „Mit dem Rad zur Arbeit". Vorstellung von Vorteilen für die Unternehmen und möglichen Maßnahmen: Prämien, Gutscheine für Fahrradkauf, interne Wettbewerbe.

5 Weitere Aktionen in Anlehnung an die Projekte Gewinnfaktor Fahrrad (ADFC Rostock), „Mit dem Rad zur Arbeit" (ADFC Bundesverband), Bike and Business (ADFC Hessen). Teilnahme der Stadtverwaltung und von städtischen Gesellschaften als Arbeitgeber mit Vorbildfunktion, Aktivierung von Landes-Institutionen, Unterstützung bei der Durchführung durch Dritte und andere Arbeitgeber (www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/, www.vcd.org/schleswig-holstein/, www.bikeandbusiness.de).

6 Zu überprüfen ist, inwieweit nach der Landesbauordnung statt eines ÖV-Bonus auch ein Radverkehrsbonus möglich ist, der einen Verzicht (formell: Stundung) auf die Stellplatz-Ablöse ermöglicht, wenn eine sehr gute Fahrrad-Erreichbarkeit gegeben ist (und ggf. weitere Anreize der Arbeitgeber festgeschrieben werden).

7 Wettbewerbe „Fahrradfreundlichste Schule" und „Fahrradfreundlichster Einzelhändler" in Anlehnung an den „fahrradfreundlichsten Arbeitgeber" durchführen, mit besonderem Augenmerk auf die Schüler (als die das künftige Verkehrsgeschehen bestimmende Bevölkerungsgruppe) und den Einkaufsverkehr als bisher nachrangig behandeltes Thema.

8 Wissenstransfer an Einzelhändler, z.B. entsprechend Kieler Faltblatt „Einkaufen mit dem Rad“.

9 Erarbeitung und Verteilung von Schulwegplänen, auch für weiterführende Schulen (ab 5. Klasse), da hier der Aktionsradius der Kinder sich deutlich erweitert (Grundlage: Fahrradstadtplan, vgl. Krefeld, Ruhr-Uni Bochum/Zeus 1999), auch intensiviertes Radfahrtraining an den weiterführenden Schulen. Hauptproblem für Schüler dieser Altersgruppe scheint das Linksabbiegen zu sein.

10 Initiierung von Fahrrad-Pooling für Grundschüler (organisiertes Fahren in Gruppen nach Fahrplan unter Begleitung erwachsener Radfahrer, vgl. Stichwort Bicycle Pooling www.epommweb.org/ - nur in englisch): z.B. alle Schüler, die von Grundschulen auf weiterführende Schulen wechseln, fahren in den ersten drei Wochen an der neuen Schule in einem Verband auf dem Schulweg (hin und zurück, mit „Fahrplänen“ und „Haltestellen“, Beispiel Marl). Der Übergang zur weiterführenden Schule ist im Regelfall mit deutlich längeren Wegen und stärker problembehafteten Strecken verbunden.

11 Erneuerung und ggf. Erweiterung der Zahl der Abstellanlagen an Schulen, Freizeiteinrichtungen und Geschäftsstraßen (auch außerhalb der Innenstadt), ggf. auch zu Lasten von Kfz-Stellplätzen (bis zu 10 Kunden per Rad finden einen Stellplatz auf einem Kfz-Stellplatz).

12 Angebot von bewachtem Fahrradparken, z.B. in Parkhäusern.

4.9 Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Fragen 30 bis 31)

Im Themenfeld Eingrenzung der Autonutzung sind nur wenige Antwortmöglichkeiten angekreuzt worden. Die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt verringert die Zahl von Arbeitspendlern per Kfz, die Fußgängerzonen schaffen autofreie Bereiche. Da die freie Zufahrt der Radfahrer zu (fast) jedem Punkt der Innenstadt aber nicht gewährleistet ist, kann eine glatte 3,0 nicht vergeben werden. *Vom Auditor wird eine 2,5 vorgeschlagen. Von einer restriktiven Politik gegenüber dem Kfz-Verkehr kann für Rostock höchstens für Teilbereiche der Innenstadt gesprochen werden: autofreier Neuer Markt, geplanter autofreier Doberaner Platz mit Entlastung anliegender Straße. Im Stadtgebiet selbst werden bisher einzelne Angebote als Alternative zur Kfz-Nutzung ausgebaut, wobei der Kfz-Verkehr im seltenen Einzelfall Nachteile erleiden kann (z.B. ÖV-Beschleunigung).*

Für die Nutzung der positiven Gesundheitseffekte (Frage 31) wurden nur einzelne Kreuze vergeben. Das entspricht nur Stufe 0.

Handlungsmöglichkeiten

1 Diskussion der Bedeutung für diese Fragestellungen in Rostock.

2 Offenlegung der Finanzstrukturen für Kfz, ÖPNV und Radverkehr (z.B. ICLEI-Projekt, Least-Cost-Transportation-Planning-Rechnung, s. Nr. 5 bei Kap. 4.5).

3 Aktionen in Zusammenarbeit mit Krankenkassen in Anlehnung an Gewinn-Faktor-Fahrrad, „Mit dem Rad zur Arbeit“, einerseits für städtische Bedienstete, andererseits auch initiativ gegenüber örtlichen Arbeitgebern (vgl. Nr. 5 bei Kap 4.8).

4.10 Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit (Fragen 32 bis 35)

Zur Wirksamkeit der Radverkehrsaktivitäten sind nur wenige Kreuze vergeben worden, ohne eindeutige Schwerpunkte. Der Fahrradklimatest als allgemeine Zufriedenheits-Einschätzung von Radfahrern wurde vom ADFC mit Unterstützung der Stadt durchgeführt, nachdem eine Teilnahme an der bundesweiten Erhebung 2003 an zu geringen Teilnehmerzahlen scheiterte.

Ziele sind mit Ausnahme des Modal Split (Zielszenario IGVK 1998: Radverkehr soll bis 2010 auf 12 % gesteigert werden) nicht in messbaren Zahlen ausgedrückt. Entsprechend ist nur für den Modal-Split-Anteil die Wirksamkeit von Maßnahmen(-programmen) zu messen. Eine gute Datenlage zum Ist-Zustand (als eine wesentliche Voraussetzung dafür) ist vorhanden (Modal-Split-Entwicklung durch SrV-Erhebungen, Verkehrssicherheit, Daten zum Radverkehrsnetz). Bei neuen Planungen wird eine Situationsanalyse vorgenommen. *Verkehrszählungen beinhalten zwar z.T. den Radverkehr, sind aber bisher kaum unter dem Aspekt Wirksamkeitsüberprüfungen zum Radverkehr initiiert und durchgeführt worden. Anregungen zu konkret setzbaren und messbaren Zielen lassen sich aus dem niederländischen Masterplan Fiets, der Radverkehrsstrategie Berlin oder einem Beschluss der Stadt Karlsruhe ziehen*.

Zur Wirksamkeit durchgeführter Einzelprojekte werden Überprüfungen vorgenommen, die dem allgemeinen Standard entsprechen (Bauabnahme, Auffälligkeiten im Verkehrsverhalten oder Unfallgeschehen), ansonsten ist nur das Projektmanagement geregelt. Die Beobachtung der Fahrradnutzung erfolgt durch vereinzelte Zählungen *(Juni 2005: Kordon rund um die Innenstadt)* und repräsentative Haushaltsbefragungen (SrV), etwa alle 5 Jahre.

In der Unfallkommission werden regelmäßig standardmäßig die Daten der Polizei zum Unfallgeschehen im Radverkehr ausgewertet. Unfallhäufungsstellen (*im Sinne der engen Definition nach ISK 1998, bei der der Radverkehr nicht gesondert betrachtet wird*) werden dabei auch über mehrere Jahre untersucht. *Zur besonderen Behandlung von Radfahrerunfällen fehlen genauere Angaben. Mehrjährige Unfallanalysen speziell zum Radverkehr wurden bisher nicht durchgeführt.*

Handlungsmöglichkeiten

1 Durchführen von Vorher-Nachher-Untersuchungen, besonders bei umstrittenen Maßnahmen (bezüglich Akzeptanz durch Verkehrsteilnehmer, Verkehrssicherheit...).

2 Beschlussfassung zu messbaren und damit überprüfbaren Zielwerten zur Förderung des Radverkehrs, z.B. Zielwerte (und ggf. auch „Warnwerte“ für den Fall von Negativ-Entwicklungen) für Modal-Split-Anteil und Belastung mit Schwerverunglückten (Getötete und Schwerverletzte) und leichtverletzten Radfahrern (bezogen auf Einwohnerzahl), Veloroutenausbau soll bis 20XX abgeschlossen sein, ...

3 Einführen und konsequente Anwendung der Prinzipien des Projektmanagements für die Umsetzung des Radroutennetzes.

4 Bei der polizeilichen Unfallberichterstattung grundsätzliche Unterscheidung der Entwicklung nach leicht und schwerverletzten Radfahrern, da die Entwicklungen verschiedenartig verlaufen können: die Schwerverunglückten und die Leichtverletzten sollten jeweils gesondert betrachtet werden, um nicht diesbezügliche strukturelle Unterschiede in der Unfallentwicklung von vornherein zu verwischen (vgl. BECKER et. al. 1992).

5 Prüfen der Erfordernis einer mehrjährigen Unfallanalyse, da viele Unfallhäufungen von Radfahrern erst durch mehrjährige Analysen deutlich werden, z.B. Bildung von Unfalldichten oder Unfallhitlisten für Strecken und Knotenpunkte.

6 Vertiefende Unfall-Auswertungen für bestimmte Bevölkerungsgruppen (Kinder, Senioren, Langfristbetrachtung mit Herausarbeiten struktureller Probleme und besonderer Problemstrecken, vgl. Projekt „Reduzierung von Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung“ in Krefeld, Mönchengladbach, Hamm; Ruhr-Uni Bochum/Zeus 1999) – die abzuleitenden Maßnahmen sind im Prinzip bekannt, ggf. ist eine Untersuchung aber zur Unterstützung bei der Umsetzung sinnvoll.

7 Benchmarking zur Unfallentwicklung, ggf. nur mit besonderem Bezug zu den Unfällen der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer, mit anderen Städten, ggf. nicht nur im Inland, sondern auch im Ausland (z.B. im Rahmen Baltic Sea Cycling, BYPAD-Nachfolgeprojekt): vertiefter Datenabgleich, Feststellung von Besonderheiten (z.B. über- oder unterdurchschnittliche Zahl von Radfahrer-Unfällen mit Schwerverkehr oder zwischen Fußgängern und Radfahrern, ...).

5 Ergebnisse des zweiten und dritten BYPAD-Treffens: Handlungsfelder und Prioritäten

5.1 Überblick

Die Teilnehmer des zweiten und dritten Treffens sind Tabelle 7 in Kapitel 4 zu entnehmen.

