

## **Anhang**

### **Bausteine**

auf dem Weg zur „Fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt“

## Anhang

### Bausteine

auf dem Weg zur „Fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt“

#### Inhalt

<b>Baustein 1</b> Erarbeitung eines Haupttroutennetzes mit lokalen Akteuren (Stadt Lingen)	<b>2</b>
<b>Baustein 2</b> Beispielhaftes Finanzierungskonzept für eine innerörtliche Fahrradrouten – der Elster-Radweg (Stadt Plauen)	<b>7</b>
<b>Baustein 3</b> Der Anfang ist gemacht – Beschilderung und Markierung in Plauen	<b>10</b>
<b>Baustein 4</b> Realisierung zweier Radrouten mit einfachen Mitteln (Stadt Lingen)	<b>13</b>
<b>Baustein 5</b> Fußgängerquerungshilfen in Wittenberg – mobile Elemente zur sicheren Anbindung der Altstadt (Lutherstadt Wittenberg)	<b>16</b>
<b>Baustein 6</b> Öffnen der Fußgängerzone für den Radverkehr (Stadt Lingen)	<b>18</b>
<b>Baustein 7</b> Regionale und städtische Radrouten: „Mehr Zeit für Wittenberg“ (Lutherstadt Wittenberg)	<b>24</b>
<b>Baustein 8</b> Fahrradabstellanlagen – Die bürgernahe Auswahl des Altstadtständers (Stadt Lingen)	<b>27</b>
<b>Baustein 9</b> Kinder als Radfahrer und Fußgänger – Die „Kinder-Meilen-Kampagne“ (Lutherstadt Wittenberg)	<b>30</b>
<b>Baustein 10</b> Beispielhafte Öffentlichkeitsarbeit der Verwaltung (Stadt Plauen)	<b>34</b>
<b>Baustein 11</b> Bürgerengagement in Plauen: Joachim Last	<b>39</b>
<b>Baustein 12</b> Mängel-Coupons als wichtiger Bestandteil eines Qualitätsmanagements für den Fuß- und Radverkehr	<b>41</b>
<b>Baustein 13</b> Verankerung des Leitgedankens „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ in Politik und Verwaltung: Dienstanweisung und Qualitätsziele (Lutherstadt Wittenberg)	<b>47</b>

## **Baustein 1**

### **Erarbeitung eines Hauptroutennetzes mit lokalen Akteuren (Stadt Lingen)**

#### **Ausgangslage und Konzept**

Der aktuelle Verkehrsentwicklungsplan (2000) enthält Aussagen zum Radverkehr und den politischen Auftrag zur konzeptionellen Vertiefung.

Deshalb war die Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes in enger Abstimmung mit dem projektbegleitenden Beirat ein wesentliches Handlungsfeld im Rahmen des Modellvorhabens.

Als Bausteine des Radverkehrskonzeptes wurden im Beirat festgelegt:

- die Erarbeitung eines Radroutennetzes für die Gesamtstadt;
- ein Programm „Beseitigung von Gefahrenstellen“;
- ein Konzept Wegweisung;
- ein Konzept Abstellanlagen und
- die fachliche Begleitung „Errichtung einer Fahrradstation am Bahnhof“.

Das Konzept bestand darin, ein Hauptroutennetz für den Radverkehr nicht durch einen externen Gutachter erarbeiten zu lassen, sondern interaktiv zusammen mit den lokalen Akteuren des projektbegleitenden Beirats. Nach fachlicher Vorarbeit der Verwaltung mit Unterstützung durch die Forschungsnehmer gelang dies in relativ kurzer Zeit mit dem Ergebnis, dass exakt dieses Hauptroutennetz durch den Fachausschuss beschlossen wurde.

#### **Was ist ein Hauptroutennetz?**

Ein Hauptroutennetz ist ein Netz von Radrouten in einer Stadt, das wichtige Quellen und Ziele miteinander verbindet (Stadtteile – Innenstadt – Schulzentren – Bahnhof – Freizeiteinrichtungen – Arbeitsstätten). Hauptrouten enthalten alle Führungsformen des Radverkehrs (Radwege, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen, Führung im Mischverkehr), oftmals verlaufen sie abseits der Hauptverkehrsstraßen auf verkehrsarmen Erschließungsstraßen. Für das Hauptroutennetz ist eine Wegweisung sinnvoll.

### **Anforderungen an Hauptrouten:**

- *Verbindungsqualität*  
direkte, nachvollziehbare Führung
- *Erschließungsqualität*  
Anbindung wichtiger Ziele im Verlauf der Route; insbesondere Schulen und Arbeitsstätten
- *Umfeldqualität*  
Erlebnis- und Aufenthaltsqualität des städtebaulichen Umfeldes
- *Soziale Sicherheit*  
Prävention durch Routenführung und Beleuchtung
- *Verkehrssicherheit*  
sichere Radverkehrsanlagen;  
verkehrsarme Straßen
- *Befahrbarkeit*  
Fahrkomfort in Bezug auf Belag;  
kurze Wartezeiten an Signalanlagen und an Querungsstellen großer Straßen;  
wenn möglich Bevorrechtigung im Nebenstraßennetz
- *Verträglichkeit*  
Verträglichkeit mit anderen Nutzungen, insbesondere mit Fußverkehr

### **Die Arbeit im projektbegleitenden Beirat**

Die Kernarbeitsgruppe (Mitglieder der Verwaltung) hat einen Entwurf für ein Hauptroutennetz entwickelt. Den Mitgliedern des projektbegleitenden Beirats (s. **Tab. 1-1**) ist dieser Entwurf mit der Einladung zugeschickt worden, so dass sie Gelegenheit hatten, diesen vorher mit ihren Gruppen zu diskutieren. Auf der Sitzung des projektbegleitenden Beirats im Februar 2002 wurde der Netzplan vorgestellt und erörtert.

**Tab. 1:** Mitglieder des projektbegleitenden Beirats (23 Personen)

Verwaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtbaurat</li> <li>• Mitarbeiter Stadtplanungsamt</li> <li>• Leiter Planungsamt</li> <li>• Leiter Tiefbauamt</li> <li>• Leiter Ordnungsamt</li> <li>• Pressereferentin</li> <li>• Tourismusinformation</li> </ul>
Politik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CDU</li> <li>• SPD</li> <li>• FDP</li> <li>• Grüne</li> <li>• UWG</li> </ul>
Wirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wirtschaftsverband Lingen</li> </ul>
Frauen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Frauenbeauftragte</li> </ul>
Kinder & Jugendliche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Koordinatorin Kinder- und Jugendparlament</li> </ul>
Senioren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seniorenbeauftragter</li> </ul>
Umweltverbände	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BUND</li> <li>• ADFC</li> <li>• VCD</li> <li>• Lokale Agenda AK „Stadtentwicklung und Verkehr“</li> </ul>
Weitere	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßenbauamt</li> <li>• Polizei</li> <li>• Verkehrswacht</li> </ul>

### Der Netzplan<sup>1</sup>

Das Haupttroutennetz besteht aus drei Elementen:

- Verbindungen von Ortsteilen und Wohngebieten in der Innenstadt (nummeriert von 1-13) (gelb),
- Tangentialrouten („Außenring“, „mittlerer Ring“, „Innenring“) (blau),
- zwei vorrangig auszuschildernde Routen, die überwiegend abseits der Hauptverkehrsstraßen verlaufen (rot gepunktet).

---

<sup>1</sup> siehe **Materialien-CD** (Materialien Schlussbericht, Kap. 4 Lingen)

Das gelbe Netz verläuft überwiegend auf Hauptverkehrsstraßen (mit Radverkehrsanlage), integriert sind die Verbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen („Schattennetz“). Weiterhin gab es Vorschläge zur Durchquerung der Innenstadt (Fußgängerzone) (s. hierzu **Baustein 6**).

Die Vorschläge für Routenänderungen und Ergänzungen seitens der Beiratsmitglieder wurden aufgenommen und eingearbeitet. Hierzu gehörte vor allem der Hinweis, wichtige Arbeitgeber und die Ortsteile an das Netz anzuschließen.

Am Ende der konstruktiven Sitzung gab es folgende Vereinbarungen:

- Dem vorliegenden Netzplan wird vom grundsätzlichen Konzept und vom methodischen Vorgehen her zugestimmt.
- Die beiden Routen abseits der Hauptverkehrsstraßen werden vorrangig umgesetzt. Dies sind die Nordost-Route nach Damaschke und die Nordwest-Route nach Altenlingen. Die Mängel werden durch eine Befahrung aufgenommen, ein Maßnahmenkonzept inkl. Kosten erstellt (s. **Baustein 3**).

Auf der nächsten Sitzung des Beirats (Juni 2002) wurde der überarbeitete Netzplan noch einmal zur Diskussion gestellt. Die geplante Bahnunterführung als direkte Anbindung für Fußgänger und Radfahrer aus dem Osten der Stadt in die Innenstadt ist aufgenommen (der GVFG-Antrag ist im April 2003 eingereicht worden, Baubeginn ist für Frühjahr 2005 geplant).

Netzplan, Varianten der Innenstadtquerung und ein Modell für Fahrradabstellanlagen für die Altstadt wurden der Lingener Bevölkerung in einem öffentlichen Workshop vorgestellt.

### **Öffentlicher Workshop**

Intention des öffentlichen Workshops in Lingen am 13.08.2002 war:

- Präsentation des Standes des Radroutenkonzeptes (Meinungsbildung zum Netzkonzept und zur Innenstadtquerung);
- Bekanntgabe der Ergebnisse an die breite Öffentlichkeit;
- Veranstaltung mit Event-Charakter (d.h. Vorträge, Arbeitsgruppen, Radtouren, gemütlicher Ausklang mit Band).

Nach der Eröffnung des Workshops durch den Oberbürgermeister wurde das Radroutenkonzept vorgestellt, über die Querungsmöglichkeiten der Innenstadt sowie über die Abstellanlagen

und die stärkere Einbeziehung von Kindern und Jugendlichen (vor allem das Kinder- und Jugendparlament KiJuPa) in die Verkehrsplanung diskutiert.

Die Besucher des Workshops hatten die Gelegenheit, an mehreren Stellwänden die Pläne des neuen Radroutenkonzepts zu begutachten und Fragen an Mitarbeiter der Kernarbeitsgruppe der Verwaltung zu stellen (s. **Bild 1**).

Die Auswahl des Fahrradständers in der Altstadt sollte von den Bürgern mitentschieden werden, daher konnten die Besucher des Workshops verschiedene Abstelltypen begutachten, testen und für ihren Favoriten eine Stimme abgeben (s. auch **Baustein 8** und **Bild 2**).

Im Anschluss wurde den Lingenern eine geführte Radtour zum Kennenlernen der neuen Routen angeboten, die von den Besuchern gern angenommen wurde.

**Bild 1:** Informationsstand der Verwaltung



**Bild 2:** Abstimmungsmöglichkeit für Bürger



### **Beschluss durch Fachausschuss**

Das Radroutenkonzept (inklusive Anbindung der Ortsteile, Führung durch die Altstadt, Modell eines Altstadtständers) ist nach der Präsentation auf dem öffentlichen Workshop und der abschließenden Diskussion im Beirat am 17.09.02 vom Fachausschuss verabschiedet worden. Im Oktober 2002 wurde die Vorlage vom Planungs- und Bauausschuss mit den folgenden drei Bausteinen beschlossen:

- Umsetzung von 2 Routen (Nord-Ost-Route und Nord-West-Route) mit Wegweisung (Instandsetzungskosten 80.000 €),
- Querung der Burgstraße und
- Standardmodell Fahrradparker für die Innenstadt.

### **Bewertung**

Die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes in enger Zusammenarbeit mit den lokalen Akteuren in einem projektbegleitenden Beirat (Vertreter unterschiedlicher Interessengruppen wie beispielsweise Radfahrer (ADFC) oder Geschäftsleute (Wirtschaftsbund), die auch über Ortskenntnis verfügen), ist zielführend und deshalb positiv zu bewerten.

Festzuhalten ist, dass dazu eine externe Moderation (mit fachlichem Hintergrund) hilfreich ist. Im Gegensatz zur Vergabe eines externen Gutachtens verringern sich die Kosten für die Stadt, machen aber eine intensive fachliche Mitarbeit der Verwaltung unabdingbar. Positiv am Beispiel Lingen ist ebenfalls zu bewerten, dass sich der maßgebliche Fachausschuss dem Votum des projektbegleitenden Beirats angeschlossen hat.

### **Baustein 2**

#### **Beispielhaftes Finanzierungskonzept für eine innerörtliche Fahrradroute – der Elster-Radweg (Stadt Plauen)**

Die Finanzierung des Elster-Radweges ist ein Beispiel für die gute Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteure (Stadtverwaltung, Straßenbauamt, STUFA (Staatliches Umweltfachamt), Bezirksregierung und Land) mit dem Ziel, diesen Radweg als erste durchgehende Verbindung in Plauen (größtenteils identisch mit der Route 5 des Netzkonzeptes) zu realisieren. Beispielhaft ist ebenfalls die Akquirierung der notwendigen Fördermittel.

Der Elsterradweg durchquert als Radfernweg das Stadtgebiet von Plauen zentral und verbindet sowohl im Westen (Richtung Talsperre Pirk) als auch im Osten (Richtung Talsperre Pöhl) reizvolle Flusstäler und populäre Naherholungsziele mit der Kernstadt von Plauen. Der Elsterradweg dient in seinem Verlauf durch die Stadt abschnittsweise bereits heute, zukünftig nahezu auf ganzer Länge auch dem Alltagsradverkehr als verkehrsarme und grüne Route.

