

öffentliche Sitzung

V063/17

V o r l a g e

an den Rat der Stadt Helmstedt
Über den Verwaltungsausschuss,
den Ausschuss für öffentliche Sicherheit und Ordnung (ASO),
den Ortsrat Emmerstedt
und den Ortsrat Barmke

Radverkehrskonzept der Stadt Helmstedt

Der Arbeitskreis „Fahrradfreundliches Helmstedt“ wurde im April 2015 mit dem Ziel gegründet, die Infrastruktur der Radwege im Stadtgebiet zu verbessern und das Radfahren stärker in das Bewusstsein der Bevölkerung zu rücken.

Auf der Grundlage des damals nicht umgesetzten Radwegekonzeptes aus dem Jahre 1996 wurde innerhalb von eineinhalb Jahren ein Radverkehrskonzept erarbeitet, das auf dem früheren Konzept aufbaut und dieses mit den heutigen Anforderungen unter Berücksichtigung veränderter gesetzlicher Vorgaben weiterentwickelt. Nach umfangreicher Ist-Analyse wurde ein Maßnahmenkatalog erarbeitet, mit dem die im Konzept formulierten Ziele in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Der Inhalt des Konzeptes ist mit der Verwaltung abgestimmt worden.

Zu den ersten sichtbaren Maßnahmen, die im Vorfeld des Konzeptes in Zusammenarbeit zwischen Arbeitskreis und Verwaltung bereits umgesetzt worden sind, gehören die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer entgegengesetzt der Fahrtrichtung sowie Schaffung neuer Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt. Entsprechend der Priorität und Handlungsspielräume des städtischen Haushaltes sollen weitere Maßnahmen folgen, um einen spürbaren Anstieg des Radverkehrsanteiles der Bevölkerung zu erreichen und damit auch einen wichtigen Beitrag für den Klimaschutz zu leisten.

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Helmstedt stimmt dem Radverkehrskonzept und der daraus resultierenden Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für Fahrradfahrer zu.

(Wittich Schobert)



Radverkehrskonzept Stadt Helmstedt

- Grundlagen -

Stand: Oktober 2016

Stadt Helmstedt
FFHE - Arbeitskreis Fahrradfreundliches Helmstedt



Inhalt

1. Einleitung
- 1.2. Aktuelle Regelungen zur Radverkehrsplanung
2. Aufbau und Inhalt des Radkonzeptes Helmstedt
- 2.1. Zielsetzung und Zweck
3. Grundlagen zur Radverkehrssituation
- 3.1. Stadtstruktur
- 3.2. Wege im Alltag
- 3.3. Freizeitradverkehr
4. Radverkehrsnetz
- 4.1. Maßnahmen im Radverkehrsnetz
5. Fahrradabstellanlagen
6. Wegweisung für den Radverkehr
7. Freizeitradverkehr
8. Radverkehrsführung und Radverkehrsanlagen
- 8.1. Verkehrsberuhigung/Einrichtung von Fahrradstraßen
- 8.2. Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer
- 8.3. Gestaltung von Knotenpunkten
- 8.4. Radverkehrsführung
9. Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation
10. Finanzierung und Personalbedarf
11. Umsetzung