Zum Zwischenbericht, der die Kapitel 1-4 umfasste, sollten beim zweiten Treffen am 3. November 2005 Ergänzungen und Korrekturen gegeben werden. Das Tief- und Hafenbauamt und das Stadtamt sahen so großen Änderungsbedarf, dass die Änderungsvorschläge schriftlich eingereicht wurden. Diese und andere Rückmeldungen sind in diesen Schlussbericht weitgehend eingearbeitet.

Gegenüber dem ursprünglich vorgesehenen Ablauf dieser Sitzung gab es eine deutliche Abänderung, da die Rückmeldung der Teilnehmer zum Zwischenbericht erheblich mehr Platz einnahm als vorgesehen. Auf den Bericht über Stärken und Schwächen aus Sicht des Auditors wurde verzichtet, da schon bei der Besprechung des Zwischenberichtes deutlich wurde, dass hier erhebliche Differenzen in der Bewertung vorliegen.

Wesentliche Inhalte des zweiten Treffens waren die Sammlung der wichtigsten Handlungsfelder der Radverkehrspolitik aus Sicht der Teilnehmer und eine Bewertung über die Wichtigkeit der benannten Handlungsfelder. Anschließend wurden für die wichtigsten Handlungsfelder mögliche Maßnahmen besprochen. Alle benannten Themen mit der Punktbewertung sind dem Anhang 4 zu entnehmen. Grundsätzlich ist anzumerken, dass die bisherigen Aktivitäten in den Bereichen, bei denen die Wirkungen als positiv zu bewerten sind, beibehalten werden sollen. Hier geht es vorrangig um die nächsten Schritte oder um neue Handlungsfelder.

Aus der Punktebewertung der Teilnehmer ist die folgende Reihenfolge der Wichtigkeit (für die nachfolgende Diskussion) abzuleiten:

- Finanzielle Absicherung
- Zielsetzungen
- Radverkehrsnetz
- Gestaltung von Knotenpunkten
- Öffentlichkeitsarbeit
- Kommunikationsstruktur
- Spezielle Problembereiche

Das Thema Kommunikationsstruktur wurde wegen seines übergreifenden Charakters vorgezogen behandelt. Die Punkte Radverkehrsnetz, Gestaltung von Knotenpunkten, Öffentlichkeitsarbeit und spezielle Problembereiche konnten, u.a. aus Zeitgründen, nicht mehr umfassend behandelt werden.

Im dritten Treffen wurde das im Anhang 6 dargestellte „Programm zur Förderung des Radverkehrs in Rostock“ inhaltlich und in den Formulierungen abgestimmt.

5.2 Finanzielle Absicherung

Dieser Punkt lässt sich in zwei Unterpunkte gliedern: Bereitstellung von Mitteln im Vermögenshaushalt und Umsetzung von kostengünstigen Maßnahmen.

Nachdem in den Jahren zuvor größere Summen zur Verfügung standen (vgl. Kap. 3.4.8), sind für 2005 50.000 € im Haushalt als Sonderhaushaltsstelle für kleinere Maßnahmen, „Sanierung und Erweiterung von Geh- und Radwegen“, vorhanden, für 2006 ist diese Summe auf 0 gesetzt (lt. Mittelfristiger Finanzplanung). In 2007 sollen 70.000 € bereitgestellt werden, für 2008 und 2009 jeweils 0.

Darüber hinaus werden für einzelne Projekte (z.B. Ersatz eines Bahnübergangs), besonders bei größeren Investitionssummen, Gelder im Haushalt eingesetzt, bei denen im Regelfall auch Fußgänger- oder Radverkehrsanlagen neu- oder ausgebaut werden. Unter diesen Projekten kann prinzipiell auch ein reines Radverkehrsprojekt sein, ein derartiges Projekt ist in der mittelfristigen Finanzplanung aber bis 2009 nicht vorgesehen. Die Prioritätenliste 2003 – 2006 zu Ausbau und Sanierung des Grundnetzes konnte wegen verringerten Mittelzuflusses nicht wie vorgesehen abgearbeitet werden. Der Ausbau der Velorouten ist für den Zeitraum nach 2007 vorgesehen gewesen, wird sich jetzt aber wahrscheinlich noch weiter verzögern, mit (größeren) Maßnahmen nicht vor 2009.

Die oben bereits mehrfach angesprochene GVFG-Förderung von Maßnahmen an Velorouten und bei der Wegweisung wird Anfang 2006 auch in Mecklenburg-Vorpommern eingeführt. Damit ist eine Förderung bis zu 75 % möglich, soweit der entsprechende Eigenanteil erbracht wird und die Bagatellgrenze überschritten wird, was durch eine Bündelung von kleineren Maßnahmen möglich ist (vgl. Kap. 4.3, Nr. 10).

Unabhängig vom Haushalt des Tief- und Hafenbauamtes können einzelne Maßnahmen auch durch andere Baulastträger oder die RGS finanziert werden, soweit sie deren Straßen oder in den von ihr beplanten Gebieten liegen.

Die Fraktionsvertreter sind sich zwar prinzipiell einig, dass eine Summe für die Sonderhaushaltsstelle bereitgestellt werden sollte, sehen aber das Problem, darüber Einigkeit zwischen den Fraktionen herzustellen, wo statt dessen gekürzt werden kann. Der Versuch, darüber Einigkeit herzustellen, wurde als Arbeitsauftrag an die anwesenden Mitglieder der Bürgerschaft vergeben. Die in der Bürgerschaft

beschlossene Prioritätenliste ist dann mit den zusätzlichen Mitteln bevorzugt abzuarbeiten.

Das zweite Unterthema ist die **Umsetzung von kostengünstigen Maßnahmen**, wobei als positives Beispiel die Ulmenstraße benannt wurde, wo mit wenig aufwändigen Mitteln (Markierung von Schutzstreifen, Anlage von Mittelinseln) ein verbessertes Angebot für Fußgänger und Radfahrer geschaffen wurde. Hier bestehen noch Potentiale, die auch in der Prioritätenliste 2003-2006 (HRO 2002a, b) enthalten sind. Hinzu kommen Maßnahmen, die vorrangig durch Beschilderung umgesetzt werden können (Öffnung von Einbahnstraßen, Hinweise auf für Fußgänger und/oder Radfahrer durchlässige Sackgassen, Fahrradstraßen) – wobei auf für Beschilderung vorhandene Haushaltsmittel zurückgegriffen werden kann.

Zu berücksichtigen ist, dass in vielen Bereichen mit kostengünstigen Maßnahmen sehr große Wirkung erzielt werden kann, während andererseits auch großer Kostenaufwand nicht immer für den Radverkehr optimale Wirkung erzielt.

Vom ADFC wurden nachträglich noch benannt als „weitere kostengünstige Beispiele:

- *Anwendung von Planungshinweisen und ERA95 bei Neubau- bzw. Sanierungsmaßnahmen!*
- *Aufhebung gefährlicher Radwege (v.a. linksseitige)*
  bei linksseitigen Radwegen [statt Benutzungspflicht] "Fußweg, Radfahrer frei",
  sonst [bei rechtsseitigen Radwegen] "anderer" Radweg
- *Entfernung von Tempo-60 Schildern innerorts*
- *konsequente Bauüberwachung (Einhaltung der Mindestbreiten bei Radfahrstreifen, Qualität von Pflasterung usw.)*
- *Ausschalten von unnötigen Lichtsignalanlagen, ersetzen von Fußgängerampeln durch Zebrastreifen*
- *Fahrradstraßen*
- *Einbahnstraßenöffnung*
- *Asphalt statt Pflaster auf Straßen und Radwegen bei Neubau/Sanierung“*

Zur Umsetzung der Öffnung von Einbahnstraßen liegt ein Beschluss der Bürgerschaft vor, ebenso zu einem Programm von Fahrradstraßen mit einem Pilotprojekt in der KTV. Das Thema durchgängige Sackgassen ist bisher noch nicht konkret angegangen worden. Hier kann, das Einverständnis der Straßenverkehrsbehörden vorausgesetzt, auch sehr kostengünstig mit Aufklebern statt neuer bzw. zusätzlicher Schilder gearbeitet werden. Soweit für die durchlässigen Sackgassen bei der Stadtverwaltung eine komplette Liste nicht vorhanden ist, können Hinweise aus der Bevölkerung eingeworben werden, ggf. auch in Zusammenarbeit mit einer der Tageszeitungen – evtl. auch mit einem

Gewinnspiel verbunden, soweit z.B. Händler für Gewinne gewonnen werden können.

Sackgassen können so beschildert werden, dass erkennbar ist, ob sie für Fußgänger und/oder Radfahrer durchlässig sind. Das kann durch Zusatzschild oder als Ergänzung zu Zeichen 357 (vgl. Bild 23) geschehen. Die Ergänzung ist nach einem Schreiben des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums im Land Niedersachsen bereits möglich[10], eine entsprechende Änderung der StVO ist für 2006 vorgesehen. Das Sackgassenschild wird dabei durch das Symbol gemeinsamer Geh-/Radweg (Z 240) oder das Symbol Gehweg (Z 239) ergänzt. Dies kann kurzfristig und kostengünstig auch durch einen Aufkleber geschehen. Der Aufkleber muss ggf. nach einigen Jahren erneuert werden, da er vom Sonnenlicht ausbleichen kann.

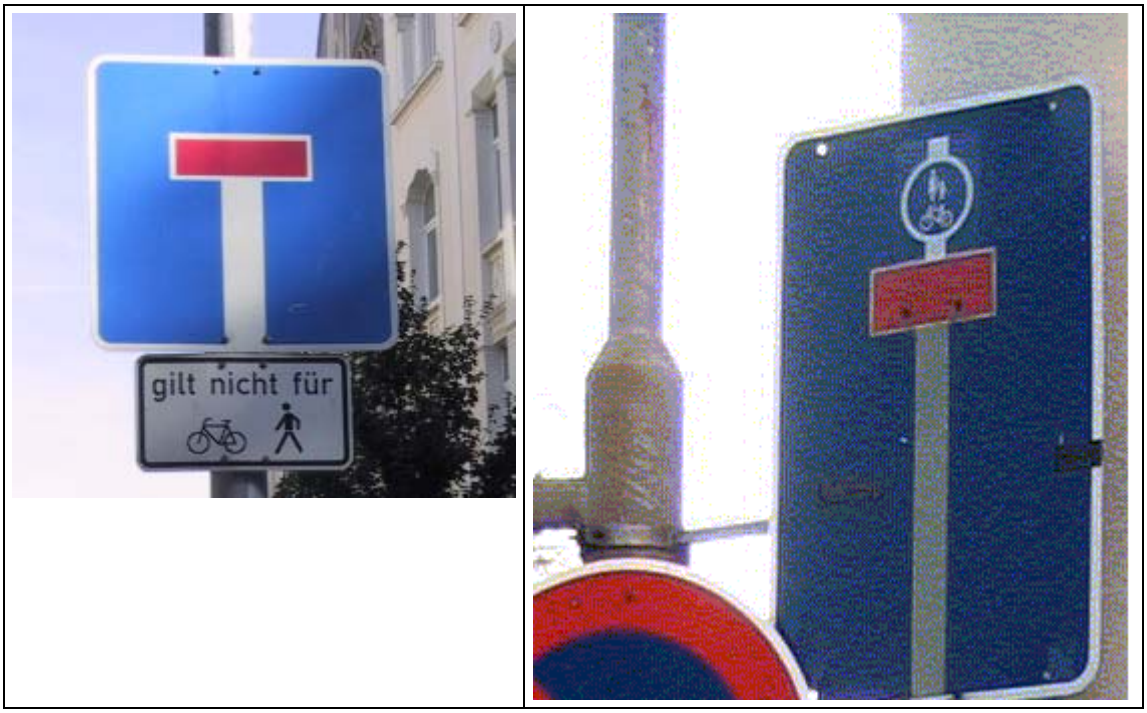

Bild 23 Beschilderungsmöglichkeiten für durchlässige Sackgasse, rechts in Lüneburg als Aufkleber verwendet