#### **Baumaßnahmen und Finanzierungskonzept**

Der Elster-Radweg ist in mehrere Bauabschnitte untergliedert. Die Umsetzung erfolgt mit unterschiedlicher Intensität und aus verschiedenen Finanzierungsquellen (s. **Tab. 2**). Die Stadt hebt besonders die positive Zusammenarbeit mit dem Sächsischen Straßenbauamt Plauen und dem Staatlichen Umweltfachamt hervor.

- **Abschnitt Dürerstraße bis Gösselbrücke**

Hier sind teils vorhandene „Trampelpfade“, teils Parkwege im flussbegleitenden Grünzug auszubauen. Verkehrlicher „Knackpunkt“ ist die Lösung der Querung einer Bundesstraße, weil die Gösselbrücke nicht im Flussbett unterquert werden kann (s. **Bild 3**).

Finanzierung: 75 % Fremdmittel

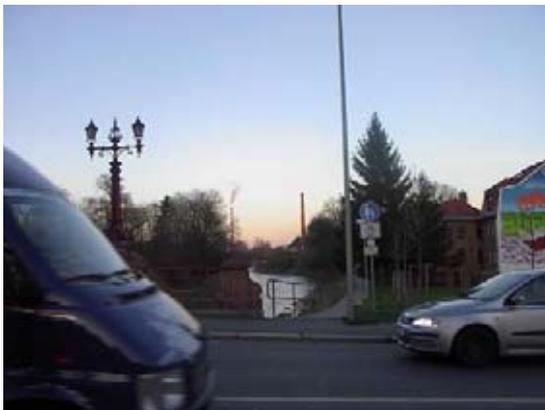
- **Abschnitt Gösselbrücke bis Stresemannbrücke**

Die Förderung erfolgt vollständig aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (100 Mio. € pro Jahr und bundesweit für Radwege im Verlauf von Bundesstraßen), weil dieser Abschnitt zugleich als straßenbegleitend für die parallele Bundesstraße zu beurteilen ist.

Bemerkenswert und ein ausgezeichnetes Beispiel für die Zusammenarbeit der Stadt mit der Wirtschaft ist außerdem die gesponserte Grundstücksüberfahrt an einem Autohaus im Zuge des Elsterradweges (s. **Bild 5**).

Finanzierung: 100 % Fremdmittel

**Bild 3:** Elsterradweg,  
Querung der Gösselbrücke



**Bild 4:** Elsterradweg,  
Holbeinstraße (Ausschnitt)



- **Abschnitt Kläranlage Chrieschwitz bis Lochbauer**

Eine besonders schöne und populäre 900 m lange Strecke führt durch ein Flora-Fauna-Habitat-Gebiet nahe des Flusslaufes der Elster. Hier besteht Ausbaubedarf, um eine ausreichende Breite zu realisieren und zugleich besonders empfindliche Punkte zu schützen (s. **Bild 6**).

Bauliche Planungsdetails: stark umfeld-angepasster Ausbau hinsichtlich Belag mit sandgeschlammter Schotterdecke, bei stärkerer Längsneigung „Terra-Way“-Belag, an Nassstellen

Eichenbohlenbelag, Regelbreite des Radwegs 1,80 m mit Ausweichstellen (2,0 m) und 1,50 m an Engstellen. Dieser Ausbau ist ein von allen Beteiligten (Stadt, Bezirksregierung, STUVA) getragener Kompromiss.

Finanzierung: 90 % Fremdmittel

**Bild 5:** Elsterradweg, Autohaus mit künftiger Grundstücksüberfahrt



**Bild 6:** Elsterradweg, Lochbauer (Mai 2002)



Ein Anschluss an die Baumaßnahme in der Nachbargemeinde Kürbitz (Weiterführung) ist angestrebt und abgestimmt, um dadurch eine durchgehende Talsperren-Verbindung Pöhl-Pirk bis circa 2006 zu erreichen.

### Finanzierungsübersicht

Im Einzelnen stellt sich die Finanzierung und die geplante Fertigstellung für den hier betrachteten Abschnitt wie folgt dar:

**Tab. 2:** Finanzierungsübersicht

Abschnitt	Länge	vorauss. Baukosten	Fremdmittel (Quelle)	vorauss. Fertigstellung
Dürerbrücke bis Gösselbrücke	ca. 0,4 km	137,3 Tsd. €	75 % („Entwicklungsgebiet Elsteraue“)	10-2003
Gösselbrücke bis Stresemannstraße	ca. 1,0 km	349,2 Tsd. €	100 % (SBA)	2004
Kläranlage bis Lochbauer	ca. 1,1 km	273,6 Tsd. €	90 % (GA)	offen

## **Bewertung**

Hervorzuheben sind bei der Planung und Finanzierung des Elsterradweges in Plauen besonders die intensive und sehr erfolgreiche Zusammenarbeit der Stadt mit den unterschiedlichen Baulastträgern und Fördermittelgebern. Dies setzt neben zielgerichtetem Engagement auf Seiten der Stadt ein ausgeprägtes Verständnis für die Belange des Fuß- und Radverkehrs auf allen Seiten voraus, welches nicht zuletzt durch die laufende Präsenz auch des SBA Plauen im projektbegleitenden Forum gewährleistet wurde.

Aber auch das Bürgerengagement des Plaueners Joachim Last muss Erwähnung finden, der im hier nicht betrachteten Abschnitt Stresemannstraße bis Kläranlage auf über 1,3 km Länge des Elsterradweges als „Vorkämpfer“ fuß- und radverkehrsfreundliche Verhältnisse durch Grünschnitt und provisorische Erstbefestigung einer künftigen Wegetrasse schaffen konnte (vgl. **Baustein 11**).

## **Baustein 3**

### **Der Anfang ist gemacht – Beschilderung und Markierung in Plauen**

#### **Ausgangslage und Konzept**

In der Stadt Plauen gab es im zweiten Jahr des Modellvorhabens einen steigenden Erwartungsdruck in der Bevölkerung, was die Anlage von „Radwegen“ betrifft. Der steigende Erwartungsdruck wurde auch durch die gute begleitende Öffentlichkeitsarbeit hervorgerufen („Endlich passiert was zum Radverkehr in Plauen“).

Mit „Radwegen“ sind hier alle Arten von Radverkehrsanlagen gemeint, die nach der StVO klassifiziert sind. Dabei haben naturgemäß preiswerte Markierungen und Beschilderungsmaßnahmen – soweit mit dem Fußverkehr verträglich – zunächst Vorrang. Da Plauen bei „Null“ anfängt, nimmt der Planungsvorlauf für (an sich wünschenswerte) bauliche Maßnahmen noch erhebliche Zeit in Anspruch.

#### **Beispiele**

- **Markierung eines getrennten Geh- und Radweges entlang der August-Bebel-Straße**

Die August-Bebel-Straße ist Teil des Innenstadtringes für den Kfz-Verkehr und Haupttroute 3 des Netzkonzeptes für den Radverkehr. Hier waren gesicherte Führungen für die Radfahrer

vordringlich, so dass beidseitig vorhandene Gehweganlagen als getrennte Geh- und Radwege unter Wahrung der Mindestbreiten ummarkiert wurden.

**Bild 7 :** August-Bebel-Straße, Südseite



**Bild 8 :** August-Bebel-Straße, Nordseite



- **Instandsetzung und abschnittsweise Freigabe von Gehwegen für Radfahrer**

Auch aufgrund von Beschwerden der Anwohner (Mängelcoupon-Aktion) wurde der Einebnung gepflasterter Gehwegflächen und der Beseitigung von Wurzelschäden im Modellvorhaben eine höhere Priorität eingeräumt. Die positive Rückmeldung ließ nicht lange auf sich warten. Traditionsgemäß große und zum Teil ungleichmäßig geformte Natursteinborde lassen allerdings die an sich wünschenswerte „Nullabsenkung“ oftmals nicht zu, ohne dass erhebliche Umbaukosten entstehen.

**Bild 9:** Freiheitsstraße 2



**Bild 10:** Jößnitzer Straße



- **Öffnung der Einbahnstraße „Nach dem Stadion“ für den Radverkehr in Gegenrichtung**

Die Straße Nach dem Stadion im Stadtteil Haselbrunn besitzt für den Freizeitradverkehr eine wichtige Funktion und bindet an die Haupttrouten 1 und 2 des Netzkonzeptes an. Die Öffnung für den Radverkehr durch Beschilderung wurde in unübersichtlichen Kurvenbereichen durch die Markierung eines Radfahrstreifens flankiert.

**Bild 11:** Nach dem Stadion: Schild



**Bild 12:** Nach dem Stadion: Markierung



### **Bewertung**

Vor dem Hintergrund, dass die Stadt Plauen fast keine Infrastruktur zum Radverkehr vorzuweisen hat, im Rahmen des Modellvorhabens aber ein Netzkonzept zum Radverkehr erarbeitet hat, sind die dargestellten Maßnahmen positiv zu bewerten. In der Regel konnte ein verträglicher Kompromiss zwischen den berechtigten Sicherheitsinteressen der Fußgänger und Radfahrer erreicht werden.

Die einfachen Markierungsarbeiten und verkehrstechnischen Anordnungen sind sichtbar und haben somit eine nicht zu vernachlässigende Wirkung („es passiert was in Plauen“). Vorteilhaft ist darüber hinaus, dass die Maßnahmen Bestandteil von konzipierten Routen des Netzkonzeptes sind.

## **Baustein 4**

### **Realisierung zweier Radrouten mit einfachen Mitteln (Stadt Lingen)**

#### **Ausgangslage und Konzept**

Die Stadt Lingen/ Ems realisiert in den nächsten Jahren insgesamt 20 innerstädtische Fahrradrouten, die überwiegend radial vom Stadtzentrum durch die Kernstadt bis in die angrenzenden Ortsteile verlaufen. Diese Routen sind Bestandteil des Netzkonzeptes, sie folgen zum Teil den Streckenverläufen eines bestehenden Freizeitrouthenetzes auf verkehrsarmen Straßen und Wegen, dem so genannten „Schattennetz“ (im Schatten der Hauptverkehrsstraßen verlaufend). Dieses komplett neu konzipierte Hauptroutennetz wird zunächst mit überwiegend einfachen Maßnahmen ertüchtigt und so bald wie möglich mit einem Wegweisungssystem nach geltendem Standard ausgerüstet. Trotz vorläufigen Verzichts auf zum Teil wünschenswerte größere bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen (z.B. Anlage von Fahrradstraßen) können die Routen dennoch verkehrssicher und überwiegend flüssig befahren werden.

#### **Umsetzung und Kosten**

Das Netz ist insgesamt in 19 Teilabschnitte zur Umsetzung unterteilt worden (keine Prioritätensetzung).

Zwei wichtige Netzabschnitte sind die so genannte Nordwest-Route (Teilstück 19, Länge 2,5 km) und die so genannte Nordost-Route (Teilstück 3, Länge 4,75 km). Sie wurden in 2002 innerhalb eines Zeitraums von wenigen Monaten durch städtische Mitarbeiter auf Probleme, Mängel und kurzfristige Handlungsmöglichkeiten untersucht (Befahrung, Fotodokumentation, Bewertung) und realisiert (Ratsbeschluss, bauliche Umsetzung mit „Hausmeisterfirma“ der Stadt).

Die Befahrungsergebnisse und Lösungsvorschläge für die beiden Routen liegen in Form einer Power-Point-Präsentation vor (s. **Bild 14, 15, 16 bis 18**). Dies ist eine gute Darstellungsmöglichkeit für die Ausschusssitzungen, Bürgerversammlungen und öffentlichen Präsentationen (s. **Bild 13**).

Die tatsächlich entstandenen Kosten betragen für die Nordwest-Route ca. 15 Tsd. € und für die Nordost-Route ca. 20 Tsd. €. Die Stadt Lingen veranschlagt die Kosten für die bauliche Herrichtung aller Routen auf ein Niveau wie beschrieben inkl. wegweisender Beschilderung mit ca. 30 Tsd. € je km (Basis: grobe Kostenschätzung für 3 als durchschnittlich ausgewählte Routen).

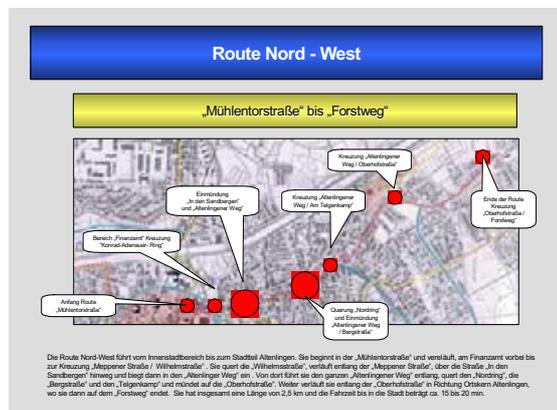
**Beispiele für Einzelmaßnahmen**

Die **Nordwest-Route** (Nr. 19) verläuft auf längerer Strecke über den Altenlingener Weg, eine zur Hauptverkehrsstraße (Meppener Str.) parallel verlaufende, ruhige Anliegerstraße. Die Maßnahmenswerpunkte lagen hier bei Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen. Einige Engstellen am Innenstadtring, besonders bei der gemeinsamen Benutzung durch Fußgänger und Radfahrer, bleiben vorerst bestehen.