1. Einleitung

Eine stetig steigende Anzahl an Radfahrern zeigt, dass der Radverkehr in vielen Städten und Gemeinden eine immer größere Rolle bei der Verkehrsmittelwahl einnimmt. Der Radverkehrsanteil in Deutschland liegt durchschnittlich bei ca. 13 %. Für die Zukunft wird ein Anteil von 20 % und mehr angestrebt. Schätzungen der Verkehrswacht zufolge liegt der Radverkehrsanteil in Helmstedt zur Zeit noch deutlich unter diesen Zahlen. Die Stadt Helmstedt hat aber große Potentiale den Radverkehrsanteil zu steigern, denn das Fahrrad ist in unserer Gesellschaft zunehmend akzeptierter und auch „trendiger“ geworden. Interessant ist die Entwicklung bei Jugendlichen, die das Bedürfnis nach Mobilität zunehmend weniger auf das Auto fokussieren. Einen besonderen Stellenwert nehmen Fahrräder mit Elektroantrieb ein. Durch die Elektro-Fahrräder hat sich der Aktionsradius der Radfahrer beträchtlich erhöht und größere Distanzen können ohne allzu große Anstrengungen zurückgelegt werden. Weiterhin haben die Nutzungsmöglichkeiten des Fahrrades durch den Gebrauch von Fahrradanhängern zugenommen. Durch die Kopplung von Elektro-Fahrrädern mit Fahrradanhängern wird das Rad zunehmend zur Alternative für Transporte im Kurzstreckenbereich. Möglicherweise wird insbesondere bei Senioren die Bedeutung von dreirädrigen Fahrrädern zunehmen. Durch das erhöhte Sicherheitsgefühl dieser Fahrräder verlängert sich die individuelle Teilnahmemöglichkeit am Verkehr und damit am öffentlichen Leben.

Die Steigerung des Radverkehrs hat auch viele positive Effekte auf unsere unmittelbare Umwelt, wie z.B. Verminderung von Lärm- und Abgasemissionen, Klimaschutz, Förderung der räumlichen Versorgungs- und Handelsstrukturen, auf die Radfahrer viel stärker orientiert sind als die Autofahrer, Entlastung von Straßen und Plätzen vom Autoverkehr sowie positive Effekte auf die Gesundheit.

Die Bundesregierung bekräftigt mit dem Nationalen Radverkehrsplan das Ziel, den Radverkehr weiter zu fördern. Mit dem Nationalen Radverkehrsplan und der „Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzkonzepten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative“ (Kommunalrichtlinie) stehen Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs zur Verfügung.

1.2. Aktuelle Regelungen zur Radverkehrsplanung

Der Schwerpunkt der Radverkehrsförderung lag bis in die 2000er Jahre auf selbstständigen oder straßenbegleitenden Radwegen. Durch Erkenntnisse der Verkehrsforschung, insbesondere zu Unfällen, haben sich Leitlinien und die verkehrsrechtlichen Mindestanforderungen an Radwege und die Radverkehrsführung deutlich erhöht. Die neuen Regelungen sind in der StVO-Novelle von 1997 und in ihrer Bestätigung von 2009 verankert. Wichtige Grundsätze sind:

- Radverkehr ist Fahrverkehr und findet auf der Fahrbahn statt.
- Nur wenn Gründe wie hohes Kfz-Aufkommen oder beengte Fahrbahnverhältnisse die Verkehrssicherheit von Radfahrern gefährden, sind gemäß StVO benutzungspflichtige Radwege zulässig.
- Wesentlich bei der Radverkehrsführung ist eine durchgehende und übersichtliche Linienführung, insbesondere an Einmündungen und Querungen.
- Ergänzende Maßnahmen zu den Radwegen, wie Querungshilfen, Abstellanlagen oder Wegweisungen sind mit zu berücksichtigen.
- Gehwege werden nur ausnahmsweise für den Radverkehr freigegeben, sofern sie eine ausreichende Breite und kein erhebliches Fußgänger-aufkommen aufweisen. Bei der Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr hat dieser auf den Fußgänger-verkehr unbedingt Rücksicht zu nehmen.

Damit verlagert sich der Schwerpunkt der Radverkehrsplanung weg vom Bau eigenständiger Radwege hin zu Fahrradstreifen auf den Fahrbahnen.

Weitere Einzelheiten zur Führung des Radverkehrs sind in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) enthalten.

2. Aufbau und Inhalt des Radverkehrskonzeptes Helmstedt

Das Radverkehrskonzept Helmstedt gliedert sich in einen Grundlagenteil und einen Maßnahmen- teil.