5.3 Zielsetzungen

Angestrebt wird seitens des Qualitätsmanagements, dass zahlenmäßig erfassbare Ziele gesetzt werden, so dass regelmäßig überprüft werden kann, ob man der Zielerreichung näher kommt oder ob durch weitere Analysen und Maßnahmen dem absehbaren Trend entgegengesteuert werden muss. Für Rostock bestehen bisher die Ziele im IGVK I (s. Kap. 3.3.1). Dort sind, außer den Werten für die angestrebte

10 Verkehrsregelung durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen; Zeichen 357 StVO, Sackgasse (Schreiben mit Zeichen 401.4-30052 42 357, vom 6.12.1999)

Verkehrsmittelwahl im Zielszenario, für den Fahrradverkehr keine Ziele zahlenmäßig festgelegt.

5.3.1 Verkehrsmittelwahl

Die Diskussion betreffs der angestrebten Ziele bei der Verkehrsmittelwahl verläuft kontrovers. Neben der Frage nach der Sinnhaftigkeit von zahlenmäßigen Zielen in diesem Bereich überhaupt (der Radverkehrsanteil ist ja nur ein Ergebnis anderer Maßnahmen bzw. einer guten Qualität) besteht auch Bedarf zur Klärung, ob eine Steigerung des Radverkehrs an sich ein anstrebenswertes Ziel ist oder ob hier nicht eher eine Verringerung des Kfz-Verkehrs als Oberziel zu betrachten ist, die Verteilung innerhalb der Verkehrsmittel des Umweltverbundes aber ohne Zielvorgaben vonstatten gehen kann. Hinzu kommt, dass z.T. skeptisch eingeschätzt wird, ob überhaupt noch (große) Potentiale vom Kfz-Verkehr verlagert werden können und dass die Chancen, Radverkehr weiter zu steigern angesichts der demographischen Entwicklung, ebenfalls z.T. skeptisch eingeschätzt werden.

Die Zielstellung des IGVK, den Radverkehrsanteil auf 12 % zu steigern, ist bereits erreicht, so dass eine Aktualisierung sinnvoll ist. Die Vorstellungen zu diesen Zielsetzungen gehen noch weit auseinander: einerseits wird schon eine Steigerung von 14 % (im Binnenverkehr) auf 15 % als (schwer zu erreichende) Leistung betrachtet, andererseits werden Zielstellungen von 20 % aus einem älteren PGV-Gutachten in die Diskussion gebracht, auch 30 % als „ambitioniertes Ziel“ benannt.

Angesprochen wird auch der notwendige Mitteleinsatz für die Erreichung der Ziele: dass beispielsweise für eine Erhöhung des ÖV-Anteils um einen Prozentpunkt erhebliche investive Summen in die Hand genommen werden müssen (wobei die Hansestadt Rostock auf Grund der Besonderheiten der rechtlichen Konstruktion bei der Ausweitung des Stadtbahnsystems in die Region aus Eigenmitteln „keinen einzigen Euro“ bezahlen müsste; nach Angaben TBHA), für gezielte Maßnahmen der Radverkehrsförderung, denen ein günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis unterstellt werden kann, aber keine Mittel bereitstehen. Beim ÖV ist zu beachten, dass auch nicht unerhebliche Betriebskosten entstehen können.

Als kleinster gemeinsamer Nenner der Beteiligten lässt sich festhalten, dass **der Anteil des Umweltverbundes mindestens gehalten und möglichst gesteigert werden soll, zu Lasten des Anteils MIV, und dass innerhalb dieses insgesamt steigenden Umweltverbund-Anteils auch der Anteil des Radverkehrs gesteigert werden soll.** Quantitative Angaben als Konsens der BYPAD-Gruppe können innerhalb des zweiten Treffens nicht festgelegt werden.

Als Aufgabe wird definiert, dass eine genaue Analyse real vorhandener Potentiale für Umverlagerungen bei den Verkehrsmitteln vorgenommen werden soll. Auf dieser Grundlage ist die Diskussion dann erneut aufzunehmen, welche Ziele bei der Entwicklung der Verkehrsmittelwahl gesetzt werden sollen. Aus Sicht der Verkehrsplanung ist es dabei sinnvoll abzuwarten, bis 2007 die in Bau befindlichen

Maßnahmen in Betrieb sind, um dann im Vorlauf auf die Überarbeitung des IGVKs die Potentiale genauer zu untersuchen. Spätestens für das überarbeitete IGVK ist dann die quantitative Zieldiskussion vertieft und entscheidungsbezogen zu führen.

5.3.2 Unfallzahlen

Als Vorschlag zur Zielsetzung wird, bisher ohne Angabe einer Jahreszahl, festgelegt, dass es **keine Steigerung der Zahl der leicht verletzten Radfahrer** geben soll, obwohl der Radverkehrsanteil steigen kann. Die **Zahl der schwer verunglückten Radfahrer** (schwer verletzte und getötete Radfahrer zusammen) soll **auf die Hälfte reduziert** werden. *Die EU hat sich in ihrem Weißbuch Verkehr das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten von 2001 bis 2010 zu halbieren (GDEV o.J.) . Die Bundesrepublik Deutschland und das Land Mecklenburg-Vorpommern haben demgegenüber dazu bisher keine zahlenmäßig definierten Zielsetzungen. Hier bestehen eher allgemeine Zielsetzungen wie „die Steigerung der Verkehrssicherheit in Deutschland“ oder „die Zahl der Unfälle mit Personenschaden [...] ist stetig und dauerhaft zu verringern.“*

Die vorgeschlagene Zielsetzung muss noch mit Maßnahmen und Handlungsprogrammen untersetzt werden, damit sie realistisch erreichbar ist. *Vom Auditor wird dabei angemerkt, dass mit den durch die Unfallkommission stattfindenden Analysen allein nicht sicher weitgehende Fortschritte in der Steigerung der Verkehrssicherheit für Radfahrer zu erreichen sind, weil Radfahrer-Unfälle (statistisch) so selten sind, dass sie kaum einmal die Kriterien für Unfallhäufungsstellen im Sinne des „Merkblattes für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen" (ISK 1998) erfüllen. Für den Radverkehr wird eine Analyse in Form von Unfalldichtekarten oder „Unfall-Hitlisten“ für einen 3-Jahres-Zeitraum für sinnvoll gehalten (vgl. z.B. PGV/SL 2002; PGV/KD 2003), die über die „übliche“ Arbeit der Unfallkommission hinausgeht.*

Als langfristiges Ziel ist die „Vision Zero“ angesprochen worden, eine Zielsetzung zur Reduzierung der Zahl der schwer verunglückten im Straßenverkehr auf Null, d.h. im Stadtgebiet Rostock soll es keine schwer verunglückten Verkehrsteilnehmer mehr geben.[11] Die „Vision Zero“ als Zielsetzung sollte vertieft diskutiert werden, bevor sie beschlossen wird, weil dazu ggf. auch weitgehende Veränderungen erforderlich sind.

Möglich wäre auch die Unterzeichnung der „Europäischen Charta für die Straßenverkehrssicherheit“ durch die Stadt Rostock, die durch die EU-Kommission angeregt wurde (vgl. Anhang 5).

[11] Schweden und die Schweiz haben die Vision Zero für ihr Staatsgebiet zum Ziel erklärt. Bisher hat sich in Deutschland nur die Stadt Dortmund dafür entschieden, die Vision Zero als Zielsetzung festzulegen. Rostock würde sich damit ein ambitioniertes Ziel setzen.

Bei der Zusammenschau der Entwicklung der Verkehrsmittelwahl und des Unfallgeschehens ist zu berücksichtigen, dass der Radverkehrsanteil ein relativer Wert ist, während die Unfallzahlen absolute Zahlen darstellen. So ist beispielsweise von Bedeutung, dass der Anteil des Radverkehrs zwar von 1991 bis 2003 deutlich zugenommen hat, die (insbesondere per Kfz) zurückgelegten Kilometer pro Einwohner aber deutlich angewachsen sind, während die Wohnbevölkerung um 50.000 Einwohner abgenommen hat.

Wegen statistischer Unsicherheiten bei Ein-Jahres-Unfallzahlen werden dabei als Ausgangswert die Zahlen für einen Dreijahreszeitraum 2001 – 2004 als Grundlage gewählt. In diesem Zeitraum gab es 831 an Unfällen beteiligte Radfahrer, dabei 638 verunglückte Radfahrer, 74 getötete oder schwer verletzte, 564 leicht verletzte Radfahrer. Entsprechend sind die Jahres-Durchschnittswerte innerhalb dieser drei Jahre für diese drei Kategorien: 213, 24,7 und 188. Zielwerte wären damit für ein Jahr, das noch zu bestimmen ist, bei möglichst gestiegenem Radverkehrsaufkommen, weniger als 213 an Unfällen beteiligte Radfahrer, unter 188 Radfahrerunfälle mit leichtem Personenschaden und weniger als 13 getötete oder schwer verletzte Radfahrer.

Aus vorliegenden Unfalluntersuchungen ist abzuleiten, dass nachhaltige Verbesserungen im Unfallgeschehen überwiegend durch bauliche oder organisatorische Veränderungen erreicht werden können, die oft nicht aufwändig sein müssen (vgl. z.B. ISK 2001), wobei eine detaillierte Unfallanalyse vorteilhaft ist. Dies scheint beim Fahrradverkehr in besonderem Maße der Fall zu sein.

5.4 Kommunikationsstruktur

Hier wird vorgeschlagen, ein „Radfahrforum“ oder „**Fahrradforum“** zu etablieren, das organisatorisch z.B. dem Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung zugeordnet werden kann. Neben den Vertretern der Fraktionen (zumindest der vier größeren) sollten die zuständigen Ämter (Stadtamt, Tief- und Hafenbauamt, Umweltamt) möglichst mit einem konkreten Ansprechpartner vertreten sein. Hinzu kämen die Nutzerverbände ADFC und BUND. Vorgeschlagen werden 2 bis 3 Sitzungen pro Jahr, unter politischer Leitung. Dies entspricht, bis auf die dort häufigeren Sitzungen, dem Modell des Fahrradforums Kiel. Voraussetzung dafür ist die Zustimmung des Ausschusses.