**Bild 13:** Problemdarstellung und Lösungsvorschläge auf dem öffentlichen Workshop



**Bild 14:** Routenverlauf der Nordwest-Route



**Bild 15:** Beispielhafte Problemdarstellung im Verlauf der Nordwest-Route



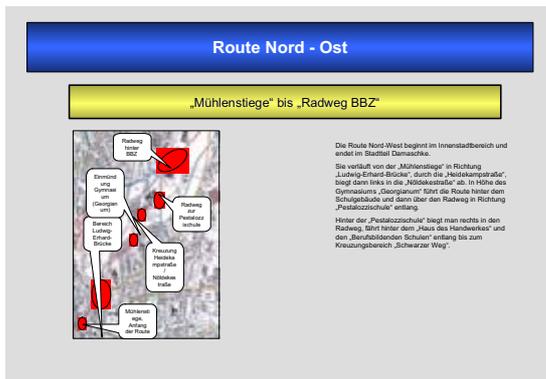
**Bild 16:** Behebung des Problems



Die **Nordost-Route** (Nr. 3) verläuft zwischen Fußgängerzone und dem Ortsteil Damaschke vielfach über selbstständige Wege und bindet ein größeres Schul- und Sportzentrum an. Problemstellen treten besonders bei der Querung von Sammel- und Anliegerstraßen, wegen un-

günstiger Sichtverhältnisse sowie bei Vorfahrtregelungen auf und bleiben zum Teil ungelöst. Die sorgfältige Beseitigung einer Vielzahl von baulichen Mängeln konnte jedoch den Fahrkomfort bereits beträchtlich erhöhen.

**Bild 17:** Routenverlauf der Nordost-Route (Ausschnitt)



**Bild 18:** Problemdarstellung im Verlauf der Nordost-Route



**Bild 19:** mögliche Problembehebung



**Bild 20:** Pflasterarbeiten auf der Nordost-Route



**Bewertung**

Aufbauend auf den in Lingen vielfach bereits vorhandenen fahrradgeeigneten straßenbegleitenden und selbstständig geführten Netzabschnitten konnten in kurzer Zeit zwei Routen verkehrssicher hergerichtet werden. Die Vorgehensweise der Lingener Verwaltung bei der Umsetzung des Netzkonzeptes weist in jedem Fall allgemeingültige Vorteile auf, die sich vor allem auf die kurzfristig verbesserte Situation für Radfahrer und die erweiterten Handlungsspielräume gegenüber Fördermittelgebern beziehen:

- systematische Analyse und öffentlichkeitswirksame Präsentation der Mängel und des Handlungsbedarfes in einem Zuge;
- schnelle Bereitstellung einer als Antragsunterlage nach GVFG tauglichen Konzeptdarstellung mit ausführlicher Begründung und grober, aber für die Programmaufnahme völlig ausreichender, Kostenschätzung;
- aufgeschlossene Mitarbeit der Bürger, wo es z.B. um Grünschnitt auf Eckgrundstücken ging, um die Sichtverhältnisse zu verbessern, gefördert durch entsprechende Presseberichterstattung.

## **Baustein 5**

### **Fußgängerquerungshilfen in Wittenberg – mobile Elemente zur sicheren Anbindung der Altstadt (Lutherstadt Wittenberg)**

#### **Ausgangslage**

In der Lutherstadt Wittenberg besitzt das Umfeld der verkehrsberuhigten Altstadt noch nicht die wünschenswerte Attraktivität zum gefahrlosen Erreichen dieses Zieles für Fußgänger und Radfahrer. Dies hat, wie die Ergebnisse der Unfallanalysen des Fuß- und Radverkehrs 2001 zeigten, mit den Konflikten zwischen diesen Verkehrsteilnehmern und dem – noch nicht „beruhigten“ – Kfz-Verkehr zu tun, der die Altstadt durchfährt. Tempo 30- und Rechts-vor-Links-Regelungen gibt es hier, auf den die Altstadt unmittelbar umgebenden Straßen (noch) nicht (u.a. Pfaffengasse, Mauerstraße, Fleischerstraße, Wilhelm-Weber-Straße).

Beim Radverkehr, wo die Unfallzahlen in diesem Bereich in den untersuchten Jahren 1999 bis 2001 (2,5 Jahre) höher sind als beim Fußverkehr, erwiesen sich Juristenstraße und Mauerstraße (2,9 U/a\*km) sowie der Knotenpunkt Fleischerstraße/ W.-Weber-Straße (1,6 U/a) als unfallträchtig. Beim Fußverkehr sind, neben der Fußgängerzone selbst, ebenfalls diese Straßen unfallträchtig, besonders beim Überqueren.

#### **Konzept**

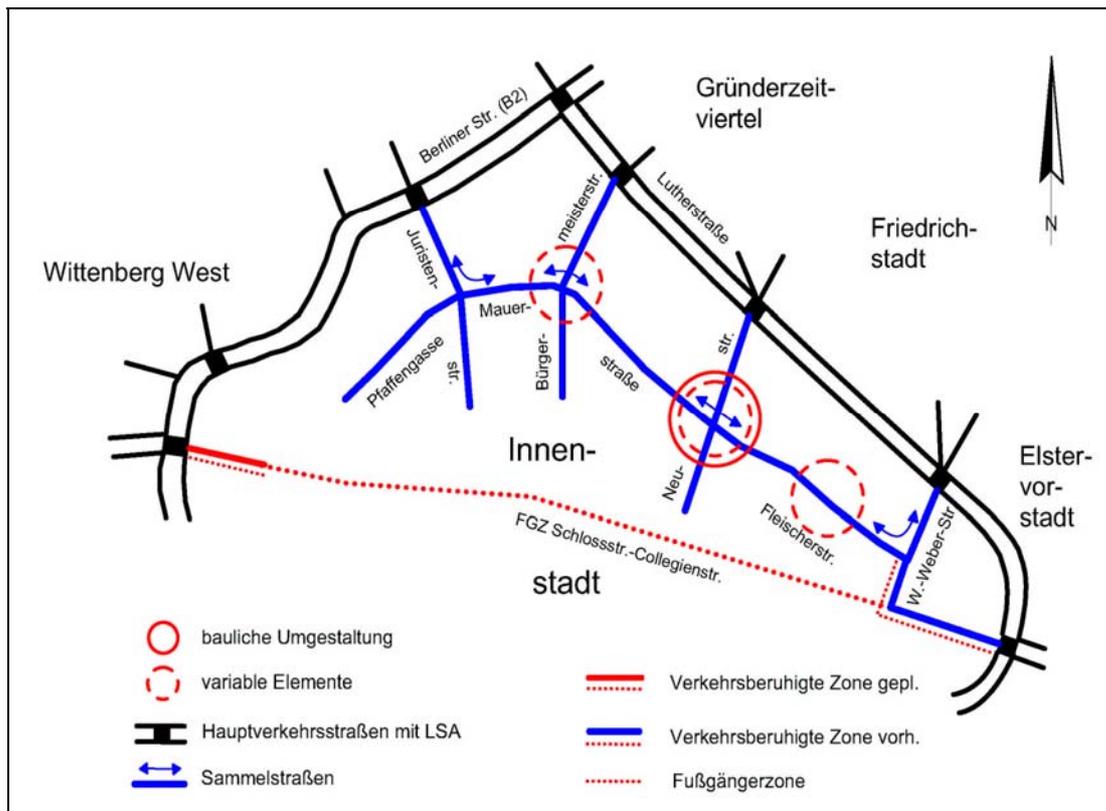
Da die vergleichsweise geringen Finanzmittel zum Teil durch andere Verkehrsbauvorhaben gebunden sind, andererseits aber kurzfristiger Handlungsbedarf besteht, werden im Vorgriff auf spätere – auch städtebaulich angemessenere – Umgestaltungen (sog. Oberflächenkonzept

Innenstadt) zunächst mobile Elemente verwendet. Die Lage der Überquerungshilfen im Straßennetz der Wittenberger Innenstadt zeigt **Bild 21**.

Die relativ großen, verschiedenformatigen Elemente gliedern die oftmals überbreiten Fahrbahnen und Knotenbereiche und verkürzen somit die Überquerungswege der Fahrbahnen der Fußwege und bei Bedarf auch der Radfahrer. Der Kfz-Verkehr wird klar erkennbar geführt (s. **Bild 22** und **Bild 23**), dessen Abbiegevorgänge erleichtert.

Die Kosten betragen ca. 40 Tsd. € pro Knotenpunktausstattung (Beispiel Mauerstraße/ Neustraße). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass nach Abbau die Elemente an anderer Stelle wiederverwendet werden können.

**Bild 21:** Lage der Überquerungshilfen im Straßennetz der Wittenberger Innenstadt



**Bild 22:** Beispiel Mauerstraße / Bürgermeisterstraße (Wittenberg)



**Bild 23:** Beispiel Mauerstraße / Bürgermeisterstraße (Wittenberg)



### **Bewertung**

Die vorgestellten Maßnahmen mit mobilen Elementen zur sicheren Anbindung der Altstadt für Fußgänger sind besonders erfolgreich durch ihre schnelle Wirksamkeit. Im Kontext der historischen Altstadt ist es jedoch wünschenswert, dass sie nach und nach durch eine städtebaulich angepasstere Gestaltung der Straßenräume abgelöst werden.

Ein weiterer Vorteil der Verwendung mobiler Elemente besteht noch darin, dass zukünftige Verkehrsführungen sozusagen experimentell erprobt werden können und damit die fuß- und radverkehrsgerechte Nachhaltigkeit der Lösungen gewährleistet ist.

Anhand von Geschwindigkeitsmessungen wurde inzwischen (März 2004) festgestellt, dass die erwartete Abnahme der Fahrgeschwindigkeiten auf 30-40 km/h eingetreten ist.

## **Baustein 6**

### **Öffnen der Fußgängerzone für den Radverkehr (Stadt Lingen)**

#### **Das Problem**

Die verkehrsarme Innenstadt von Lingen ist für das Radfahren grundsätzlich sehr attraktiv. In der Fußgängerzone – mit einer Maximalausdehnung von ca. 450 m – ist das Radfahren in der Haupteinkaufszeit von 10 bis 18 Uhr unabhängig von Markttagen und räumlichen Verhältnissen

bislang untersagt. Wichtige und günstige Verbindungen können nicht erreicht werden, was dazu führt, dass Radfahrer sich verkehrswidrig verhalten und die Fußgängerzone durchradeln.

Das Öffnen der Fußgängerzone in bestimmten Bereichen (z.B. Burgstraße) wurde seit langem kontrovers diskutiert, wobei sich die Verwaltung immer auf den gültigen Ratsbeschluss bezog.

Der projektbegleitende Beirat hat ein Lösungskonzept erarbeitet, was auch umgesetzt wird.

Kurze Wege und die Vermeidung von Umwegen stellen wesentliche Bedingungen einer fahrradfreundlichen Stadt dar.

**Bild 24:** Die Fußgängerzone in Lingen



**Bild 25:** Die Fußgängerzone in Lingen



### **Der Planungsprozess**

Nach Vorlage des Netzentwurfes (Februar 2002) wurde deutlich, dass wichtige und günstige Verbindungen im Zentrum der Stadt unterbrochen werden. Um die Durchlässigkeit der Kernstadt zu erhöhen, müssen Quermöglichkeiten vorgesehen werden.

Eine Lösung wurde nach intensiver Diskussion im projektbegleitenden Beirat bis Herbst 2002 gefunden und durch den Fachausschuss bestätigt.

- **Beirat 26.02.2002**

Vorstellung Netzkonzeption und Varianten zur Durchlässigkeit der Fußgängerzone.

Die einzelnen Varianten mit ihren Vor- und Nachteilen werden diskutiert. Die Mehrheit der Beiratsmitglieder befürwortet eine versuchsweise Freigabe der Burgstraße bis zur Baccumer Straße/ Castellstraße mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit (Rücksichtnahme auf Fußgänger) und Monitoring.

- **Beirat 04.06.2002**

Fortsetzung der Diskussion um mögliche Querungen/ Durchlässigkeiten der Fußgängerzone. Die versuchsweise Öffnung der Burgstraße (Vereinbarung der letzten Sitzung) wurde wieder in Frage gestellt. Die Erarbeitung folgender Position (einstimmig) brachte einen Fortschritt in der Diskussion.

„Die Querung der Innenstadt zu den wichtigen Zielen Rathaus, Lookenstraße und Bahnhof ist wünschenswert. Bei der Festlegung möglicher Varianten müssen besonders die Belange der Fußgänger berücksichtigt werden.“

Zur Diskussion standen die Überquerung des Marktplatzes, die linienhafte Öffnung der Burgstraße und die Querung der Fußgängerzone in Höhe der Burgstraße. Der erste Lösungsvorschlag wurde aufgrund von Veranstaltungen auf dem Markt und die den damit verbundenen Konflikten mit Fußgängern verworfen. Ebenso wurde die linienhafte Öffnung der Burgstraße zugunsten der Kaufmannschaft und der Fußgänger nicht befürwortet.

Mit der Moderationsmethode der „Ein-Punkt-Abfrage“ wird ein Meinungsbild über mögliche Varianten erstellt (s. **Tab. 3**).

**Tab. 3:** Abstimmung im Beirat über Verbindungsmöglichkeiten in der Innenstadt (Quelle: Protokoll Beirat, 04.06.2002)

<b>Querung der Innenstadt</b>			
<b>Ziel : Fortführung der Routen zu den wichtigen Zielen</b>			
	<b>+ (dafür)</b>	<b>- (dagegen)</b>	<b>o (Enth.)</b>
Querung des Marktplatzes	5	4	2
Öffnen der Burgstraße (Befahren der Burgstraße zwischen Kreisel und Baccumer Straße, ggf. unter Rücknahme der Widmung als Fußgängerzone)	3	5	2
Queren der Burgstraße (Höhe Baccumer Straße)	9	1	1

Als Ergebnis wurde festgehalten, dass eine Unterarbeitsgruppe bis zur nächsten Beiratssitzung einen Lösungsvorschlag erarbeiten und vor allem folgende Fragen beantworten sollte:

Gibt es eine Lösung für

- die Querung des Marktplatzes?
- das Öffnen der Burgstraße?