Der Grundlagenteil bildet die Leitlinie zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur und zeigt damit auch Möglichkeiten zur Erhöhung des Radverkehrsanteils. Er listet verschiedene Handlungsfelder auf und wird zur Veranschaulichung durch Kartendarstellungen und Abbildungen ergänzt.

Aus dem Grundlagenteil werden in einem zweiten Teil Maßnahmen entwickelt. Der Maßnahmen- teil wird ständig weiterentwickelt und aktualisiert. Damit soll flexibel auf Verkehrsentwicklungen, Baumaßnahmen im Stadtgebiet und die Bedürfnisse der Radfahrer reagiert werden. Konkrete Maßnahmen zur Radverkehrsförderung werden jedes Jahr von der Verwaltung in Abstimmung mit Vertretern des Arbeitskreises Fahrradfreundliches Helmstedt festgelegt.

Das Konzept berücksichtigt die bisherigen Verkehrskonzepte und auch Leitbilder zur Stadtentwick- lung und baut teilweise auf ihnen auf.

Das Konzept wird inhaltlich von der Arbeitsgruppe Fahrradfreundliches Helmstedt der Stadtverwal- tung und örtlichen Fachverbänden – Polizei, Verkehrswacht, Agenda 21, Senioren im Straßenver- kehr und ADFC getragen und weiterentwickelt. Allen freiwilligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sei an dieser Stelle für Ihr Engagement und Ihre konstruktive Mitarbeit gedankt.

2.1. Zielsetzung und Zweck

Das Radverkehrskonzept betrachtet die Stadt Helmstedt mit ihren Ortsteilen Emmerstedt, Barmke und Bad Helmstedt sowie Büddenstedt, Hohnsleben, Reinsdorf und Offleben (vorbehaltlich des Fusionsergebnisses).

Ziel des Konzeptes ist es, den Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen durch Verbesserung der Rahmenbedingungen weiterhin zu steigern. Das Radverkehrskonzept zielt so- wohl auf den Alltags- als auch auf den Freizeitradverkehr und soll das Fahrrad in seiner Funktion als Verkehrsmittel fördern und stärken. Dazu sind die notwendigen Voraussetzungen für eine dau- erhafte, nachhaltige und effiziente Radverkehrsförderung auszubauen. Sicherheit, Leichtigkeit und Effektivität sind dabei die wesentlichen Faktoren für die Attraktivität des Radverkehrs.

Das Radverkehrskonzept ist wesentliche Grundlage für die Förderung des Radverkehrs als Sys- tem mit den Bausteinen Infrastruktur, Service und Öffentlichkeitsarbeit. Es berücksichtigt die fol- genden Punkte:

- Weiterentwicklung vorhandener Vorüberlegungen zum Radverkehrsnetz für den Alltags- und auch den Freizeitradverkehr unter Berücksichtigung des schon bestehenden Radverkehrs- konzeptes der Stadt Helmstedt von 1996.
- Verbesserung der Radwegequalität und Radverkehrsführung.
- Aufzeigen von Ausbaumöglichkeiten für die begleitende Infrastruktur (Fahrradparken, Weg- weisung), soweit erforderlich.
- Aufzeigen von Entwicklungen möglicher Serviceangebote (Fahrradverleih, Fahrradservice in Verbindung mit Einkaufszentren, Pannenservice, ...).

- Es beruht auf einer umsetzungsorientierten Herangehensweise. Es ist auf Weiterentwicklung und Realisierung in großen und kleinen Schritten ausgelegt.
- Entwicklung eines fahrradfreundlicheren Klimas. Fortschritte und Erfolge in der Radverkehrsförderung bieten die Möglichkeit, das eigene Stadt-Image positiv zu besetzen und unter dem Aspekt von verbesserter Stadt- und Lebensqualität zu vermarkten.