Alternativ dazu könnte ein Fahrradforum auch auf Einladung der Verwaltung etabliert werden. Hierzu liegen Erfahrungen aus Karlsruhe vor. Dort wird vom Baudezernenten eingeladen und moderiert, der in Karlsruhe dem Radverkehr sehr aufgeschlossen gegenübersteht.

Wesentliche Inhalte dieses neuen Gremiums sollen im Fahrradforum selbst festgelegt werden. Vorrangig werden das wohl strategische und grundsätzliche Fragen sein, die hier vertieft diskutiert werden können, wozu im Ausschuss (oft) kein Raum bleibt. Das kann neben dem weiteren Vorgehen und der Diskussion programmatischer Punkte auch die Abstimmung zu planerischen Grundsatzfragen

beinhalten, die bisher kontrovers diskutiert werden, um zukünftig eine einheitliche Linie zu verfolgen (z.B. Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten).

Diskussionen zu planerischen Details an Hand vorliegender Entwurfsplanungen zu künftigen Maßnahmen könnten ebenfalls dort oder in der weiterhin tagenden **AG Radverkehr** geführt werden. Für die AG Radverkehr ist zu prüfen, ob die bisherigen Arbeitsformen beibehalten werden sollen oder ob hier Veränderungen erforderlich sind, um ergebnisorientierter zu arbeiten. *Auch dies wäre, wenn es nicht in der AG Radverkehr selbst zufriedenstellend gelöst wird, ggf. im Fahrradforum zu diskutieren.*

Bei der Etablierung des Fahrradforums sind die geäußerten Bedenken, dass keine Doppelarbeit zu vorhandenen Gremien (z.B. Ortsbeiräte) gemacht werden soll und dass den Radfahrern keine Sonderrolle zufallen soll gegenüber anderen Gruppen, zu berücksichtigen (vgl. dazu auch Kap. 4.2, zu Modul 1).

Um das Fahrradforum zu initiieren, wird Herr Wandschneider in Abstimmung mit den anderen Fraktionsvertretern die weiteren Schritte einleiten.

Als Vorbilder oder auch zum Erfahrungsaustausch bezgl. eines strategischen oder programmatischen Vorgehen bei der Förderung des Fahrradverkehrs können u.a. Berlin (Berlin 2004, 2005), Leipzig (2002), Karlsruhe (2005) benannt werden. In diesen Städten wurden entweder vom Senat oder von Stadt- bzw. Gemeinderat beschlossene Zielaussagen und programmatische Vorgaben verabschiedet. Wie diese Beispiele zeigen, können derartige Beschlüsse zu Zielen und programmatischem Vorgehen auch in die Öffentlichkeitsarbeit anderer Handlungsträger übernommen werden (vgl. für Karlsruhe z.B. AKB 2005).

5.5 Unterziele und Maßnahmen

Für eine Diskussion, mit welchen Unterzielen, Handlungsprogrammen und Maßnahmen die o.g. Oberziele untersetzt werden müssen, damit die Ziele tatsächlich erreicht werden können, reichte die Zeit im zweiten Treffen nicht. Diese Diskussion ist weiter zu führen. Offen ist, inwieweit auch hier quantitative oder qualitative definierte Zielvorgaben festzulegen sind.

6 Feedback der Teilnehmer

6.1 ... zum ersten Treffen am 8. September 2005

Negative Nennungen:

- Unklare Fragestellungen (z.B. öffentliche Abstellanlagen)
- Fragestellungen in Fragebögen z.T. nicht eindeutig. missverständlich
- Benotung von 1=sehr gut bis 4=genügend wäre logisch
- Material nicht im Vorfeld verschickt!
- Vorschlag: evtl. vor dem Treffen das Papier mit Notenempfehlungen verteilen
- Zu lange Einleitung über BYPAD (war bekannt)
- Teilweise einseitige subjektive Betrachtungen/Bewertungen des Radverkehrs
- Zu lange Einzelbeiträge, Zeitbegrenzung für Diskussionsteilnehmer
- Moderation muss sich um mehr Kürze bemühen
- Unzureichende Teilnahme durch einige Vertreter
- Das Fehlen einiger Teilnehmer
- Das vorzeitige Verlassen der Veranstaltung durch einige Teilnehmer
- Anfangs z.T. persönliche Betroffenheit
- In mehreren Punkten wurde kein Konsens erzielt
- Zu wenig Zeit für Pausen
- Zu wenig Zeit zum Schluss
- Handlungsaktivitäten werden in Richtung der Verwaltung verschoben (Rechtfertigungsposition)

Positive Nennungen

- Gut vorbereitete Unterlagen
- Leckeres Essen, war nett
- Verpflegung, Atmosphäre, Konsensfindung, Organisation
- Moderation gut, Essen und Getränke gut
- Kommunikation mit den am Radverkehr beteiligten unterschiedlichen Gruppen
- Gute Gesprächsatmosphäre
- Offene Diskussion
- Offenes, konstruktives Klima
- Kennenlernen unterschiedlicher Positionen
- Meinungsverschiedenheiten wurden deutlich

- Mehr Verständnis für andere Argumente und Handlungen
- Gute Moderation bei Spannungen
- Keine übertriebene Konsenssuche
- Dissens wurde akzeptiert
- Radverkehrssituation von Rostock besser kennengelernt

6.2 ... zum zweiten Treffen am 3. November 2005

Negative Nennungen:

- Zwischenbericht entschieden zu lang! Kurzfassung
- Türmechanismus defekt
- Vorbereitung des Stadtamtes/der Verkehrsbehörde
- "Steilvorlage" des Tiefbauamtes
- insgesamt z.T. sehr emotionale Aufladung der Diskussion
- keine Diskussion der vielfältigen Handlungsansätze des Zwischenberichtes
- Förderung des Radverkehrs nicht bei allen als Ziel erkennbar
- wenig Konsens
- keine ambitionierten Ziele
- zu wenig konkrete Ziele/Maßnahmen

Positive Nennungen:

- trotzdem Mitarbeit des Tiefbauamtes
- trotz Differenzen wurde Veranstaltung nicht abgebrochen
- Verständnis für die gegenteilige Argumentation
- positiver Gedankenaustausch
- Sachlichkeit
- Kompromisse in Grundsatzthemen gefunden
- einige konkrete Handlungsansätze (z.T. konkrete Zahlen)
- Fortsetzung scheint möglich
- Einigung auf Fortsetzung "Fahrradforum"

6.3 ... zum dritten Treffen am 26. Januar 2006

Negative Nennungen:

- Umfang und Dauer der Veranstaltung beeinträchtigten konstruktive Mitarbeit
- geringe Teilnehmerzahl
- nur noch wenige Teilnehmer
- zu wenige Vertreter der Kommunalpolitik
- Abwesenheit vieler Mitglieder der Evaluierungsgruppe (Verkehrsbehörde, CDU-/B90-Fraktion, AStA, UV)
- zu viele Absagen (es fehlten 2 Fraktionen, StuRA/Uni, UV, Verkehrsbehörde)
- keine Vertreter der Wirtschaftsverbände – deren Interesse zu wenig berücksichtigt

Positive Nennungen:

- alle gut vorbereitet
- zügiges Tempo aufgrund vorbereiteter Texte und Korrekturvorschläge
- Wille zu einvernehmlichem Abschluss
- Zeitmanagement
- Moderation
- gute Gesprächsatmosphäre und Moderation
- Moderation hat einvernehmlichen Abschluss gefördert
- gutes Diskussionsklima
- lösungsorientierte Diskussion
- Konsensfähigkeit
- Konstruktive, produktive Diskussion
- sehr konstruktive Zusammenarbeit
- konstruktive Atmosphäre / Ergebnis
- Berücksichtigung aller Hinweise

7 Literatur und Quellen

*** = nicht veröffentlicht**

ADAC, Allgemeiner Deutscher Automobil-Club 2004: ADAC-Test 2004. Radfahren in Städten 2004, vgl. www.adac.de/Tests/Reisetests/RadfahrenInStaedten/default.asp? ComponentID=76751&SourcePageID=78525#

ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Fachgruppe Kartographie: Empfehlungen zur Erstellung von Fahrradstadtplänen, III. Fassung, Entwurf. Stand Juni 2001 *

ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club: Fahrradfreundliche Städte. PrimaKlima!? In: Radwelt 2/04. Ergebnisse unter: www.adfc.de → Fahrradklimatest 2003

AKB, Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine: Fahrradfreundliches Karlsruhe. Bericht 18: www.akb-karlsruhe.de/bericht_18_fahrradfreundliches.html

BAIER, R. et al. : Anwendung von Sicherheitsaudits auf Stadtstraßen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen V 126. Bergisch Gladbach 2005

BECKER, U. et al.: Vergleich der Verkehrssicherheit von Städten. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 250. Bergisch Gladbach 1992

BERLIN, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Radverkehrsstrategie für Berlin. Auf dem Weg zur FahrRadStadt. Broschüre. Berlin 2005

BERLIN, Abgeordnetenhaus: Radverkehrsstrategie für Berlin. Vorlage zur Kenntnisnahme. Drucksache 15/ 3360 vom 4.11. 2004. Berlin

BFU, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung: Sicherheitsdossier Fahrradverkehr. Bern 2005

BKA, Bundeskriminalamt: Polizeiliche Kriminalstatistik 2003 Bundesrepublik Deutschland. http://www.bka.de/pks/pks2003/p_3_08.pdf

DIFU, Deutsches Institut für Urbanistik: http://www.nationaler-radverkehrsplan.de; u.a. Neuigkeiten, Termine, aufbereitete Praxisbeispiele, Newsletter

ESAS: FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, (Hg.): Empfehlungen für das Sicherheitsaudit an Straßen. Köln 2002

FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 1995 (ERA 95). Köln 1995

FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Merkblatt für die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr. Köln 1998

GDEV; Europäische Kommission; Generaldirektion Energie und Verkehr: Halbierung der Zahl der Unfallopfer in der EU bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe. Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit. O.J. http://europa.eu.int/comm/transport/road/library/rsap/memo_rsap_de.pdf

HRO, Hansestadt Rostock, Stadtplanungsamt: Radwegeplan. Stand 9/1991 *

HRO, Hansestadt Rostock, Bauordnungsamt: Orientierungswerte zur Ermittlung von Fahrradabstellplätzen. Stand 28.4.1997 *. Rostock 1997

HRO, Hansestadt Rostock: Stadtplan mit Radverkehrsnetz. Rostock 1998

HRO, Hansestadt Rostock, Presseamt: Kleiner Rostocker Fahrrad-„Knigge". Rostock 1999

HRO, Hansestadt Rostock, Pressestelle: Leitlinien zur Stadtentwicklung der Hansestadt Rostock. Beschluss der Bürgerschaft am 6.12.2000. Rostock 2000