Der Unterarbeitsgruppe gehörten Vertreter der Verwaltung, der Verkehrswacht, des ADFC und des VCD an. Der zuständige Fachausschuss sollte mündlich über den Sachstand informiert werden.

- **Öffentlicher Workshop am 13.08.2002**

Auf dem Workshop konnte sich die Lingener Bevölkerung über die künftigen Änderungen bezüglich der Radwege zur Umfahrung und Querung der Innenstadt an einem Stand der Verwaltung informieren und eigene Anregungen geben (s. **Bild 26** und **27**).

**Bild 26:** Bürgerinformation auf dem öffentlichen Workshop



**Bild 27:** Bürgerinformation auf dem öffentlichen Workshop

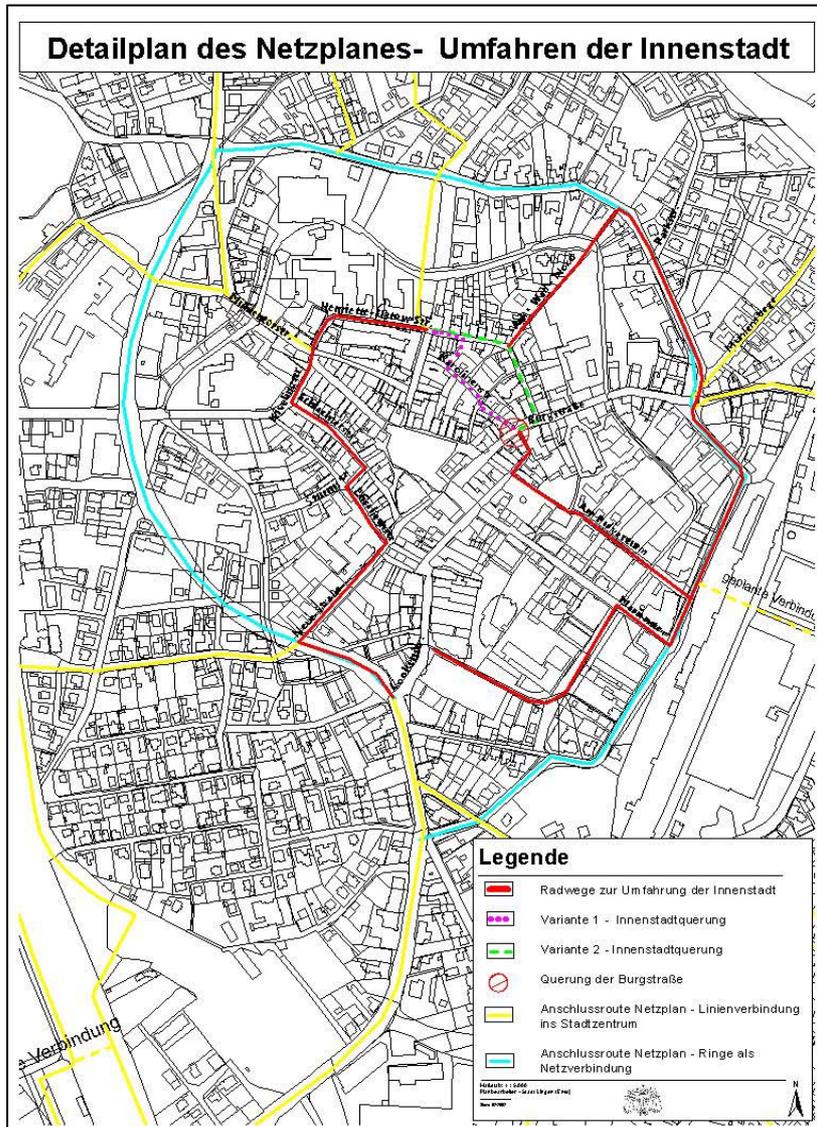


- **Beirat 17.09.2002**

Die Unterarbeitsgruppe präsentiert ihre Arbeitsergebnisse.

Sie hat sich auf zwei Varianten geeinigt, von einer Öffnung der Burgstraße jedoch abgesehen. Die Diskussion der beiden Varianten zur Querung der Burgstraße (s. **Bild 28**) ergibt eine Präferenz für Variante 1 - die Querung der Burgstraße zwischen Castellstraße und Karolinenstraße (s. **Bild 29** und **Bild 30**). Der Detailplan zur Umfahrung der Innenstadt wird so in den Bauausschuss zusammen mit dem Netzplan und dem ausgewählten Fahrradständer als Beschlussvorlage eingebracht (Oktober 2002).

**Bild 28:** Varianten zur Querung der Innenstadt

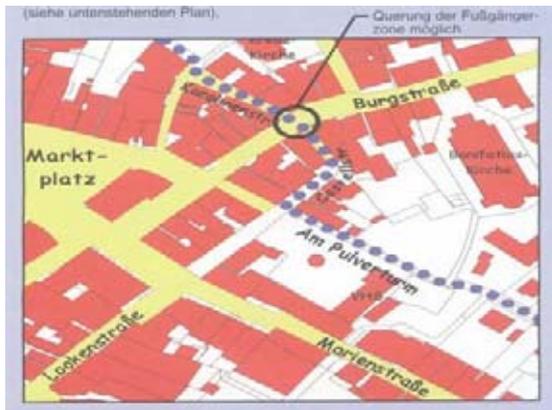


- **Beirat 26.11.2002**

Anfrage, wann der Beschluss „Querung Burgstraße“ umgesetzt wird.

Antwort der Verwaltung: Anfang 2003, nach Beendigung des Weihnachtsgeschäfts. Zur öffentlichkeitswirksamen Darstellung der verkehrsrechtlichen Anordnung soll ein Flyer erstellt werden, in dem das gesamte Netz vorgestellt wird (s. **Bild 29**).

**Bild 29:** Kartenausschnitt aus dem Flyer zum Modellvorhaben



**Bild 30:** Querung der Fußgängerzone in Höhe Burgstraße



- **Beirat 03.06.2003**

Der Beirat macht eine Radtour, wobei die umgesetzten Maßnahmen begutachtet werden.

Dazu gehört auch ein Lokaltermin in der Burgstraße. Es werden mögliche verkehrsrechtliche Anordnungen diskutiert (Bodenmarkierungen, Logo, Beschilderung) und Folgendes vereinbart:

- 1) Umsetzung ohne bauliche Maßnahmen;
- 2) gesetzeskonforme Markierung und Beschilderung gemäß StVO;
- 3) Ausarbeitung noch im Juni 2003 durch das Ordnungsamt;
- 4) begleitende Kampagne durch Unterstützung der Polizei bei Realisierung.

### **Bewertung**

Die Darstellung der Problemlage in Lingen und die Dokumentation des Planungsprozesses zeigen deutlich die sinnvolle Beteiligung der lokalen Akteure (Verwaltung, Politik, Interessengruppen) zur Erarbeitung eines Lösungsvorschlages, der auch nach jahrelanger kontroverser Diskussionen von allen getragen wird. Hierfür wurde eine Unterarbeitsgruppe des projektbegleitenden Beirats eingerichtet.

Notwendig ist aber auch eine Umsetzung seitens der Verwaltung. Diese ist im Juni 2004 (1 Jahr nach der Beschlussfassung) vorgenommen worden.

## **Baustein 7**

### **Regionale und städtische Radrouten: „Mehr Zeit für Wittenberg“ (Lutherstadt Wittenberg)**

#### **Ausgangslage und Konzept**

In die Lutherstadt Wittenberg mit seinen Stätten des UNESCO-Weltkulturerbes kommen jährlich viele Tausend Touristen aus aller Welt – auch Fahrradtouristen. Mitten durch die Stadt verläuft der Elberadweg. Der Europaradweg R 1 und der Radfernweg R 4 (Süddeutschland – Ostsee) tangieren die Stadt. Im Landkreis Wittenberg gibt es zusammen mit den regionalen Radwegen ca. 300 km Radwege für den Freizeitverkehr. Attraktive Landschaften und Ziele sind das Biosphärenreservat ‚Mittlere Elbe‘, die Dübener Heide und der Fläming. Wittenberg hat drei Fahrradverleihstationen und einen Gepäckservice für Radtouristen in der Touristeninformation.

Das Konzept „Mehr Zeit für Wittenberg“ wurde von der AG Tourismus und Radverkehr (Unterarbeitsgruppe der projektbegleitenden Lenkungsrunde) erarbeitet, unterstützt durch ein studentisches Projekt der FH Anhalt (Bernburg). Mit der Konzeption der regionalen Radrouten wird das Ziel verfolgt, die Touristen ein paar Tage länger in der Region zu halten und darüber hinaus den Wittenbergern attraktive Freizeitradrouten anzubieten.

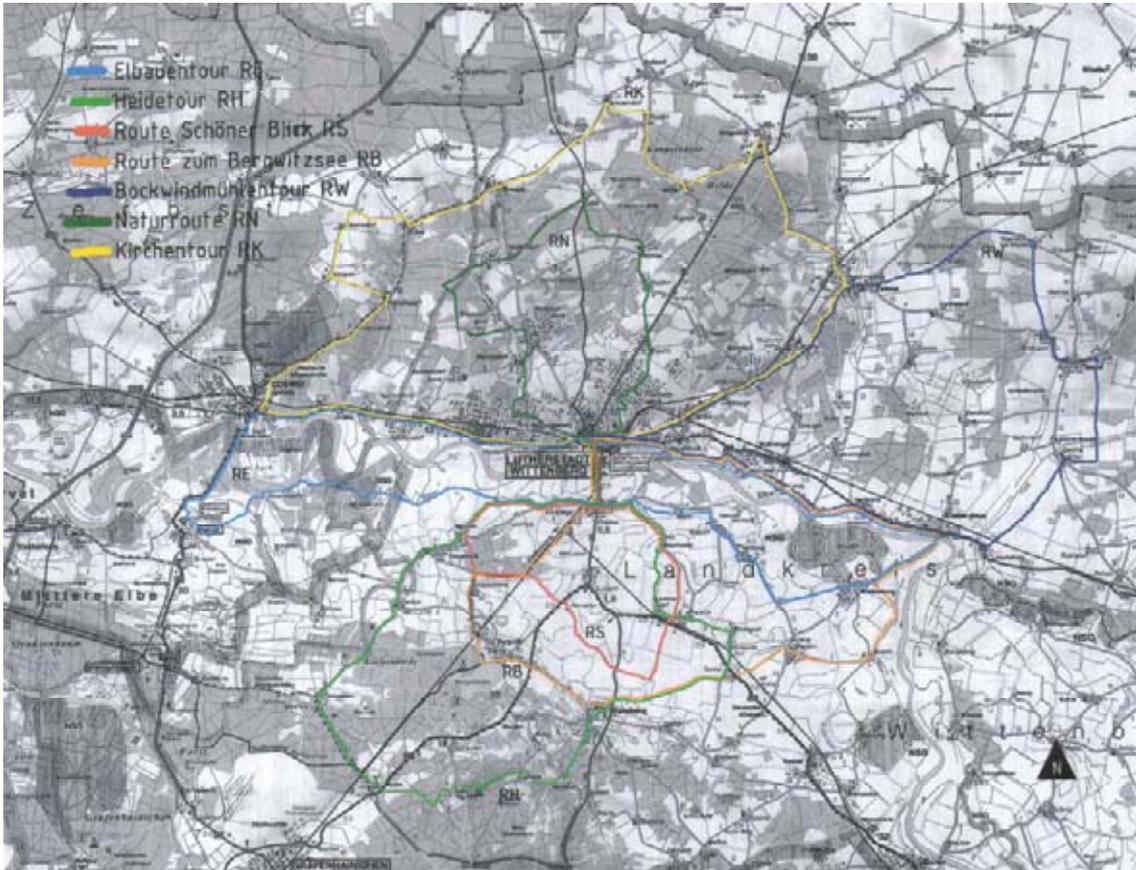
#### **Der Prozess**

Die Studentinnen der FH Anhalt haben im Rahmen ihrer Projektarbeit ein regionales Freizeitradnetz für den Landkreis entwickelt und dabei sieben Routen mit Themenbezug (Länge 30-70 km) konzipiert (s. **Bild 31**). Diese wurden der Lenkungsrunde vorgestellt (18.06.2002).

Die potenziellen Radrouten wurden von Mitgliedern der AG Tourismus und Radverkehr überprüft (abgeradelt) und weiterentwickelt.

Im Frühjahr 2003 wurden drei regionale Routen und eine Stadtroute in der Lenkungsrunde beschlossen. Für jede Route sollte ein Flyer entwickelt werden (Kostenvoranschlag: rund 4.000 € pro Broschüre bei einer Auflage von 5.000 Exemplaren). Bis zur ‚Regio Pedale‘ (Fahrradtour mit regionaler Bedeutung) im Mai sollte zum einen die erste regionale Route und zum anderen die Stadtroute als Flyer erscheinen. Die Mitglieder der AG suchten hierfür Sponsoren und boten Anzeigen für die Fahrradwirtschaft im Flyer an.

**Bild 31:** Potenzielle regionale Radrouten



Der Flyer „Mehr Zeit für Wittenberg“ mit einer Radroute durch Wittenberg (s. **Bild 32**), die alle Sehenswürdigkeiten einschließt, wurde zum Sommer 2003 herausgegeben. An der Finanzierung beteiligten sich 22 Förderer mit einem Beitrag von je 250 €. Ein zweiter Flyer „Mehr Zeit um Wittenberg“ mit der Routenführung Lutherstadt Wittenberg – Bergwitz – Rotta – Radis – Lutherstadt Wittenberg (Distanz 48 km) wurde anschließend veröffentlicht (s. **Bild 33**).