Das Radverkehrskonzept

- bildet eine Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung im Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln für den Radverkehr,
- ermöglicht die Einordnung der Maßnahmen in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen und städtebaulichen Aktivitäten der Stadt,
- ist die Grundlage für Förderanträge zu Radverkehrsmaßnahmen.

3. Grundlagen zur Radverkehrssituation

3.1. Stadtstruktur

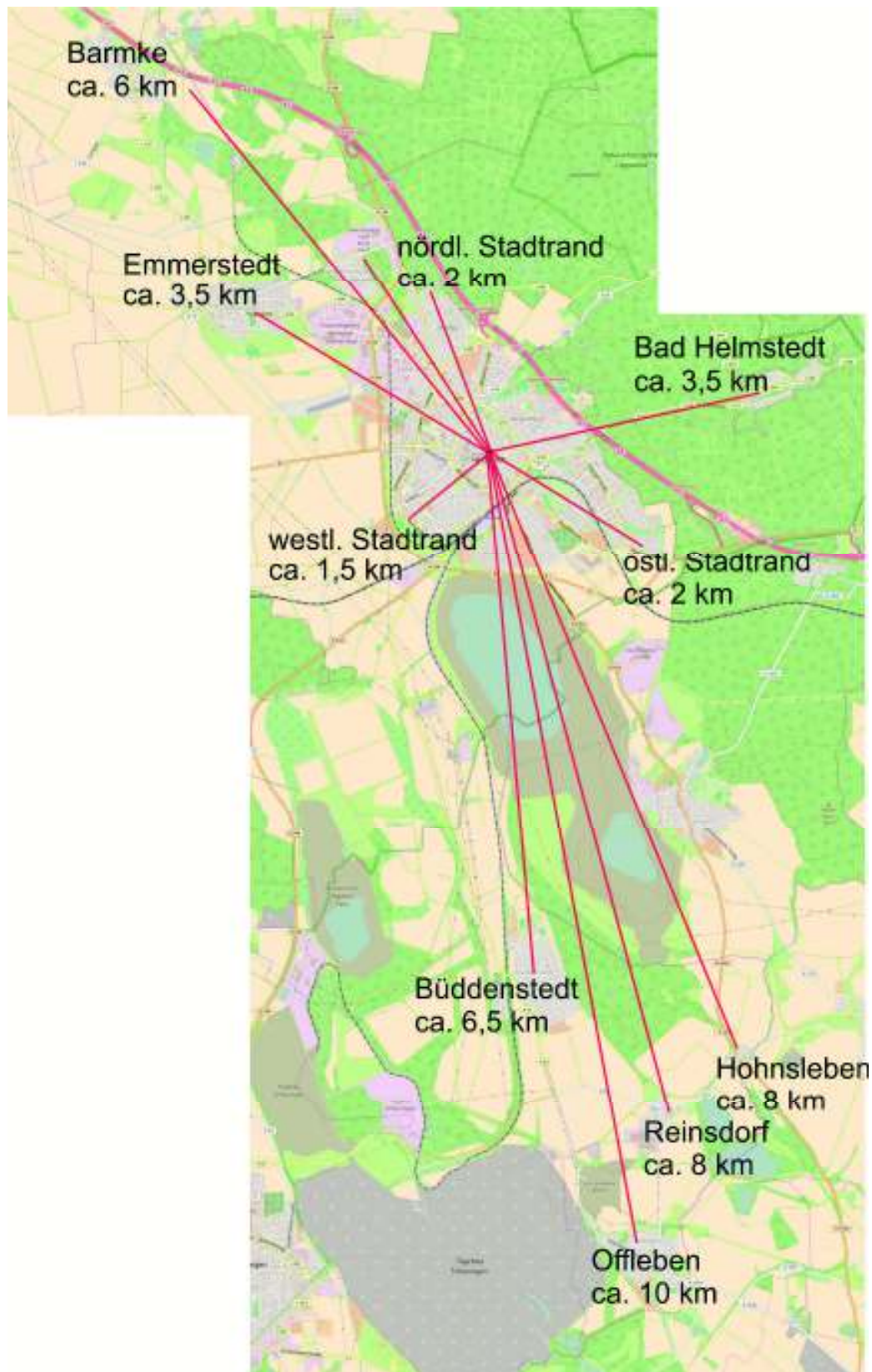
Die Stadt Helmstedt, zwischen Elm und Lappwald gelegen, besitzt sowohl in ihrer Funktion als Mittelzentrum der Region als auch als Ort mit steigenden Freizeit- und Naherholungsaktivitäten einen hohen Stellenwert. Aus verkehrlicher Sicht heißt das, zum einen die alltäglichen Radverkehrsbeziehungen der einheimischen Bevölkerung bei der Stadtentwicklung und allen Planungen zu berücksichtigen und zum anderen auch die Ansprüche, die Naherholungssuchende sowie Besucher der Stadt an die Verkehrsinfrastruktur stellen.