HRO, Hansestadt Rostock u.a.: Hallo Radfahrer. Tipps und Anregungen zum Radfahren in Rostock. Faltblatt. Rostock 2001

HRO, Hansestadt Rostock: Erarbeitung einer Prioritätenliste zum Ausbau des Radwegenetzes. Informationsvorlage 0068/02-IV vom 6.12.2002. Rostock 2002a

HRO, Hansestadt Rostock, Tiefbauamt: Prioritätenliste zum Ausbau des Radwegenetzes 2003-2006 (Entwurf) vom 12.11. 2002. Anlage zu HRO 2002a. Rostock 2002b

HRO, Hansestadt Rostock, Stadtplanungsamt: Fahrradstellplätze in der Fußgängerzone oder in unmittelbarer Nähe Karte, Stand 4.12.2003. Rostock 2003a *

HRO, Hansestadt Rostock, Tiefbauamt: Radwegekarte (Karte, Stand August 2003). Rostock 2003b *

HRO, Hansestadt Rostock, Amt für Stadtentwicklung: Daten und Fakten. Rostock 2004a

HRO, Hansestadt Rostock: Organigramm zum Geschäftsverteilungsplan der Hansestadt Rostock. 1. September 2004. Beilage 2 zu Rathaus Intern Nr. 15 vom 25.August 2004. Rostock 2004b

HRO, Hansestadt Rostock, Baudezernat: Handlungskonzept „Fahrradfreundliches Rostock". Vorlage Nr. 19/Plan A zum Planungsausschuss am 17.12.2004, Tagesordnungspunkt 4. Rostock 2004c *

HRO, Hansestadt Rostock: Radverkehrsnetz in HRO (Stand Dez. 2004) (Tabelle). Rostock 2004d *

HRO, Hansestadt Rostock: Fahrradstadt Rostock 2 – Öffnung von Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr in Gegenrichtung. 2. Ergänzung zum Antrag 0524/05-A; Fraktion der SPD vom 6.9.2005

HRO, Hansestadt Rostock: Plan Radwegenetz (Karte) o.J. a*

HRO, Hansestadt Rostock: Radverkehrsnetz HRO (Karte) o.J. b*

HRO, Hansestadt Rostock: Radwanderwegweiser (Karte) o.J. c*

HRO, Hansestadt Rostock: verkehrsberuhigte Zonen (Karte) o.J. d)*

HRO/RGS, Hansestadt Rostock, Amt für Stadtplanung/ Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau: Altstadt Pläne 10: Informationen zur Umgestaltung der Rostocker Innenstadt. Mai 1999

IGVK I, Integriertes Gesamtverkehrskonzept der Hansestadt Rostock – Kurzfassung. Rostock mobil, Heft 3. Rostock 1999

IGVK II, Integriertes Gesamtverkehrskonzept Hansestadt. Teil D Maßnahmen- und Handlungskonzept. Beschluss der Rostocker Bürgerschaft am 16.12.1998

ICLEI: Wieviel zahlt unsere Kommune für den Autoverkehr? Arbeitsblätter zur Aufdeckung versteckter Subventionen für den motorisierten Individualverkehr Freiburg 2001. Vgl. www.iclei.org/europe/ccp/subsidies_german.htm, www.iclei.org/europe/ccp/arbeitsblaetter.pdf

ISK; Institut für Straßenverkehr Köln: Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen, Teil 1 Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten; Empfehlungen Nr. 12. Köln 1998

ISK; Institut für Straßenverkehr Köln: Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen - Teil 2. Maßnahmen gegen Unfallhäufungen; Empfehlungen Nr. 13. Köln 2001

KARLSRUHE: In die Gänge gekommen. Karlsruhe soll Fahrrad-Mekka werden. (Bericht zum Beschluss des Gemeinderats über das neue Radverkehrskonzept, vom 25.10.2005) www.ka-news.de/karlsruhe/news.php4?show=hok20051025-537I

LEIPZIG, Ratsversammlung der Stadt: Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs vom 18.9.2002. Drucksache Nr. III 2323.

LMD, Landeshauptstadt Magdeburg, Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr: Richtlinie für die Planung, den Neubau und die Instandsetzung von

Radverkehrsanlagen in der Landeshauptstadt Magdeburg, Mskr., Stand 11. November 2004. Magdeburg 2004a

LMD, Landeshauptstadt Magdeburg, Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr, Amt 61, Amt 66: Verfahren zur Qualitätssicherung bei Radverkehrsanlagen in der Landeshauptstadt Magdeburg. Mskr., Stand 11. November 2004. Magdeburg 2004b

MEEWES, V.: Mobile und ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung. Auswirkungen auf Verhalten und Verkehrssicherheit. Mitteilungen Nr. 34 der Beratungsstelle für Schadenverhütung. Köln 1993

PGV, Planungsgemeinschaft Verkehr 2004, 2005: BYPAD+ Audit der Radverkehrspolitik. Schlussberichte der Verfahren in Münster, Marl, Bünde, Kiel, Lüneburg, Karlsruhe liegen jeweils unveröffentlicht vor. In Köln und Ettlingen sind die Verfahren von velo:consult aus Männedorf, Schweiz durchgeführt worden.*

PGV, Planungsgemeinschaft Verkehr: Planungshinweise Radverkehrsanlagen, im Auftrag des Tiefbauamt der Hansestadt Rostock. Hannover 1998a

PGV, Planungsgemeinschaft Verkehr: Prüfung der vorhandenen straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen nach der StVO, im Auftrag des Tiefbauamt der Hansestadt Rostock. Hannover 1998b

PGV/BIS Planungsgemeinschaft Verkehr/ Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen V83. Bergisch Gladbach 2001

PGV/KD; Planungsgemeinschaft Verkehr; KommunalData: Fahrradfreundliches Regierungsviertel Berlin. Erhebung relevanter Bestandsdaten. Schlussbericht FE 70.0680/2001 im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Hannover, Berlin 2003

PGV/PBS, Planungsgemeinschaft Verkehr/ Planerbüro Südstadt: Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW - Maßnahmen- und Wirksamkeitsuntersuchung. Düsseldorf 2000

PGV/PBS, Planungsgemeinschaft Verkehr; Planerbüro Südstadt: Fahrradfreundliche Stadt Rostock. Ziele, Handlungsfelder und Potentiale der Radverkehrsförderung in Rostock. Köln [o.J., 1994]

PGV/PBS, Planungsgemeinschaft Verkehr; Planerbüro Südstadt: Fahrradfreundliche Stadt Rostock. Öffnung von Einbahnstraßen in der Rostocker Innenstadt. Hannover [o.J., 1995a]

PGV/PBS, Planungsgemeinschaft Verkehr; Planerbüro Südstadt: Fahrradfreundliche Stadt Rostock. Struktur-, Bestands und Problemanalyse. Hannover [o.J., 1995b]

PGV/PBS, Planungsgemeinschaft Verkehr; Planerbüro Südstadt: Fahrradfreundliche Stadt Rostock. Radverkehrsmarkierung: August-Bebel-Straße, Ernst-Barlach-Straße, Steinstraße, Richard-Wagner-Straße. Köln [o.J., 1995c]

PGV/PBS, Planungsgemeinschaft Verkehr; Planerbüro Südstadt: Fahrradfreundliche Stadt Rostock. Konzept für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit. Köln [o.J., 1995d]

PGV/PBS, Planungsgemeinschaft Verkehr; Planerbüro Südstadt: Fahrradfreundliche Stadt Rostock. Radverkehrsnetzplanung. Hannover 1995e

PGV/PBS, Planungsgemeinschaft Verkehr; Planerbüro Südstadt: Fahrradfreundliche Stadt Rostock. Maßnahmenplanung Veloroute 2. Hannover 1995f

PGV/SL, Planungsgemeinschaft Verkehr; StadtLabor: Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs. Leipzig – die fahrradfreundliche Großstadt. Im Auftrag des Amt für Verkehrsplanung. Hannover, Leipzig 2002

ROTERMUND, C.: Die Haftung der Kommunen für die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht. Leitfaden mit Musteranweisungen zur Organisation der Haftungsvermeidung. 33. Aufl. Berlin 2001

Ruhr-Uni Bochum/Zeus: Reduzierung von Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung in der Stadt Krefeld. Kurzfassung. 1999. Zur Wirksamkeit: http://www.institut.de/pdf/evalu_kr_99_00.pdf

SAUTER, R.: Radfahren in Großstädten. ADAC-motorwelt 4/2004

SrV, System Repräsentativer Verkehrserhebungen VIP-Verkehrs- und Infrastrukturplanung. Mobilität in Städten – SrV 2003 (einzelne Tabellen)*

Stadt Münster: Fahrradhauptstadt Münster. Alle fahren Rad: gestern, heute, morgen. Münster 2004

UBA, Umweltbundesamt: Umweltentlastung und Kostenreduzierung im Verkehr durch Verkehrsplanung. Leitfaden für die LCTP-Anwendung in Kommunen . o.J. (vgl. www.umweltbundesamt.de/uba-info-daten/daten/lctp.htm)

VCD Dortmund, Hg.: Das Fahrradparkhaus vor der Haustür. Dortmund 2003

Anhang 1 Fragebogen des ADFC-Klimatest 2003 (in Rostock 2004 verwendet)

Umfrage

Wie fahrradfreundlich ist Ihre Stadt?

Meine Antworten betreffen die Stadt:

PLZ Stadt Bundesland

Bitte bewerten Sie auf einer Skala von 1 bis 6, welche Aussage auf Ihre Stadt am ehesten zutrifft.