Im Juni 2003 haben die Mitglieder der Lenkungsrunde eine Radtour zum Brückenkopf unternommen, wobei Teile der innerstädtischen Route „Mehr Zeit für Wittenberg“ abgeradelt wurden (s. **Bild 34** und **35**).

Für 2004 ist geplant, die beiden anderen regionalen Radrouten mit einem Flyer zu versehen.

Bild 32: Flyer „Mehr Zeit für Wittenberg“, Ausschnitt Innenseite

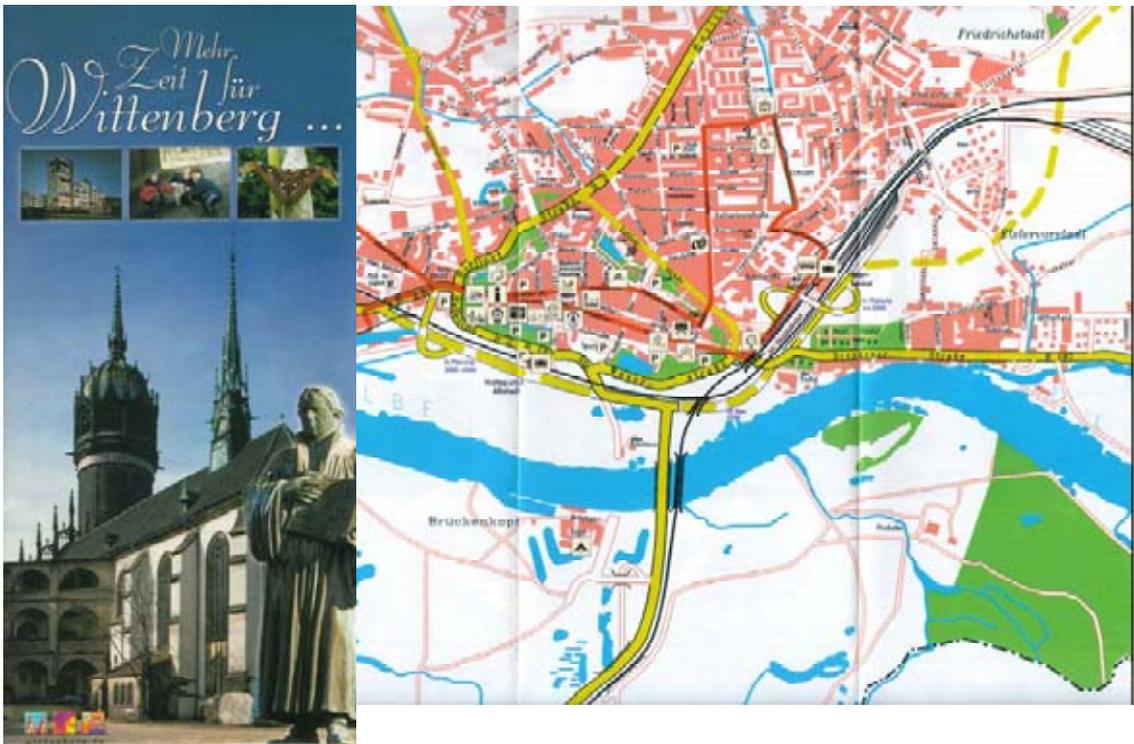


Bild 33: Flyer „Mehr Zeit um Wittenberg“, Innenseite



**Bild 34:** Fahrradtour der Lenkungsrunde



**Bild 35:** Fahrradtour der Lenkungsrunde



### **Bewertung**

Insgesamt ist diese Maßnahme als gut und nachahmenswert zu beurteilen, da das angestrebte Ziel, für Radtouristen die Stadt und Region attraktiv zu gestalten sowie die Bewohner zu Freizeitradtouren zu animieren, erreicht wurde. Großen Anklang fanden dabei die beiden Flyer „Mehr Zeit für Wittenberg“ und „Mehr Zeit um Wittenberg“, die Vorschläge zu interessanten Touren in und um die Lutherstadt unterbreiten und einem breiten Publikum zugänglich machen.

### **Baustein 8**

#### **Fahrradabstellanlagen – Die bürgernahe Auswahl des Altstadtständers (Stadt Lingen)**

##### **Das Problem**

Im öffentlichen Raum der Lingener Innenstadt und den Geschäftsbereichen der Hauptverkehrsstraßen waren bisher Fahrradständer in nicht ausreichender Anzahl und Qualität vorhanden. Ältere Fahrradabstellmodelle wie der „Felgenkiller“ (s. **Bild 36**) und nutzerunfreundliche Werbebanner vor Geschäften wurden von den Radfahrern nicht genutzt. Die vorhandene Abstellanlage am Lingener Bahnhof ist qualitativ und quantitativ nicht ansprechend für Radfahrer ausgestattet. Geschäftsleute, Verwaltung und lokale Akteure konnten sich bislang nicht auf ein Modell und ein Konzept für Fahrradabstellanlagen verständigen.

### Der Prozess

Unter Beteiligung des projektbegleitenden Beirats am Modellvorhaben und der Bevölkerung wurde ein Modell „gewählt“ und erste Standorte festgelegt.

Im Oktober 2001 wurde die Lage der Fahrradabstellanlagen in Lingen kartiert und fotografisch festgehalten. Die wild geparkten Räder sollten zusätzlich in die Kartierung aufgenommen werden, um potenzielle Standorte zu vermerken. Zudem gab es Überlegungen für eine Abstellanlage speziell für Radtouristen im Bereich der Tourismusinformation am Rathaus, die neben einer Fahrradbox auch Schließfächer anbieten sollte.

Im projektbegleitenden Beirat (Februar 2002) wurde der Arbeitsstand vorgestellt. Die Beiratsmitglieder bewerteten die auf Fotos dargestellten Lingener Abstellanlagen mit Punkten. Sie sprachen sich mehrheitlich für überdachte Anlagen mit Bügelparkern aus.

Um in die Auswahl der möglichen Fahrradständer für die Innenstadt und die Geschäftsbereiche der Hauptverkehrsstraßen auch die Bevölkerung zu integrieren, wurde auf dem öffentlichen Workshop am 13.08.2002 eine Befragung vorgenommen. Sämtliche Modelle von Fahrradabstellanlagen, die vom ADFC empfohlen werden, waren zu Demonstrationszwecken ausgestellt. Die Bürger stimmten für den schlichten Anlehnbügel mit Knieholm „Milano“ (52 €/ Ständer), der aufgrund seiner günstigen Finanzierung auch von der Verwaltung favorisiert wurde (s. **Bild 37**).

**Bild 36:** unattraktive Fahrradständer in Lingen („Felgenkiller“)



**Bild 37:** Auswahl des Fahrradständers „Milano“ auf dem öffentlichen Workshop



Nach der Präsentation der Befragungsergebnisse im Beirat und in den politischen Gremien wurde die Verwendung des Modells „Milano“ im Oktober 2002 vom Planungs- und Bauausschluss für zukünftige Neuplanungen beschlossen.

Die Erarbeitung eines Konzeptes für Abstellanlagen in der Lingener Altstadt mit Kosten- und Zeitplan war eine weitere Aufgabe des projektbegleitenden Beirats. Hierfür wurde die Unterarbeitsgruppe „Fahrradabstellanlage“ gebildet (Nov. 2002 – März 2003). Die Ergebnisse wurden auf der Beiratssitzung im März 2003 vorgestellt. Von einem Gesamtkonzept für die Fahrradständer in der Innenstadt wurde aufgrund der fehlenden Finanzmittel Abstand genommen, dafür wurde eine Umsetzung von Abstellanlagen an gezielten, häufig frequentierten Standorten vorgeschlagen. So zum Beispiel wurden Fahrradständer an der Großen Straße (nahe Altes Rathaus) und auf dem Marktplatz (Bereich Brackmann) vorgeschlagen, um das dortige ‚Wildparken‘ zu mindern. Hierbei wurden Diskussionen mit der Kaufmannschaft vorgeschlagen. Bedingung für die Bügel auf dem Marktplatz war die zeitweise Demontierbarkeit, um bei Veranstaltungen die gesamte Fläche des Platzes nutzen zu können.

**Tab. 4:** Ergebnisse der Begehung im Juni 2003

<b>Stadt Lingen (Ems)</b>		-3. JUNI 03
- Ordnungsamt -		
<b>Modellvorhaben Fußgänger – und fahrradfreundliche Stadt</b>		
<b>Vorgesehene Standorte für neue Fahrradabstellanlagen:</b>		
<b>Große Straße 20 :</b>	Baumscheibe – je 1 Bügel neben der Baumscheibe	
<b>Große Straße 18:</b>	Baumscheibe – je 1 Bügel neben der Baumscheibe	
<b>Große Straße 6:</b>	Baumscheibe – je 1 Bügel neben der Baumscheibe	
<b>Marienstraße 1:</b>	5 Bügel auf Freifläche zw. Kiosk und Schaufenster Douglas	
<b><u>Am Markt 23:</u></b>	<b><u>3 Bügel an Rückseite der roten Trafostation</u></b>	
<b>Insgesamt</b>	<b>14 neue Bügel</b>	
<p>Änderungen sollten bei den vorhandenen Anlagen an der Marktterrasse gegenüber Fa. Neuhaus sowie in der Hinterstraße und Elisabethstraße (Kochlöffel) vorgenommen werden.          Auf die überdachte Anlage Am Wall-Ost sollte durch ein Hinweisschild in der Lookenstraße hingewiesen werden.</p>		
<p>Wünschenswert ist die Neuerrichtung einer Anlage zwischen Hist. Rathaus und Tiefgaragentreppe Große Straße. Auf einer Breite von 5 m könnten Bügel aufgestellt werden. Es bestehen jedoch Konflikte mit den Marktbeschickern ( P für einen LKW) ,</p>		

### **Vorschläge für Maßnahmen 2003:**

1. Auf dem Marktplatz die Aufstellung von mehreren Reihen von je 5 bis 10 Fahrradständern realisieren, die teilweise überdacht werden sollten.

Kosten: 5000 €

2. Auf der Großen Straße sollten je drei Bügelparker im Abstand von 30 m auf den kopfstein-gepflasterten Flächen montiert werden (insgesamt 12 Fahrradständer). Die Umsetzung der Vorschläge war für Herbst 2003 vorgesehen.

Kosten: 960 €

Der projektbegleitende Beirat sprach sich ebenfalls dafür aus, die Begehungen in halbjährigem Turnus vorzunehmen, und mit Verwaltung, Geschäftsleuten und Mitgliedern des Beirats die in 2003 zu realisierenden Standorte festzulegen (s. **Tab. 4**). Bis Herbst 2004 wurden nach diesem Verfahren 70 neue Bügel aufgestellt.

### **Bewertung**

Die Vorgehensweise der Stadt Lingen bei der Auswahl der Fahrradabstellanlagen für die Altstadt ist ein Beispiel für eine gute Zusammenarbeit mit den Bürgern und den lokalen Akteuren. Hierzu zählt die Auswahl eines preiswerten Modells (Abstimmung auf dem öffentlichen Workshop), die Begehung der Fußgängerzone und die Festlegung von Standorten durch Mitglieder des projektbegleitenden Beirats. So konnte ein lang andauernder Diskussionsprozess im Konsens gelöst werden.

## **Baustein 9**

### **Kinder als Radfahrer und Fußgänger – Die „Kinder-Meilen-Kampagne“ (Lutherstadt Wittenberg)**

#### **Ausgangslage und Konzept**

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

Die Lutherstadt Wittenberg nahm diese Aktion zum Thema umweltfreundliche Mobilität in ihr Konzept Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Modellvorhabens „Fahrrad- und fußgängerfreundliches Wittenberg“ auf und führte die Kampagne mit großem Erfolg 2002 und 2003 durch.

### **Die „Kinder-Meilen-Kampagne“ 2002**

Im Mai 2002 rief die Stadtverwaltung die ansässigen Grundschulen, Horte und Kindertagesstätten auf, an dieser bundesweiten Aktion teilzunehmen und lud zu einem Informationsgespräch ins Rathaus ein. Die Resonanz der angesprochenen Einrichtungen war positiv: acht Grundschulen und Kindertagesstätten beteiligten sich an dem Projekt (ca. 200 Kinder).

Die Kinder-Meilen-Kampagne bestand aus zwei unterschiedlichen Aktionen (Begleitmaterial, Arbeitsblätter, Unterrichts- und Spielideen wurden den teilnehmenden Einrichtungen vom Klima-Bündnis zur Verfügung gestellt):

#### **1. „Grüne-Meile-Aktion“:**

Ziel war es, symbolisch Johannesburg auf umweltfreundlichen Weg zu erreichen. Hierfür sollte der Weg zum Kindergarten oder zur Schule umweltfreundlich, also mit Fahrrad, Bus oder Bahn bzw. zu Fuß zurückgelegt werden. Für jede Strecke erhielten die Kinder eine „Grüne Meile“ in Form eines Stickers, der in ein Sammelalbum geklebt wurde.

Neben dieser Sammlung von Meilen bastelten die Wittenberger Kinder bunte Füße aus Papier, die mit Botschaften an die Politiker versehen waren, und hängten diese aneinander gereiht an einen Strick, dessen Startpunkt Berlin darstellte und der Zielpunkt Johannesburg war.