Helmstedt bietet günstige Rahmenbedingungen für den Radverkehr. Die meisten bedeutsamen Einrichtungen Helmstedts liegen zentral im Innenstadtbereich (Verwaltung, Stadtbücherei, Schwimmbad, Fußgängerzone). Ringförmig um den Stadtkern ordnen sich die Einkaufszentren und die sozialen Betreuungs- und Bildungseinrichtungen (Kindergärten, Schulen) an. Die Struktur der Stadt ist kompakt, von den Außenbereichen bis zur Innenstadt mit der Fußgängerzone sind es etwa 1-2 km Luftlinie. Die Ortsteile Barmke, Emmerstedt, Bad Helmstedt und die zukünftigen Ortsteile Büddenstedt, Offleben, Reinsdorf und Hohnsleben (vorbehaltlich des Fusionsergebnisses) befinden sich etwa zwischen 3,5 bis 10 km Luftlinie vom Stadtzentrum entfernt. Dies bedeutet, dass das Stadtzentrum mit seinen zentralen Versorgungseinrichtungen und vielen Freizeiteinrichtungen in einer fahrradfreundlichen Distanz zu allen Ortsteilen liegt.

Das Relief hat einige - mittlere - Steigungen, die gut zu bewältigen sind, z.B. Roter Torweg, Walbecker Straße, Memelstraße und Galgenbreite.

3.2. Wege im Alltag

Die Erreichbarkeit der Versorgungszentren und der Helmstedter Kernstadt erfolgt von Emmerstedt und Bad Helmstedt aus über befestigte Radwege. Eine befestigte Radweganbindung von Barmke ausgehend muss noch geschaffen werden.



Karte Stadtstruktur mit Distanzen Innenstadt, Stadtteile und zukünftige Stadtteile (vorbeh. Fusion)

3.3. Freizeitradverkehr

Im Landkreis Helmstedt wird der Fahrradtourismus seit einigen Jahren stark gefördert. Die Stadt Helmstedt ist ein attraktives Ziel für Freizeitradfahrer.