A. Fragen zum Fahrradklima in Ihrer Stadt

1.	Radfahren macht Spaß	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	Radfahren ist Stress
2.	In jüngster Zeit hat unsere Stadt besonders viel für den Radverkehr getan	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	In jüngster Zeit hat unsere Stadt kaum etwas für den Radverkehr getan
3.	Bei uns ist das Fahrrad vollwertiges Freizeit- und Alltagsverkehrsmittel	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	Bei uns wird das Fahrrad selten als Verkehrsmittel für Freizeit und Alltag benutzt
4.	Bei uns fahren alle Bevölkerungs- und Altersgruppen mit dem Fahrrad	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	Bei uns ist das Fahrrad eher Fahrzeug für Kinder oder Sportgerät

B. Fragen zur Sicherheit beim Radfahren

5.	Als Radfahrer/in fühlt man sich sicher	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	Als Radfahrer/in fühlt man sich unsicher
6.	Konflikte zwischen Radfahrern/innen und Fußgängern/innen sind selten	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	Konflikte zwischen Radfahrern/innen Fußgängern/innen gibt es häufig
7.	Nur wenige Autos fahren zu schnell	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	Die meisten Autos fahren zu schnell
8.	Die Stadt überwacht streng, dass Autos nicht auf Radwegen parken oder Radfahrer/innen behindern	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	Die Stadt duldet es großzügig, wenn Autofahrer/innen auf Radwegen parken oder Radfahrer/innen behindern
9.	An Baustellen werden Radfahrer/innen bequem und sicher vorbeigeführt	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	An Baustellen werden Radfahrer/innen meistens zum Absteigen und Schieben gezwungen

C. Fragen zum Komfort des Radfahrens

10.	Bei uns ist auch das Stadtzentrum gut mit dem Fahrrad zu erreichen	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	Bei uns ist das Stadtzentrum schlecht mit dem Fahrrad zu erreichen
11.	Bei uns kann man zügig und direkt Rad fahren	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	Bei uns wird man behindert und muß Umwege fahren
12.	Unsere Strecken für Radfahrer/-innen sind angenehm breit	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	Unsere Strecken für Radfahrer/innen sind zu schmal
13.	Unsere Strecken für Radfahrer/innen sind bequem und komfortabel	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	Unsere Strecken für Radfahrer/innen sind unbequem und wenig komfortabel

weiter auf Rückseite >>

14.	Fahrräder kann man einfach und preiswert in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln mitzunehmen ist schwierig und/oder teuer
15.	Radwege werden regelmäßig gereinigt	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	Radwege werden selten gereinigt
16.	Die Ampelschaltungen an den Hauptstraßen sind gut auf Radfahrer/innen abgestimmt	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	Die Ampelschaltungen an den Straßen sind nicht gut auf Radfahrer/innen abgestimmt
17.	Bei uns gibt es vor Ampeln häufig eigene Aufstellplätze für Radfahrer/innen vor den Autos	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	Bei uns fehlen vor Ampeln eigene Aufstellplätze für Radfahrer/innen vor den Autos
18.	Bei uns bekommen Radfahrer/innen an vielen Ampeln eine eigene Grünphase vor dem Autoverkehr („Grünvorlauf")	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	Bei uns bekommen Radfahrer/innen an kaum einer Ampel eine eigene Grünphase
19.	Die meisten Einbahnstraßen sind in der Gegenrichtung für Radfahrer/innen offen	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	Die meisten Einbahnstraßen gelten auch für Radfahrer/innen
20.	Radfahrer/innen können sich an eigenen Wegweisern gut orientieren	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	Es gibt keine (oder nur sehr schlechte) Wegweiser für Radfahrer/innen
21.	Bei uns findet man überall an der Straße geeignete Abstellanlagen	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	Bei uns findet man an der Straße kaum geeignete Abstellanlagen

Damit wir die Antworten für verschiedene Personen- und Altersgruppen getrennt auswerten können, bitten wir Sie noch um die folgenden Angaben:

Alter Geburtsjahr 19___

Geschlecht ☐ weiblich ☐ männlich

Beruf _____

Wie groß ist der Haushalt? _____Personen darunter _____Kind(er) unter 14 Jahren

Haben Sie einen Pkw-Führerschein? ☐ Ja ☐ Nein

Besitzen Sie ein Auto? ☐ Ja ☐ Nein

Haben Sie in der Regel eine Zeitkarte (Monats-, Umweltkarte oder ähnliches) für Bus und/oder Bahn? ☐ Ja ☐ Nein

Wie oft fahren Sie mit dem Fahrrad? ☐ täglich ☐ häufig ☐ gelegentlich ☐ selten

Senden Sie bitte den ausgefüllten Fragebogen **per Fax (0421 – 346 29 –50)**
oder in einem mit 0,55 € frankierten Briefumschlag
bis spätestens zum **Freitag, 21. November 2003** an:
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. - Stichwort „Fahrradklimatest" – Postfach 10 77 47, 28077 Bremen

Vielen Dank für Ihre Mithilfe!

Anhang 2 Beispielhaftes Mängelhinweisformular Rostock

Bürgerhinweis zu Mängeln bei Radverkehrsanlagen

☐ **Baulicher Mangel** (z.B. Bordabsenkung, Schlagloch)
☐ **Gefährliche Einbauten** (z.B. Poller, Mast)
☐ **Mangelhafte Verknüpfung** (Planung)
☐ **erforderlicher Grünschnitt**

Bitte ankreuzen und die stark umrandeten Felder ausfüllen!

An:
Hansestadt Rostock
Tief- und Hafenbauamt
Holbeinplatz 14
18069 Rostock
Fax: (0381) 381 6906

Absender:	
Name, Vorname:	
Straße, Hausnr.:	
PLZ, Wohnort:	
Telefon:	
E-Mail:	

Genaue Ortsangabe:
(Hier bitte möglichst genau beschreiben, was wo bemängelt wird, z.B. der separate Radweg an der A-Straße im Abschnitt zwischen B-Straße und C-Straße bzw. in Höhe der Hausnummer X oder im Bereich der Einmündung Y usw.)

Straßenname:		amtl. Vermerke
Straßenabschnitt:		
Fahrbahn/Radweg:		
Fahrtrichtung:		

Beschreibung des Mangels und ggf. des Verbesserungsvorschlags:

	amtl. Vermerke
Legen Sie ein Foto bei, wenn vorhanden. Benötigen Sie mehr Platz, nutzen Sie ein Extrablatt oder die Rückseite.	

Ort, Datum _____ Unterschrift _____

Schicken Sie möglichst eine Kopie an den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club in Rostock:
ADFC Rostock, Gerberbruch 32, 18055 Rostock, Fax 0381-4902405

ADFC-Maengelformular-HRO-1a-2.rtf– Version 13.10.2005 17:24

Anhang 3 Hinweise der Konrad-Adenauer-Stiftung zu Planungen

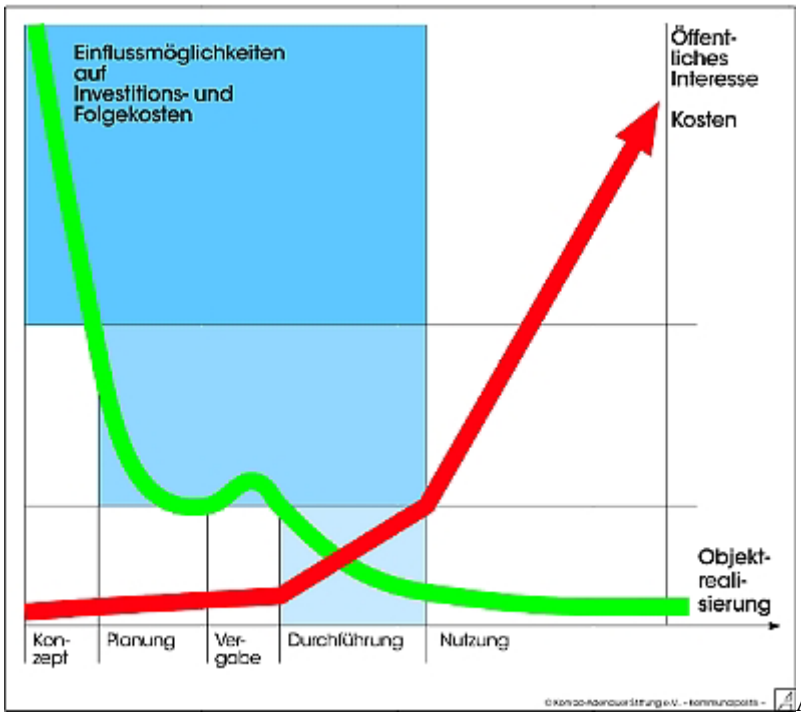

Abbildung 2.18

"Der Zeitpunkt, zu dem die *Beteiligten* am Planen und Bauen ihre Ziele und Vorstellungen einbringen sollten, ist je nach Stadium unterschiedlich. Für das Planungs- und Baugenehmigungsverfahren gilt, dass am Beginn die Beeinflussungs- und Steuermöglichkeiten am größten sind. Mit fortschreitender Objektrealisierung nehmen die Mitsprache- und Einflußmöglichkeiten schnell ab. Das **öffentliche Interesse** an Planungs- und Bauaufgaben verhält sich meist *entgegengesetzt* dazu: Der Planungsbeginn wird nur schwach wahrgenommen. Erst eine fortgeschrittene Planung bzw. Ausführung weckt zunehmend das öffentliche Interesse und wirkt u.U. über politische Einflußnahme kostentreibend."

Quelle: eLearning Kommunalpolitik der Konrad-Adenauer-Stiftung (http://www.kas.de/kommunal/e-learning/detail.php?graf=57)
Hervorhebungen **Fett** und *kursiv* im Original; unterstrichen durch Auditor

Anhang 4
Beim zweiten Treffen benannte Handlungsfelder

und von den Teilnehmern vergebene Punktzahlen

Jeder Teilnehmer konnte 3 Punkte vergeben.

16 Punkte für (finanzielle Absicherung)

- finanzielle Untersetzung der Zielstellungen (12 Punkte)
- Radwegeneubau vs. Zukünftige Nutzung (Auslastung) bzgl. Kosten (4 Punkte)
- kleiner Topf → Radstraßen, Öffnung Einbahnstraßen; großer Topf →Velorouten

13 Punkte für (Zielsetzungen)

- Verkehrssicherheit der Radfahrer erhöhen (4 Punkte)
- Bekenntnis der Stadt zum Radverkehr (4 Punkte)
- Vernetzung ÖPNV & Radwege/ -straßen (3 Punkte)
- Ziele neu justieren, 12%-RV-Anteil-->? (2 Punkte)
- verkehrspolitische Ziele neu formulieren
-

7 Punkte für (Radverkehrsnetz)

- Realisierung der Velorouten (4 Punkte)
- Öffnung von Einbahnstraßen (3 Punkte)
- Straßen auch für Radfahrer
- direkte Wegeführung Alltags verkehr
- durchgehende Radrouten schaffen

7 Punkte für (Gestaltung von Knotenpunkten)

- Radverkehrsführung in Kreuzungsbereichen (3 Punkte)
- niveaugleiche Radwegführung über Straßen (3 Punkte)
- Lösungen für den Radverkehr an Kreuzungen (1 Punkt)
- Radverkehrsnetz, Knotenpunktgestaltung

6 Punkte für (Kommunikationsstruktur) 12 Punkte

- regelmäßige Radfahrforen

6 Punkte für (Öffentlichkeitsarbeit)

- PR/Marketing (für Radverkehr)
- Informationen über Radverkehr verstärken
- "Marketing" für Fahrradpolitik verbessern

0 Punkte für (Spezielle Problembereiche)

- Radfahren im Stadtzentrum: Mitte, KTV
- innerstädtisches Fahrradparken (Fahrradabstellsatzung)
- Gehweg + "Radfahrer frei" statt gemeinsamer Geh- und Radweg

Anhang 5: Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit

PRÄAMBEL

Das unterzeichnete Unternehmen
«Name»
«Straße»
«PLZ» «Ort»
vertreten durch
«Titel» «Vorname» «Nachname»
«Funktion»
ist Inhaber von Anordnungs- und Entscheidungsbefugnissen, wirtschaftlicher oder gesellschaftlicher Durchsetzungsmöglichkeiten oder eines Vertretungsmandats und hat daher teil an der Verantwortung für die Straßenverkehrssicherheit in der Europäischen Union.