#### **2. „Verkehrsdetektive unterwegs“ (für 3./4.Klasse):**

Ziel dieser Aktion war die Bewertung der Verkehrssituation aus Sicht der Kinder. Anhand von Fragebögen erkundeten die Schüler ihre Wohnumgebung und den Weg zur Schule und erfassten dabei zugeparkte Gehwege, gefährliche und fehlende Fahrbahnüberquerungen sowie die wenigen Möglichkeiten zum Spielen. Eigenständig entwickelten sie Lösungsvorschläge, in denen ihre Vorstellungen von kindgerechter umweltfreundlicher Verkehrsplanung und -sicherheit deutlich wurden. Langfristig sollen durch diese lokalen Kinderverkehrsgutachten die Voraussetzungen für eine selbstständige Mobilität der Kinder verbessert und die Begleitmobilität (durch die Eltern) reduziert werden.

Die Wittenberger Kinder forderten u.a. eine verbesserte Verkehrssicherheit auf ihren Wegen zur Schule und zur Kindertagesstätte sowie Tempo 30-Zonen. Die Umsetzungen durch die Verwaltung sind in der AG Verkehrssicherheit/ Verkehrsberuhigung diskutiert worden. Einzelbeschlüsse wurden bisher vom Ausschuss und Stadtrat befürwortet, für weitere Umsetzungen muss die Finanzierung geklärt werden.

Alle Ergebnisse dieses Projekts wurden im Neuen Rathaus in Wittenberg vom 23.09.-02.10.2002 ausgestellt.

Aufgrund ihrer großen Aktivität während der Kampagne wurden 15 Wittenberger Schüler der 2. Klasse der Grundschule „Am Trajuhnischen Bach“ ausgewählt, um stellvertretend für alle bundesweiten Teilnehmer die gesammelten „Grünen Meilen“ an die Staatssekretärin Probst zu übergeben. Die Wittenberger Schüler veranschaulichten der Staatssekretärin, wie sie den weiten Weg zum Weltgipfel zurückgelegt haben, übergaben ihr einen großen Koffer mit den bunten Pappkinderfüßen und berichteten von ihren Erfahrungen im Verkehr (s. **Bild 38**).

**Bild 38:** Übergabe der „Grünen Meilen“  
(Quelle: *Die Brücke*, 19/2002)



**Bild 39:** Europaweiter Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“ in Wittenberg



### **Straßenmalfest 2003**

Die positiven Erfahrungen und das große Engagement der Kinder bezüglich der Umwelt- und Verkehrssituation veranlasste die Wittenberger Stadtverwaltung, weitere Aktionen - besonders für Kinder - zu planen. Im Rahmen der Europäischen Woche der Mobilität mit dem jährlichen Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“ vom 16.-22.09.2003 wurde ein Straßenmalfest organisiert. Zu diesem Zweck wurden zwei Straßen für den Autoverkehr gesperrt, so dass über 200 Kinder der Wittenberger Grundschulen und Kindergärten die Schloss- und Collegienstraße mit

Kreide bunt bemalen konnten. Die Aussage der Kinderzeichnungen ist deutlich: die Kinder stellen bestimmte Anforderungen an den öffentlichen Raum. Aus ihren Bildern ging hervor, was für Aktivitäten sie auf der Straße machen könnten, wenn keine Autos fahren würden.

**Bild 40:** Kinderwünsche an den öffentlichen Raum



**Bild 41:** Oberbürgermeister Naumann vor Ort



### Bewertung

An dem großen Engagement der teilnehmenden Kinder wird besonders deutlich, dass sich bereits jüngere Kinder für die Umwelt- und Verkehrssituation in ihrer Umgebung interessieren und Forderungen an den öffentlichen Raum stellen.

Die Kinder forderten u.a. eine verbesserte Verkehrssicherheit auf ihren Wegen zur Schule und zur Kindertagesstätte und Tempo 30-Zonen. Mögliche Umsetzungen sind in der AG Verkehrssicherheit/Verkehrsberuhigung der projektbegleitenden Lenkungsrunde diskutiert worden, scheiterten aber an der fehlenden Finanzierung.

Besonders die gemalten Sprüche wie „Steigt aufs Fahrrad“ und „Auto-Frei-Straße“ zeigten der Verwaltung, welche Ansprüche die Kinder an ihre Umwelt haben und welche Probleme sich für sie im und mit dem Straßenverkehr stellen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Aktionen von allen Beteiligten als positiv eingestuft wurden. Hervorgehoben wurde auch, dass die planende Verwaltung Verbündete (Lehrerinnen/ Lehrer, Kindergärtnerinnen/ Kindergärtner) gewonnen hat.

## **Baustein 10** **Beispielhafte Öffentlichkeitsarbeit der Verwaltung (Stadt Plauen)**

### **Ausgangslage und Konzept**

Die Stadt Plauen im Vogtland verfügt mit 3 % am modal-split des Stadtverkehrs über einen sehr geringen Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr. Dagegen ist der Fußverkehrsanteil mit 39 % vergleichsweise hoch. Die Stadt ist in Teilen sehr hügelig, was den geringen Anteil des Radverkehrs erklären könnte. Eine konstante Förderung des Radverkehrs fand aber auch nicht statt.

So stand das Modellvorhaben unter dem Motto: „Das Fahrrad als Verkehrsmittel wieder entdecken... das geht auch in Plauen“. Neben der Erarbeitung eines Netzkonzeptes für den Alltags- und Freizeitverkehr war ein wesentliches Handlungsfeld eine Öffentlichkeitskampagne „auf allen Ebenen“ zur Förderung des Radverkehrs.

### **Kampagnen und Aktivitäten**

Im Verlauf des Modellprojekts wurden in Plauen zahlreiche Aktionen zum Fuß- und Fahrradverkehr sowohl von der Verwaltung als auch von verschiedenen Organisationen initiiert und durchgeführt. Im projektbegleitenden Forum wurden Jahresprogramme zur Öffentlichkeitsarbeit aufgestellt und weitestgehend auch umgesetzt (s. **Tab. 5**). In den Medien wurden die Aktionen frühzeitig angekündigt und die Bürgerinnen und Bürger zur Teilnahme eingeladen, so dass ein großes Engagement seitens der Plauener zu verzeichnen war.

**Tab. 5:** Konzept Öffentlichkeitsarbeit (durchgeführt)

<b>Zeit</b>	<b>Maßnahme / Aktion</b>
22.09.2001	Auftaktveranstaltung im Rahmen des europaweiten Aktionstages „In die Stadt ohne mein Auto“
08.-19.04.2002	Ausstellung "Radfahren im Stadtverkehr" im Rathausfoyer, begleitende Aktionen
13. / 14.04.2002	Plauener Frühling Radbörse (Verkauf und Fitmachen alter Fahrräder)
14.05.2002	öffentlichkeitswirksame Tour des Forum zu Fuß und mit dem Rad
26.05.2002	Euregio-Radtour
Mai – Sep. 2002	geführte Radtouren

24.08.2002	Wandertag des Siedlerbundes
31.08.2002	Radtour mit Behinderten / Nicht Behinderten Fest „100 Jahre Bismarkturm“
Sept. / Okt. 2002	Einrichtung eines InternetForum durch den Vogtlandanzeiger
28.09.-06.10.2002	6. VOREA (Messe)
Dez. 2002	Einrichten einer Internetseite auf dem "Stadtportal" der Stadt Plauen
Mai 2003	Öffentlichkeitswirksame Tour des Forum zu Fuß und mit dem Rad
Mai-Sept. 2003	Geführte Radtouren

Der europaweite Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“ am 22.09.2001 wurde als Auftaktveranstaltung genutzt, auf der der Oberbürgermeister das Modellvorhaben „fahrrad- und fußgängerfreundliches Plauen“ begrüßte und seine Unterstützung zusicherte (s. **Bild 43**).

Neben einer Ausstellung „Radfahren im Stadtverkehr“ im Rathaus und der Fahrradmesse VOREA (Herbst 2002) gab es verschiedene Radtouren, die vom Einzelhandel (Stadtgalerie, Mai 2002), dem projektbegleitenden Forum und verschiedenen Vereinen (z.B. Behinderte/ Nichtbehinderte im August 2002, Radsportverein im September 2003, etc.) mit einem interessanten Programm angeboten und von den Bürgerinnen und Bürgern gut angenommen wurden.

**Bild 42:** Auftaktveranstaltung des Modellvorhabens mit Oberbürgermeister Oberdorfer und dem Projektleiter des Umweltbundesamtes (Dr. Friedrich)



**Bild 43:** Oberbürgermeister Oberdorfer auf dem Parcours mit dem Elektrorad



### Berichterstattung in der Presse

Neben den Berichten in den täglich erscheinenden Zeitungen *Vogtlandanzeiger* und *Freie Presse* konnten sich die Bürgerinnen und Bürger auch im *Mitteilungsblatt* der Stadtverwaltung und im *City-Journal*, die monatlich herausgegeben werden, über das Modellprojekt, die gesteckten Ziele, die Fortschritte und Umsetzungen der Planungen informieren. Auf der Internetpräsenz des *Vogtlandanzeigers* wurde ein Diskussionsforum zum Modellvorhaben eingerichtet, in dem sich die Internetnutzer zu den Vorhaben der Verwaltung projektbegleitend äußern konnten.<sup>2</sup>

Die Präsenz des Modellvorhabens in den Medien war – dem charakteristischen Verlauf des Projekts folgend – im Jahr 2002 weitaus größer als im Jahr 2001 bzw. 2003. Die Mehrzahl der etwa 40 erschienenen Artikel im Jahr 2002 sind von der Verwaltung initiiert worden. So beispielsweise die Ankündigungen und Berichte von Sitzungen des Forum, in denen neue Beschlüsse, fußgänger- und fahrradfreundliche Veränderungen im Stadtbild und Radroutenkonzepte der Öffentlichkeit präsentiert wurden (s. **Tab. 6**). Zudem wurde von der Stadtverwaltung stetig die zeitliche und finanzielle Planung in den Medien bekannt gegeben, so dass die Bürgerinnen und Bürger selbst über Detailschritte informiert wurden (s. **Tab. 7**).

**Tab. 6:** Beispiele von der begleitenden Berichterstattung der Forum-Sitzungen

Sitzungen des Forum	Berichterstattung in den Medien	Inhalt
28.11.2001	12.12.2001 (Freie Presse) 13.12.2001 (Vogtlandanzeiger)	Stadt bekommt neue Radwege Projekt macht Fortschritte
05.02.2002	06.02.2002 (Vogtlandanzeiger) 06.02.2002 (Freie Presse) 07.02.2002 (Freie Presse)	13 Hauptrouten geplant –Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt Arbeitsgruppe strampelt sich ab – Inge- nieurbüro schlägt 13 Routen für Radwe- ge vor – Genaue Linienführung unklar Radwegverbindung zur Talsperre Pöhl hat Priorität – Modellprojekt Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt
14.05.2002	15.05.2002 (Vogtlandanzeiger) 15.05.2002 (Freie Presse)	Kinder stellen peinliche Fragen – Start der Verkehrssicherheitsaktion des Vogt- landes Radler testen Elsterweg – Forum „fuß- gänger- und fahrradfreundliche Stadt“ legt nächste Schritte fest

<sup>2</sup> [www.vogtlandanzeiger.de](http://www.vogtlandanzeiger.de)

05.11.2002	06.11.2002 (Freie Presse)	Erste Plauener Fahrradrouten soll noch in diesem Jahr fertig werden – Forum für „fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ zieht Halbzeitbilanz
25.02.2003	26.02.2003 (Vogtlandanzeiger) 26.02.2003 (Freie Presse)	Für Radler und Spaziergänger - 6. öffentliche Sitzung des Forum, TOPs: Sachstand Netzplanung, Aktuelles aus anderen Modellstädten. Fahrradausbildung, Verkehrswacht, Konzept 2003 Fußgänger-Probleme im Forum
08.05.2003	09.05.2003 (Freie Presse) 10.05.2003 (Vogtlandanzeiger)	Code hilft gegen Fahrraddiebe Radler sollen zum Forum Neue Radroute führt über sieben Brücken – Studentin der TU Dresden wählt für Diplomarbeit „Radwegenetz in Plauen“ Vor der Arbeit das (Radfahr-) Vergnügen
11.09.2003	12.09.2003 (Freie Presse)	Radwegenetz Stück für Stück erweitert – Forum für „fußgänger- und fahrradfreundliches Plauen“ arbeitet ohne Unterstützung des Bundes weiter – OB sichert Unterstützung zu

**Tab. 7:** Beispiele von Zeitungsartikeln, in denen über den Fortgang des Modellvorhabens berichtet wird

Datum (Medium)	Titel des Berichts
02.11.2001 (Freie Presse)	Ideen für neue Radwege liegen auf dem Tisch – Plauener zeigen großes Interesse für Modellprojekt „fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ – Verwaltung bittet um Geduld
Nov. 2001 (City-Journal)	Bürger wünschen sich Radweg an die Pöhl – Briefkasten im Rathaus-Foyer unterstützt Modellvorhaben
12.12.2001 (Freie Presse)	Stadt bekommt neue Radwege
13.12.2001 (Vogtlandanzeiger)	Projekt macht Fortschritte
04.06.2002 (Vogtlandanzeiger)	Elsterradweg hat noch Lücken
02.08.2002 (Mitteilungsblatt)	4 Routen fertiggestellt
29.08.2002 (Freie Presse)	Kemmlerturm neugierig auf Radler – zum 100. Geburtstag der Bismarcksäule startet integrative Radtour
17.10.2002 (Vogtlandanzeiger)	Radfahrfreundliches Klima herrscht in der Spitzenstadt - Modellprojekt

06.11.2002 (Freie Presse)	Erste Plauener Fahrradroute soll noch in diesem Jahr fertig werden – Forum für „fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ zieht Halbjahresbilanz – Bisher 15 Routen und Elster-Radweg geplant – Bauarbeiten beginnen
26.02.2003 (Vogtlandanzeiger)	Katastrophaler Zustand der Fußwege in Plauen – Die Sonne bringt es an den Tag
02.04.2003 (Vogtlandanzeiger)	Gehwege extra betrachten? - Sonderprogramm
22.08.2003 (Vogtlandanzeiger)	Startschuss für die Route durch Haselbrunn fällt Mitte September – Radwege in Plauen
12.09.2003 (Freie Presse)	Radwegenetz Stück für Stück erweitert – Forum für „fußgänger- und fahrradfreundliches Plauen“ arbeitet ohne Unterstützung des Bundes weiter – OB sichert Unterstützung zu
12.11.2003 (Freie Presse)	Radfahrer brauchen langen Atem – Für Ausbau der Plauener Wege noch Jahre erforderlich – Aber: Einige Teilabschnitte stehen vor Fertigstellung
12.11.2003 (Vogtlandanzeiger)	Elsterradweg in Plauen bald durchgängig befahrbar – Verkehrsplanung informiert zum Stand in Sachen Radwegenetz

Bild 44: Aufarbeitung der Pressearbeit im Forum



Bild 45: Zusammenstellung Presseartikel



### Bewertung

Die Stadt Plauen hat im Verlauf des Modellvorhabens eine gute kontinuierliche Presse- und Öffentlichkeitsarbeit gemacht. Es wird deutlich, dass die Verwaltung der Bürgerschaft das Thema „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ näher bringen will und eine Beteiligung anstrebt. Hervorzuheben ist, dass die Projektkoordinatorin diesen Bereich engagiert ausgeführt hat (s. Bild 45).

## **Baustein 11**

### **Bürgerengagement in Plauen: Joachim Last**

Ein positives Beispiel für engagierte Bürgerbeteiligung geht in Plauen seit mehreren Jahren vom Rentner Joachim Last aus. Der passionierte Radfahrer, der die meisten seiner Wege mit dem Rad bewältigt, setzte sich bereits im Jahr 2000 für den Ausbau der Radwege ein, indem er rund 7.500 Unterschriften für bessere und sichere Radwege sammelte und der Verwaltung vorlegte.

In verschiedenen Schreiben an die Stadtverwaltung nannte er Möglichkeiten für ein fahrradfreundliches Klima in Plauen wie beispielsweise die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer, beidseitig befahrbare Radwege oder Markierungen zur Sicherheit im Stadtverkehr (s. *Vogtland-Anzeiger* vom 21.09.2001). Den in seinen Augen geringen Einsatz der Stadtplaner kritisierte der rüstige Rentner und begrüßte dementsprechend das Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ in Plauen. Für ihn war es selbstverständlich, sich im projektbegleitenden Forum zu engagieren.

Im März und April 2003 wurde der ‚versierte Pedalritter‘ selbst tätig. Die zwei Forummitglieder Joachim Last und Siegfried Jahn besorgten sich bei Firmen Material und Arbeitsgeräte und räumten den zugewachsenen Elsterweg frei, so dass er zumindest begehbar wurde (s. *Vogtland-Anzeiger* und *Freie Presse* vom 21.05.2003 und 12.09.2003; s. **Bild 46**). Fehlende finanzielle Mittel verhinderten den weiteren Ausbau des Elsterweges zu einem klassischen Radweg. Aber Dank der vehementen Einsatzbereitschaft und dem stetigen Engagement des Plaueners ist der 1,3 km lange Weg entlang der Elster seit Herbst 2003 für Spaziergänger und Mountainbike-Fahrer passierbar. Unter Regie von Herrn Last haben 20 Mann ca. 2000 Stunden investiert. Auf den freigeräumten Weg brachten sie geschredderten Straßenbelag auf (s. **Bild 47** und **Bild 48**), den ein Sponsor zur Verfügung stellte.

**Bild 46:** Pressebericht über das Engagement von J. Last (Quelle: *Vogtlandanzeiger*, 21.05.2003)



**Bild 47:** Elsterweg während der „Bereinigung“



**Bild 48:** Elsterweg nach der „Bereinigung“



## **Baustein 12**

### **Mängel-Coupons als wichtiger Bestandteil eines Qualitätsmanagements für den Fuß- und Radverkehr**

#### **Ziel und Zweck**

Mängel-Coupons als Teil eines Beschwerdemanagement nutzen die größere Vor-Ort-Kenntnis der Fußgänger und Radfahrer. Mängel-Coupons sind Vordrucke, auf denen kritische Stellen und Mängel, auch mit Verbesserungsvorschlägen, konkret benannt werden können.

Mit Hilfe dieses Instruments können Bürger Hinweise auf Mängel und Verbesserungsbedarf im Fuß- und Radverkehrsnetz geben. Die Verantwortlichen in der kommunalen Verwaltung erhalten zusätzliche Informationen und Hinweise für ihre Planungstätigkeit. Mängel-Coupons sind Bestandteil eines umfassenden Qualitätsmanagements für den Fuß- und Radverkehr.

In allen drei Modellstädten wurde dieses Instrument eingesetzt. Für die praktische Umsetzung des Beschwerdemanagement waren die Modellstädte selbst verantwortlich. Auf diese Weise war es möglich, die inhaltliche und redaktionelle Gestaltung der Mängelbogen, die Verbreitungswege und die Bearbeitungsverfahren an die spezifischen Randbedingungen und Möglichkeiten anzupassen.

Nachfolgend werden die Organisation und Abwicklung in den einzelnen Städten dargestellt.

#### **Stadt Lingen**

Insgesamt wurden 20.000 Mängel-Coupons im April 2002 über Zeitungsverteiler an alle Linger Haushalte verteilt. Zusätzlich konnte auf der Internetpräsenz der Stadt ein Online-Formular ausgefüllt werden, bei dem allerdings auf Alters- und Absenderangaben verzichtet wurde. Die Mängelbogen-Aktion beruhte in Lingen auf Erfahrungen aus einem bereits 2001 eingeführten kommunalen Ideen- und Beschwerdemanagement.

Bis Ende 2002 wurden 700 Mängelbögen persönlich abgegeben, per Post oder per Email an die Verwaltung geschickt, so dass insgesamt knapp 2.300 Mängel bzw. Anregungen eingingen. Über 90 % des Rücklaufes konnten innerhalb der ersten sechs Wochen nach Start der Aktion gezählt werden, im Anschluss stagnierte der Strom neuer Meldungen auf niedrigem Niveau (max. 10 pro Monat).

Von den eingegangenen Mängeln wurden 750 abschließend bearbeitet (26 %; Stand 03/2003). Bei über 400 Fällen konnten die Mängel behoben werden, bei etwa 100 Fällen wurde nach Überprüfung kein Mangel festgestellt.

In Lingen bezogen sich die genannten Mängel überwiegend auf Detailprobleme bzw. aktuelle Probleme wie etwa Verschmutzungen und Bewuchs. Strukturelle Anregungen, z.B. das gesamte Radverkehrsnetz betreffend, wurden seltener aufgeführt. In bestimmten Straßenzügen ließen sich Häufungen von Mängeln feststellen, zum größten Teil bezogen sich die Mängel aber auf das gesamte Stadtgebiet.

**Bild 49:** Beispiel Mängel-Coupon der Stadt Lingen

### Die Access-Datenbank

Die Mängelangaben wurden von den Bögen in eine eigens dafür erarbeitete Access-Datenbank (Windows) eingetragen (s. **Bild 50** und **Bild 51**). Diese ermöglicht es, mit vordefinierten Auswertungsfunktionen einen Überblick über die Art der gemeldeten Mängel und Anregungen zu erhalten und den Stand der Bearbeitung zu erfahren. Nachteil der Datenbank mit ihrem stark strukturierten Eingaberaster ist, dass komplexe Sachverhalte nur schwer abzubilden sind. Hier muss bei der Bearbeitung auf die Originalfragebogen und die häufig beigelegten Anlagen zurückgegriffen werden.

**Bild 50:** Ausschnitt aus der Mängeldatenbank mit Beispielen für Art der Mängel und Zuständigkeiten für die Behebung

Id	Mangel	Art	Thema	Anspruchsbereich
N 1	Führung anlegen / verlagern	01 Stadtplanung	Fahrgänge / Fahrradwege	Fuß Verkehr
N 2	Stützen ausbauen	01 Stadtplanung	Umgebungsplanung	Fuß Verkehr
N 3	Angebotsgänge verlegen	02 Tiefbauamt	Angebotsgänge	Fuß Eben
N 4	Führung und Fädelung trennen	01 Stadtplanung	Fahrgänge / Fahrradwege	Fuß Verkehr
N 5	Führung anlegen / verlagern	01 Stadtplanung	Fahrgänge / Fahrradwege	Fuß Verkehr
N 6	Fahrfreien anlegen	01 Stadtplanung	Fahrgänge / Fahrradwege	Fuß Verkehr
N 7	Stützmauern auf der Straße einbauen	02 Ordnungamt	Verkehrsunfall / Vermeidung	Fuß Straß
N 8	Leitbahntafeln in Gegenrichtung freigeben	02 Ordnungamt	Verkehrsunfall / Vermeidung	Fuß Straß
N 9	Leitbahnpfeile einbauen	04 Tiefbauamt	Angebotsgänge	Fuß Eben
N 10	Leitbahntafeln für Radfahrer einbauen	02 Tiefbauamt	Angebotsgänge	Fuß Eben
N 11	Leitbahnen		Leitbahnen	
N 11.1	Führung zu einem (gerade) Hausbreite 1,50 m	04 Tiefbauamt	Fahrgänge / Fahrradwege	Fuß Eben
N 11.2	Führung zu Hause	01 Stadtplanung	Fahrgänge / Fahrradwege	Fuß Verkehr
N 11.3	Führungsführung unklar	01 Stadtplanung	Verkehrsunfall / Vermeidung	Fuß Verkehr
N 11.4	Ausfahrt auf Führung umstellen	01 Stadtplanung	Fahrgänge / Fahrradwege	Fuß Verkehr
N 11.5	ungewöhnliche Ende der Führung	02 Ordnungamt	Fahrgänge / Fahrradwege	Fuß Straß
N 11.6	Sichtbehinderung beim Abbiegen	02 Ordnungamt		Fuß Straß
N 11.7	unübersichtliche Führung	02 Ordnungamt	Verkehrsunfall / Vermeidung	Fuß Straß
N 11.8	Führung und Führung werden zusammengeführt	02 Ordnungamt	Fahrgänge / Fahrradwege	Fuß Straß
N 11.1	Schild, Leuchte, Platte, Verkehrsschild, usw. in Weg	02 Ordnungamt		Fuß Straß
N 11.2	Mispfeilung der Führung	04 Tiefbauamt	Fahrgänge / Fahrradwege	Fuß Eben
N 11.3	Übergänge / Brücken nicht abgeleitet	04 Tiefbauamt	Fahrgänge / Fahrradwege	Fuß Eben
N 11.4	Führungspfeile wegen Grunddruck entfernt sein	04 Tiefbauamt	Fahrgänge / Fahrradwege	Fuß Eben

Die Bearbeitung der eingegangenen Mängel-Coupons erfolgte durch einen Praktikanten und soll langfristig – je nach Bedarf – über eine Honorarkraft gewährleistet werden. Aufgrund der genannten Kategorie wurden die Mängel und Anregungen mit Hilfe einer zuvor festgelegten Aufgabenzuordnung an die zuständigen Ämter zur Bearbeitung und Stellungnahme weitergeleitet. Fälle, bei denen die Zuständigkeit unklar war oder bei denen die Zuständigkeit außerhalb der Stadtverwaltung lag, mussten in einem verwaltungsinternen Arbeitskreis beraten werden. Es wurde sich ebenfalls darauf verständigt, bei größeren Mängeln mit den Beteiligten (Beschwerdemanagement, Planungs- oder Tiefbauamt, Ordnungsamt, ADFC) einen Ortstermin zu vereinbaren.

**Bild 51:** Ausschnitt aus der Mängeldatenbank mit Beispiel für Fallbearbeitung

### Stadt Plauen

Die erste Aktion in Plauen im Rahmen des Modellvorhabens waren die Mängel-Coupons. Für die Aktion wurde ein Fahrrad „präpariert“ und im Foyer des Rathauses mit Fragebögen und weiteren Hinweisen zum Modellvorhaben aufgestellt. Eine Verteilung per Tageszeitung wie in Lingen erfolgte nicht, jedoch wurde die Aktion mehrmals in der Presse bekannt gegeben.

Insgesamt gingen bis Ende 2002 350 Fragebögen im Mängelbriefkasten bzw. per Post bei der Verwaltung ein.

Eine große Bandbreite von Mängeln und Anregungen wurde von den Plauener Bürgern genannt. Einfach zu behebbende Mängel wie hinderlicher Bewuchs an und Schlaglöcher auf den Wegen wurden beschrieben und Anregungen für ein komplettes Radverkehrsnetz aufgezeigt.

### Die Mittwochsrunde

Eine Praktikantin der Verwaltung überprüfte und dokumentierte die eingegangenen Fragebögen. Darüber hinaus hat sich verwaltungsintern eine so genannte „Mittwochsrunde“ zur Bearbeitung der eingehenden Bögen gebildet (mittwochs 11-12 Uhr). In der AG Verkehrsorganisation, die seit Jahren besteht, werden dann die Maßnahmen diskutiert, die kurzfristig umsetzbar

sind. Die AG Verkehrsorganisation tagt jeden Donnerstag (2-3 Stunden). Mitglieder sind u.a. Straßenbau, Polizei, Ordnungswesen, Verkehrsplanung, die Termine zählen als Anhörung. „Erfolgsmeldungen“ gehen an die Presse, unterstützt durch die Aktion „Daumen drauf“ (s. **Bild 52**).