Das Unternehmen ist
1. der Auffassung, dass die Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in Europa unannehmbar hoch ist und die wirksamsten Maßnahmen zu treffen sind, um diese Zahl möglichst rasch zu verringern und
2. der Überzeugung, dass es wirksame Maßnahmen gibt, die Verkehrsteilnehmer zur Einhaltung der Sicherheitsvorschriften anzuhalten, und auch darüber hinausgehende Maßnahmen, wie die Verringerung der Risikoexposition von Verkehrsteilnehmern, ergriffen werden sollten, und dass die Wirkung solcher Maßnahmen vervielfacht wird, wenn sich eine kritische Zahl von Beteiligten dafür engagiert.

ZIEL

Das unterzeichnete Unternehmen schließt sich dem Ziel einer
Verringerung der Zahl der Verkehrstoten auf Europas Straßen um mindestens 50% bis 2010
an, im Vertrauen auf das Verantwortungsgefühl der betroffenen Einzelpersonen und Organisationen sowie im Bewusstsein, dass die Maßnahmen zugunsten der Straßenverkehrssicherheit sehr geringe Kosten verglichen mit den menschlichen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Kosten der Folgen von Unfällen im Straßenverkehr haben.

MASSNAHMEN

Das unterzeichnete Unternehmen verpflichtet sich daher geeignete Maßnahmen in seinem Verantwortungsbereich tatkräftig umzusetzen, um Fortschritte in der Straßenverkehrssicherheit zu beschleunigen. Das unterzeichnete Unternehmen verpflichtet sich insbesondere, nach Maßgabe seiner Verantwortung und spezifischen Situation die folgenden Grundsätze und Maßnahmen umzusetzen:

1. Ergreifung der Maßnahmen im Verantwortungsbereich des Unternehmens, um zum oben genannten Ziel einer Verringerung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr beizutragen
2. Aufnahme von Aktionen zur Straßenverkehrssicherheit und Messung des erreichten Sicherheitsstandards in die Unternehmensziele, insbesondere im Rahmen der Forschungsaktivitäten, der Organisation und der Investitionen sowie im Hinblick auf die Ausarbeitung eines Plans für die Straßenverkehrssicherheit
3. Austausch von Informationen technischer und statistischer Art, die ein besseres Verständnis der Unfallursachen, Unfallverletzungen und Wirksamkeit von Vermeidungs- und

Folgeminderungsmaßnahmen ermöglichen, mit den für die Straßenverkehrssicherheit zuständigen Organisationen

4. Leistung eines Beitrags zur Verhinderung von Verkehrsunfällen durch hochwertige Maßnahmen in einem der folgenden Bereiche:
   - Erstausbildung und Weiterbildung sowie Information der Fahrer
   - Ausrüstung und Ergonomie von Kraftfahrzeugen
   - Gestaltung der Infrastruktur auf eine Weise, die Unfallrisiken und die Unfallschwere minimiert und zu einer sicheren Fahrweise anhält
5. Entwicklung und Umsetzung von Technologien zur Minderung von Unfallfolgen
6. Leistung eines Beitrags zur Entwicklung von Mitteln, die eine einheitliche, andauernde und angemessene Kontrolle der Einhaltung der Straßenverkehrsvorschriften durch Personen, die für oder im Namen des Unternehmens tätig sind, sowie die Sanktionierung eventueller Verstöße auf einheitliche, schnelle und angemessene Weise ermöglichen
7. Schaffung eines Rahmens, der die Umsetzung andauernder erzieherischer Maßnahmen und die Rehabilitierung gefährdeter Fahrer fördert
8. Bemühungen - soweit möglich – zu einer besseren Kenntnis der Ursachen, Umstände und Auswirkungen von Verkehrsunfällen beizutragen, um daraus Lehren für ihre Vermeidung ziehen zu können
9. Leistung eines Beitrages dazu, dass möglichen Unfallopfern ein wirksamer und hochwertiger medizinischer, psychologischer und juristischer Beistand zur Verfügung steht
10. Akzeptanz einer im Nachhinein erfolgenden und nach den Regeln der Vertraulichkeit durchgeführten fachlichen Beurteilung der gesetzten Maßnahmen und eventuell Anpassung der Maßnahmen im Licht dieser Erfahrungen
11. Ergreifen der Initiative bei der Umsetzung von Maßnahmen, die über die geltenden rechtlichen Anforderungen hinausgehen, nämlich

---

[Ort], am..... .....

Quelle: http://europa.eu.int/comm/transport/roadsafety/charter/welcome_2_de.htm
Deutsche Textfassung aus: www.bmvit.gv.at/sind_sie_sicher/brief/pdf/Charta.pdf

Anhang 6 Programm zur Förderung des Radverkehrs in Rostock

Präambel

Vor dem Hintergrund seiner kompakten Siedlungsstrukturen, der überwiegend flachen Topografie und des günstigen Klimas bietet Rostock gute Voraussetzungen für eine effiziente und erfolgreiche Förderung des Radverkehrs. Der Anteil des Radverkehrs soll durch Verringerung des Anteils des Motorisierten Individualverkehrs weiter erhöht, die relative Unfallhäufigkeit muss weiter herabgesetzt werden.

Mit diesem Programm wird Partei ergriffen für eine Verkehrsart, die in der Stadt ein zügiges Vorankommen ermöglicht und dabei wesentliche Vorteile für Gesundheit und Umwelt bringt. Jeder Radfahrende leistet hierdurch einen Beitrag zu mehr urbaner Lebensqualität, entlastet das städtische Straßennetz und wirkt so unterstützend auf den Wirtschaftsverkehr.

Dazu ist Radverkehrsförderung im Vergleich zu anderen Verkehrsarten sehr kosteneffizient, das heißt mit vergleichsweise geringem Finanzierungsaufwand für Bau, Betrieb und Unterhaltung können die Anforderungen vieler Verkehrsteilnehmer mit kurzen und mittleren Wegelängen erfüllt werden. Diese finanziellen Aspekte sollten die Entscheidung für dieses Programm und die damit verbundenen Aufwendungen auch bei dem gegenwärtigen Primat der Haushaltssicherung positiv beeinflussen.

Da alle Vorschläge und Forderungen des Programms auch unter einem Finanzierungsvorbehalt stehen, wurde in den einzelnen Programmpunkten auf eine diesbezügliche Formulierung verzichtet.

1. **Rostock positioniert sich als „fahrradfreundliche Hansestadt".**

   Neben der Verbesserung der Radfahrbedingungen und der Infrastruktur ist dazu auch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit nach innen und außen erforderlich. Der Radverkehr soll gezielt als Thema in das städtische Marketing aufgenommen werden.

2. **Die Anteile der Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Binnenverkehr, also zu Fuß gehen, Rad fahren und Öffentlicher Nahverkehr sollen, insbesondere auch durch Erhöhung des Radverkehrsanteils, weiter gesteigert werden. Langfristig sollen sich die Anteile des Radverkehrs und des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) angleichen . Unter Berücksichtigung möglicher Umverlagerungen wird eine Steigerung des Radverkehrsanteils von 15 % auf 20 % im Binnenverkehr innerhalb von 10 Jahren angestrebt. Um diese Ziele zu erreichen, orientiert sich die Radverkehrsförderung in Rostock an dem Leitbild „Radverkehr als System".**

Der Anstieg des Radverkehrsanteils in den letzten Jahren ist ein Indiz dafür, dass ein weiteres Wachstum möglich ist. Bei einer Intensivierung der Radverkehrsförderung auf allen Handlungsfeldern des Radverkehrssystems sind höhere Werte erreichbar. Beispiele anderer Städte zeigen, dass weitere Potenziale aktiviert werden können, auch bei bereits hohem Radverkehrsaufkommen und gutem ÖV-Angebot. Umverlagerungen zwischen Fußgänger- und Radverkehr sind möglich. Vorrang hat aber eine Reduzierung des MIV-Anteils. Derzeit sind in Rostock immer noch 28% aller PKW-Fahrten kürzer als 5 km – eine ideale Fahrradentfernung.

3. **Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr soll deutlich erhöht werden. Insbesondere soll bei steigender Zahl von Radfahrenden die relative Unfallhäufigkeit abnehmen und die Zahl der schwer verunglückten Radfahrenden bis 2013 um mindestens 50 % verringert werden. Ziel ist es, schwere Unglücke komplett zu vermeiden.**

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

4. **Bei allen Baumaßnahmen, insbesondere im Verkehrsnetz , gleich ob es sich um Umbau, Sanierung oder Neubau handelt, sind die Belange des Radverkehrs zu beachten und entsprechend IGVK Radverkehrsanlagen vorzusehen. Es sind in jedem Fall Möglichkeiten zur Verbesserung der Radfahrbedingungen zu untersuchen .**

   Die Prüfung der Anforderungen des Radverkehrs sind in Form einer Checkliste zu entwickeln, um die einheitliche Umsetzung und Nachprüfbarkeit zu unterstützen. Bei Durchführung straßenbezogener Sicherheitsaudits sind entsprechende radverkehrsbezogene Anforderungen zu integrieren.

5. **Für die Erhöhung des Komforts, der Leichtigkeit und der Verkehrssicherheit ist die Ausstattung aller radverkehrsrelevanten Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen oder die verträgliche Abwicklung im Mischverkehr notwendig. Vorhandene Radverkehrsanlagen sind vorrangig dort, wo Defizite aufgetreten sind, in Stand zu setzen oder durch zweckmäßigere Führungsformen zu ersetzen. Falls dies absehbar nicht möglich ist, sollen Ersatzmaßnahmen getroffen werden (z.B. Umfahrungsstrecke, Verkehrsberuhigung). .**

   Insgesamt soll bei der baulichen Radverkehrsförderung ein Vorrang der Qualität vor der Quantität gelten und, soweit finanzielle Gesichtspunkte dies erfordern, ein Vorrang der Instandhaltung vor dem Neubau. Vorhandene

Netzlücken in wichtigen Abschnitten sind entsprechend den vorliegenden Anforderungen zu schließen.

6. **Zur Nachrüstung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen sollen unter sorgfältiger Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche vorrangig Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden, weil hierdurch kostengünstige Lösungen möglich sind.**

   Der Nachholbedarf kann mittelfristig nur dann nennenswert abgedeckt werden, wenn die rechtlichen und verkehrstechnischen Möglichkeiten zum Einsatz dieser kostengünstigen Lösungen voll ausgeschöpft werden. Dabei sind besonders auch die Knotenpunkte einzubeziehen.

7. **Neben den Hauptverkehrsstraßen ist als weiterer wesentlicher Baustein der Radverkehrsnetzplanung ein sich über das gesamte Stadtgebiet erstreckendes Radverkehrsnetz, das auch über verkehrsarme Straßen verläuft, umzusetzen.**

   Das Netzkonzept für den Radverkehr ist im IVGK 1998 definiert. Eine Überprüfung in Hinblick auf Teilabschnitte mit beschleunigter Umsetzung ist bis zum Jahresende 2006 vorzunehmen. Das Netzkonzept ist bei allen Maßnahmen, der Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung sowie der Landschafts- und Grünordnungsplanung zu berücksichtigen und umzusetzen.

8. **Das Grundnetz der Velorouten und Hauptrouten unter Einbeziehung der bereits bestehenden Routenabschnitte wird mit Vorrang umgesetzt. Das Netz der Hauptrouten wird mittelfristig komplettiert. Der Ausbau der Velorouten wird weitergeführt.**

   Für die Umsetzung hat die Lösung von "Knackpunkten", an denen die Befahrbarkeit der Routen derzeit nicht oder nur stark eingeschränkt möglich ist, Priorität. Die bestehenden Veloroutenabschnitte werden, soweit sinnvoll, als Fahrradstraßen ausgewiesen und durch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen an noch nicht befahrbaren Teilabschnitten ergänzt, sodass mittelfristig eine komfortable Grundstruktur entsteht, die die Gesamtstadt unter Einbeziehung aller Stadtteile abdeckt.

9. **Velorouten und ausgewählte Hauptachsen sind mit einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr zu versehen.**

   Bislang sind vor allem touristische Radrouten beschildert. Eine Wegweisung zu den innerstädtischen Universitätsstandorten ist im Zusammenhang mit dem BSC-Projekt geplant. Velorouten und weitere ausgewählte Hauptrouten sollen eine Wegweisung erhalten. Sobald ein längerer Routenabschnitt durchgehend befahrbar ist, soll er beschildert werden („wachsende Wegweisung“).

10. **Die laufende Unterhaltung, die Straßenreinigung und der Winterdienst müssen dem Radverkehr noch besser Rechnung tragen. Ein**

durchgängiger Winterdienst für ausgewählte verkehrswichtige Routen ist vorzusehen.

Durch entsprechende Maßnahmen soll ansonsten ersatzweise die Benutzung der Fahrbahn gewährleistet werden. Das ganzjährige sichere Radfahren muss ermöglicht werden.

11. **Die Innenstadt soll für den Radverkehr möglichst flächenhaft nutzbar sein und Durchfahrt- und Umfahrungsmöglichkeiten bieten. Dies stärkt den Einzelhandel und belebt die Innenstadt.**

    Auch wenn dieses Ziel bereits zu einem erheblichen Teil erreicht ist (Ost-West-Umfahrung), verbleibt Handlungsbedarf. Dazu zählen die Überprüfung, inwieweit eine weitergehende zeitliche oder räumliche Öffnung der Fußgängerbereiche für den Radverkehr erforderlich und möglich ist, die Verbesserung der Radführung über die Wallanlagen, die Berücksichtigung bei der Planung Vorfeld Kröpeliner Tor u.a.m.

12. **Im Nebenstraßennetz soll der Radverkehr sicher auf der Fahrbahn geführt werden und im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten von Restriktionen, die zur Sicherung und Lenkung des Kfz-Verkehrs eingerichtet sind, ausgenommen werden.**

    Dazu dient die Öffnung von Einbahnstraßen, die Durchlässigkeit von Sackgassen und, wo mit angemessenen Mitteln möglich, die Herausnahme der Radfahrenden bei Abbiegever- und -geboten. Das Straßennetz in Wohngebieten abseits der Hauptverkehrsstraßen ist bereits weitgehend als Tempo 30-Zone ausgewiesen.

13. **Die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten des Radverkehrs ist verstärkt fortzusetzen. In bestehenden Wohngebieten und an Handelseinrichtungen ist die Möglichkeit zu schaffen, für private Anlieger auf Antrag und eigene Kosten Fahrradparkanlagen im öffentlichen Verkehrsraum einzurichten.**

    Für das Stadtzentrum ist ein Abstellkonzept mit Standortplanung auf Grundlage einer Bestandsanalyse zu erarbeiten und umzusetzen. Es soll angestrebt werden, Angebote dort zu erstellen, wo durch „wildes Fahrradparken“ Bedarf zu erkennen ist. Die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr (Bike+Ride) soll an allen dafür bedeutsamen ÖPNV-Haltestellen berücksichtigt werden. Anlehnbügel als bewährte Form von Fahrradabstellanlage sollen vermehrt auch außerhalb der Innenstadt im Straßenraum eingesetzt werden. Die oft ungünstige Abstellmöglichkeit des Fahrrades in Wohnungsnähe (Hausflur, Keller) ist als wesentlicher "Reiseantrittswiderstand" belegt bzw. führt zum Abstellen über Nacht im Straßenraum, was die Diebstahlgefahr erhöht. Auch für Einzelhandel, Gaststätten u.a. Gewerbe sind diesbezüglich verstärkte Aktivitäten sinnvoll.

14. Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der Information über neue Angebote sowie der offensiven Werbung für eine verstärkte Radnutzung (Verbesserung des Fahrradklimas) sind wesentliche Handlungsfelder der zukünftigen Radverkehrsförderung in Rostock. Um den Umstieg auf das Fahrrad zu erleichtern, unterstützt die Stadt die Aktivitäten anderer Handlungsträger für ein möglichst vielfältiges Angebot von Dienstleistungen rund ums Radfahren.

Es ist belegt, dass Verhaltensänderungen im Verkehr nicht nur durch die Verbesserung der baulich-verkehrlichen Infrastruktur, sondern maßgeblich durch die Veränderung des Denkens („im Kopf") und des Gefühls („im Bauch") erreicht werden können. Die 2004 begonnene Kampagne „Fahrradregion Rostock" ist auch nach Ablauf des EU-Projektes „Baltic-Sea-Cycling" fortzusetzen. Andere Akteure der Radverkehrsförderung werden unterstützt. Dazu dienen insbesondere Beratung und Information von Interessenten, ggf. aber auch begrenzte finanzielle Unterstützungen (z.B. aus Projektmitteln). Im eigenen Zuständigkeitsbereich wird die Überprüfung der Angebote und die Weiterentwicklung als „fahrradfreundlicher Arbeitgeber" mit entsprechenden Serviceangeboten angestrebt, um eine Vorbildfunktion für andere Arbeitgeber zu entwickeln. Durch Beratungen wird das Thema auch bei anderen Arbeitgebern forciert.

15. Die Stadt betreibt eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zur Einhaltung der Straßenverkehrsordnung und für mehr Rücksichtnahme im Verkehr, insbesondere gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern. Bei einer Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmer durch Regelverstoss bzw. fehlende Rücksichtnahme wird die Stadt in Kooperation mit der Polizei Regelverstösse verstärkt ahnden.

Radverkehrsanlagen bringen mehr Gefährdungen als Vorteile, wenn sie durch parkende Kraftfahrzeuge o.a. versperrt oder eingeengt werden. Das illegale Radfahren auf Gehwegen oder Befahren von Radwegen in falscher Richtung ist durch Aufklärungsarbeit zu reduzieren.

16. Die Chancen des Fahrrad-Tourismus sollen stärker genutzt werden.

Die Stadt wirbt bei gastronomischen Betrieben für eine Zertifizierung als „Bett-und-Bike-Betrieb". In zentraler Lage soll die Möglichkeit geschaffen und ausgeschildert werden, bepackte Fahrräder gesichert abstellen zu können (z.B. im Erdgeschoss von Parkhäusern). Infoangebote sind zu verbessern.

17. Die Hansestadt Rostock unterstützt die Polizei in ihren Bemühungen, das Problem des Fahrraddiebstahls durch Maßnahmen der Prävention, der Fahrradcodierung und der gezielten Verfolgung zu verringern.

Rostock will seine in dieser Hinsicht im Vergleich zu anderen Städten ungünstige Stellung schnellstmöglichst verlieren. Dazu sollen neben der besseren Ausstattung mit guten Fahrradständern die erfolgreichen Strategien an-

derer Städte (z.B. verstärkte Öffentlichkeitsarbeit) auch in Rostock zur Anwendung kommen. Die von Fahrradhändlern und der Rostocker Polizei angebotene kostenlose Fahrradcodierung hat sich bewährt und sollte intensiviert werden.

18. Ein Fahrradforum mit Vertretern der Fraktionen der Bürgerschaft, der Nutzerverbände und der Verwaltung bereitet Entscheidungen zu allen fahrradrelevanten Handlungsfeldern für die Bürgerschaft vor.

Das Fahrradforum sollte beim Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung eingerichtet werden. Weitere Details regelt der Ausschuss selbst. Daneben wird die Tätigkeit der AG-Radverkehr (mit Vertretern des Tief- und Hafenbauamtes, der Verkehrsbehörde, des Umweltamtes, des ADFC und der Polizei) fortgeführt. Diese AG dient der Abarbeitung detaillierter Fragestellungen und bereitet somit auch inhaltlich die Sitzungen des Fahrradforum vor. Der ADFC und andere Nutzerverbände bekommen frühzeitig Möglichkeit zur Stellungnahme.

19. Die Fortschritte in der Radverkehrsförderung sind durch ein Monitoring zu überprüfen. Die Stadtverwaltung erstellt einen jährlichen Radverkehrsbericht über durchgeführte Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs in Rostock und deren Wirkung.

Bestandteile des Monitoring können u.a. sein: Verkehrszählungen (z.B. an festgelegten Zählstellen), Mobilitätsdaten aus dem SrV (die Beteiligung am „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ ist vorbehaltlich haushaltsrechtlicher Regelungen regelmäßig (ca. alle 5 Jahre) fortzusetzen), Unfallanalysedaten, Fahrraddiebstahlstatistiken und Nutzerbefragungen. Der Radverkehrsbericht beinhaltet die genannten Monitoringdaten sowie alle Maßnahmen der Hansestadt Rostock oder anderer Handlungsträger, die eine fördernde Wirkung auf den Fahrradverkehr haben. Darin wird auch auf Probleme bei der Umsetzung von Maßnahmen und auf mögliche Lösungsansätze hingewiesen. Die Prioritätenliste für Maßnahmen ist unter Berücksichtigung der Kriterien Verkehrssicherheit, Bedeutung für den Radverkehr, Planungsvorlauf, Kostenschätzung sowie Zusammenhang mit anderen Planungen im jährlichen Radverkehrsbericht zu aktualisieren.

20. Die bestehenden administrativen Strukturen zur Radverkehrsförderung in Rostock sind zu überprüfen in Hinblick auf ihre Wirksamkeit. Die Zuständigkeiten, Verwaltungswege und Personalausstattung sollten dem höheren Stellenwert des Radverkehrs angepasst werden

Zusätzliche Aufgaben im Rahmen der Radverkehrsförderung, insbesondere welche die Öffentlichkeitsarbeit und das Monitoring bzw. die Berichterstattung betreffen, erzeugen einen zusätzlichen Personalaufwand, der durch geeignete organisatorische Maßnahmen abgesichert werden muss.