**Bild 52:** Pressebericht „Daumen drauf“ (City Journal, 25.01.2002)

# Gymnasienmeile perfekt

Teil 2 der Aktion „Daumen drauf“ – Etappen auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Stadt

VON JENS LOTT

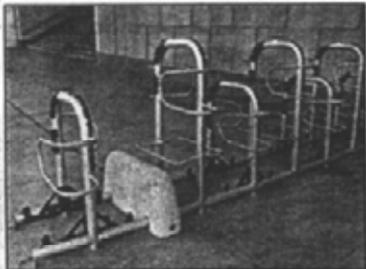
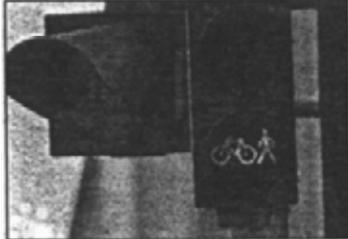
Die „Gymnasienmeile für Radler“ steht. Zwischen dem Diesterweg- und dem Lessing-Gymnasium wurden ein- und zweiseitig Fußwege für den Fahrradverkehr freigegeben.

„Die gefährlichsten Straßenteile im Bereich **Friedensbrücke (Foto oben)**, Straße der Deutschen Einheit und August-Bebel-Straße sind somit für die Radfahrer sicher passierbar“, so Ute Indlekofer, Plauener Verantwortliche des vom Bund geförderten Projektes „Fahrradfreundliche Innenstadt“. Die **Ampelanlage an der Einmündung der Kaiserstraße/Bebelstraße (Foto unten links)** weist zudem auf die paritätische Nutzung des Überweges durch Radfahrer und Fußgänger hin.

**Fotoausstellung**  
Eine vierzehntägige Fotoausstellung mit dem Titel „Radfahren im Stadtverkehr“ soll ab dem 8. April anhand von mehr als 40 Tafeln eindrucksvoll Informationen zu Möglichkeiten sicheren Fahrens in dichten Verkehrsräumen geben.

**Beirat tagt am 5. Februar**  
Der 20-köpfige Beirat „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ trifft sich Dienstag, 5. Februar, zu einer Sitzung im Plauener Rathaus. Die zu erörternden Themen werden gegenwärtig zusammengetragen und systematisiert.

**Stehen Ständer bald ständig?**  
Finden sich Sponsoren, so könnte der zurzeit angemietete Fahrradständer vor dem Plauener Rathaus ebenso wie ein für das 1. Quartal 2002 geplanter Ständer vor der Vogtlandbibliothek bald schon als ständige Einrichtungen ihre Funktion erfüllen. Die Leichtmetall-Konstruktionen eignen sich ideal als Werbeträger. Nähere Infos unter Tel. 03741/291-1290. — FOTO: JENS LOTT

### **Lutherstadt Wittenberg**

Der Mängelbogen wurde Anfang 2002 im Amtsblatt der Lutherstadt Wittenberg abgedruckt, so dass er in einer Auflage von 25.000 Exemplaren an alle Wittenberger Haushalte verteilt wurde.

Bis Ende 2002 gingen knapp 150 Rückmeldungen über Mängel und Anregungen in der Verwaltung per Post, Fax oder durch persönliche Abgabe ein.

Zu den genannten Mängeln gehörten überwiegend Detailprobleme wie Asphaltaufrüchte, ungenügende Beschilderung oder parkende Autos auf Rad- und Fußwegen. Eine Konzentration auf einzelne Abschnitte und Stellen im Wegenetz war festzustellen.

### **Die AG Sofortmaßnahmen**

Für die Abarbeitung der Mängelbögen ist die AG Sofortmaßnahmen zuständig. Diese AG ist eine Unterarbeitsgruppe der Lenkungsrunde, dem projektbegleitenden Beirat im Rahmen des Modellvorhabens. Mitglieder der AG Sofortmaßnahmen sind je ein Vertreter vom Amt 61.5 Stadtplanung, 60.5 Straßenunterhaltung, Baudurchführung, der Kommunale Service GmbH (KSW) und ein Stadtrat.

Den Mängeln wurde ein zuständiges Amt oder ein Verfahrensweg (z.B. Ortstermin durch die AG) zugewiesen und sie wurden in einer Liste aufgenommen. Ein ausdrückliches Controlling-system wurde zur Überwachung der Mängelbearbeitung nicht erstellt.

In der AG wurden Maßnahmenpakete entwickelt, aus denen innerhalb eines Jahres eine Vielzahl erforderlicher Maßnahmen abgeleitet und größtenteils behoben werden konnten. In Wittenberg waren dies vor allem Verbesserungen in den Bereichen Straßenbeleuchtung, Warteflächen an ÖPNV-Haltestellen, Querungshilfen, Beschilderung und Markierung, Sanierung von Verkehrsanlagen, Anrampungen, punktuelle Unterhaltungsleistungen und organisatorische Optimierungen bei der Straßenreinigung.

Die Einarbeitung in die laufende Straßenunterhaltung und unter dem Sachzwang haushaltsrelevanter Verbindlichkeiten erschwerten die Abarbeitung. Leider gelang es nicht, außerordentliche Haushaltsmittel (5.000 €) pauschal für die AG Sofortmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Dies wäre sehr hilfreich gewesen.

### **Bewertung**

Mängel-Coupons stellen einen wichtigen Bestandteil eines Qualitätsmanagementsystems für den Fuß- und Radverkehr dar. Sie sind ein wichtiges Element der Bürgermitwirkung.

Die Erfahrungen haben gezeigt, dass nach einer anfänglichen „Welle“ der Rückmeldungen der Mängel-Coupons diese nach ca. ½ Jahr nachlassen. Die primäre Befürchtung der Verwaltung, die Eingänge nicht abarbeiten zu können, hat sich nicht bestätigt. Wichtig ist die Rückmeldung an die Einsender: entweder per Presseinformation, per Presseartikel über behobene Mängel (Aktion „Daumen drauf“ in Plauen, s. **Bild 53**) oder persönliche Anschreiben.

Wichtig im Sinne einer Qualitätssicherung im Fuß- und Radverkehr ist eine Wiederholung der Mängelbogen-Aktion in bestimmten Abständen (alle 2-3 Jahre).

### **Baustein 13**

#### **Verankerung des Leitgedankens „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ in Politik und Verwaltung: Dienstanweisung und Qualitätsziele (Lutherstadt Wittenberg)**

##### **Anlass und Konzept**

Zur Verankerung des Leitgedankens „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ in Verwaltung und Politik hat die Lutherstadt Wittenberg eine Dienstanweisung erlassen. Weiterhin wurden Qualitätsziele, Handlungsfelder und Organisationsstruktur per Grundsatzbeschluss des Stadtrats beschlossen (s. **Tab. 8**).

##### **Die Dienstanweisung**

Am 22.05.2002 erging vom Oberbürgermeister der Lutherstadt Wittenberg eine Dienstanweisung zur Regelung der Arbeitsweise der Verwaltung im Rahmen des Modellvorhabens „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ mit folgenden Punkten:

1. Zweck, Gegenstand und Geltungsbereich;
2. Das Modellvorhaben;
3. Organisations- und Arbeitsstruktur;
4. Fußgänger- und Fahrradbeauftragter;
5. Kernarbeitsgruppe;



Laut der Dienstanweisung sollten die Ergebnisse der Arbeitsgruppen in der Lenkungsrunde diskutiert und abgestimmt werden. Mitglieder der Lenkungsrunde sind die Führungskräfte der Verwaltung, Mitglieder und Leiter der Kernarbeitsgruppe und die Forschungsnehmer. Die hier getroffenen Beschlüsse sollten für die Verwaltung bindend und umgehend in die entsprechenden Ausschüsse und den Stadtrat eingebracht werden.

### Die Qualitätsziele

In der Dienstanweisung wurden neben den Organisationsstrukturen auch die Qualitätsziele festgeschrieben (s. **Tab. 8**). Qualitätsziele dienen der Handlungsorientierung. An ihnen können alle Maßnahmen gemessen und deren Erfolg überprüft werden. Es ist zu unterscheiden zwischen einem Leitbild, das die übergeordnete Zielrichtung angibt, und den konkreten, messbaren Indikatoren, die der Orientierung und Bewertung im Detail dienen. Als Vorlage diente der Lutherstadt Wittenberg ein Stadtratsbeschluss der Stadt Herdecke.

Zur Überprüfung der Qualitätsziele sollen die Indikatoren jährlich zum 31.12. durch den Beauftragten erhoben werden und der Stadtrat sollte über die Ergebnisse informiert werden.

**Tab. 8:** Qualitätsziele der Lutherstadt Wittenberg

Bereich	"Wir in der Lutherstadt Wittenberg wollen, dass..."	Indikator z.B.
Stadtplanung	... die Belange zur Förderung des Fußgänger- und Radfaherverkehrs auch bei der Siedlungsentwicklung konsequent berücksichtigt werden.	Bebauungspläne, Länge der geplanten Fuß-/ Radwege zur Länge der geplanten Straßen
Radverkehrsanlagen / Fußwege	... durchgängige Anlagen für den Radverkehr geschaffen werden.	Radwege, Radfahrstreifen, geöffnete Einbahnstraßen, Tempo-30-Zonen, Radfahrer frei
	... durchgängige Anlagen für den Fußverkehr behindertengerecht geschaffen werden.	Gehwege, verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerzonen
Verkehrssicherheit	... niemand mehr bei einem Verkehrsunfall ums Leben kommt oder schwer verletzt wird,  ... das Verletzungsrisiko soweit wie möglich vermindert wird,  ... alle Straßen in einer für die jeweilige Randnutzung angemessenen Weise sicher überquert werden können.	
Stadtentwicklung	... alle Einwohner innerhalb von 10 Minuten (entsprechend 600 m Wegelänge) zu Fuß die notwendigen Einrichtungen des täglichen Bedarfs erreichen können.	Einwohner im 600 m-Einzugsbereich von Nahversorgungen im Verhältnis zur Gesamteinwohnerzahl

Modellvorhaben Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt  
Anhang - Bausteine

Institutioneller Bereich	<p>... eine umweltfreundliche Verkehrsentwicklung Gegenstand aller kommunalen Planungsvorhaben und Planungswerke ist,</p> <p>... die Qualität der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung durch geeignete Verfahren zur Information, Beteiligung und Kooperation von Verwaltungen, Verbänden, Interessengruppen, Bürgerinnen und Bürgern nachhaltig erhöht wird,</p> <p>... alle Bürgerinnen und Bürger Zugang zu den kommunalen Planungsdaten haben,</p>	<p>Existiert ein VEP, ein Fuß- und Radverkehrskonzept?</p> <p>Gibt es kommunale Standards im Sinne nachhaltiger Entwicklung für B-Pläne?</p> <p>Wird Öffentlichkeitsarbeit auch dort durchgeführt, wo sie nicht vorgeschrieben ist?</p>
	<p>... die umgesetzten Verkehrskonzepte und Maßnahmen hinsichtlich der festgelegten Handlungsziele auf ihre Erreichung überprüft werden.</p>	<p>Gibt es eine kooperative Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Bürgern?</p> <p>Haben alle Bürger Zugang zu den kommunalen Daten?</p> <p>Wird der Erfolg / Misserfolg kommunalen Handelns überprüft?</p>
	<p>... die Führung und Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr verbessert werden.</p>	Defizitanalyse / Verbesserungen
	<p>... an exponierten öffentlichen Einrichtungen etc. überdachte Abstellanlagen vorhanden sind.</p>	Defizitanalyse / Verbesserungen
	<p>... die Führung, Aufenthaltsqualität und Querungsmöglichkeiten (barrierefrei) für den Fußverkehr verbessert werden.</p>	Defizitanalyse / Verbesserungen
Öffentlichkeitsarbeit	<p>... bis 2003 allen Wittenbergern das Modellvorhaben bekannt ist.</p>	Umfrage
Service	<p>... sich der technische und informative Service weiter verbessert.</p>	Reparatur, Karten- und Informationsmaterial, Leihmöglichkeiten, Diensträder, Wegweisung, Gepäckservice
Verknüpfung	<p>... die Verknüpfung Fahrrad / ÖPNV optimiert wird.</p>	
Vernetzung	<p>... die Anzahl von Projekten / Events zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs erhöht wird.</p>	
Luft	<p>... die Gesundheitsgefährdung durch Luftschadstoffe soweit wie möglich verringert.</p>	Anteil der Einwohner / Betroffenen mit einer Luftschadstoffbelastung von NO <sub>2</sub>
Verkehrslärm	<p>... eine unbeeinträchtigte Kommunikation im Straßenraum überall möglich ist.</p>	
Verkehrsmittelwahl	<p>... so viele auf die Stadt bezogenen Wege wie möglich zu Fuß, mit dem Rad, mit dem ÖPNV oder in Fahrgemeinschaften des MIV zurückgelegt werden.</p>	Entwicklung der Anteile des Fußverkehrs / des Radverkehrs / des Umweltverbundes

### **Bewertung**

Die Lutherstadt Wittenberg hat mit der Dienstanweisung (verwaltungsintern), dem Grundsatzbeschluss des Stadtrats mit den Qualitätszielen, den Handlungsfeldern und der Organisationsstruktur gute Rahmenbedingungen zur Verankerung des Leitgedankens „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ geschaffen. Die festgelegte, jährliche Überprüfung der Qualitätsziele und der Bericht an die Politik hat noch nicht stattgefunden. Es muss festgestellt werden, dass die Verwaltungsspitze bisher nicht genügend auf die Einhaltung ihrer Dienstanweisung geachtet hat.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Instrumentarium im Sinne eines Qualitätsmanagements für den Fuß- und Radverkehr gut ist, zur Effektivität aber die Kontrolle der Prozesse und Leistungen seitens der Verwaltungsspitze und der Politik gehört.