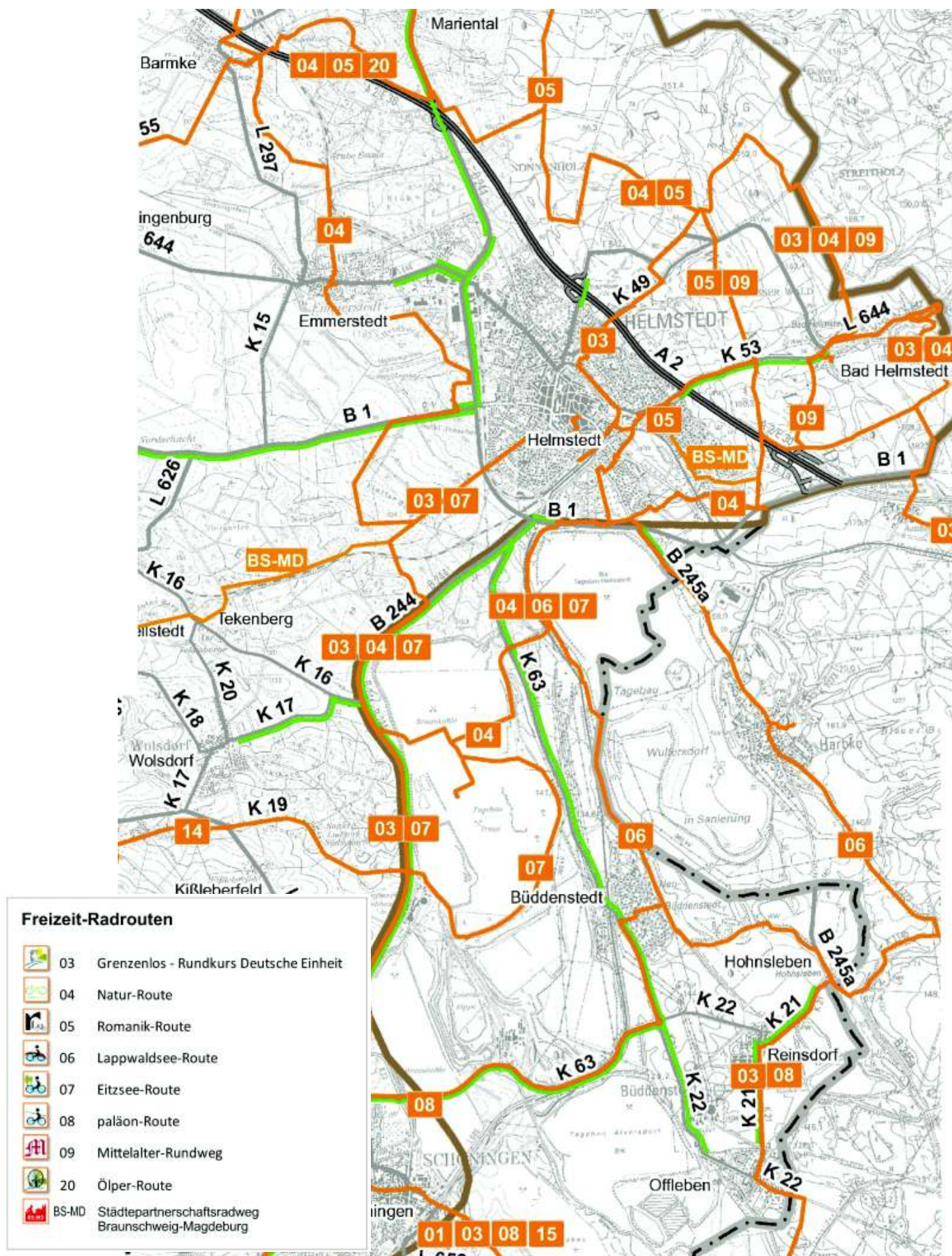
Folgende ausgeschilderte Radrouten durchqueren oder tangieren das Stadtgebiet Helmstedt:

- Städtepartnerschaftsradweg Braunschweig-Magdeburg
- Grenzenlos - Rundkurs Deutsche Einheit
- NaTour – Route
- Romanik – Route
- Lappwaldsee – Route
- Eitzsee – Route
- Mittelalter – Route
- Kulturschätze rund um den Elm (nicht ausgeschildert, aber im Tourbuch beworben)

Das freizeitorientierte Radfahren stellt andere Anforderungen an die Radverkehrsplanung als der Alltagsradverkehr. Es werden andere Ziele angefahren, z.B. Museen, teilweise gibt es auch Überschneidungen der Ziele, z.B. Gaststätten. Anders als eine Alltagsroute verläuft eine freizeittouristische Radroute nicht möglichst gradlinig zu einem Zielpunkt, sondern bindet Sehenswürdigkeiten und schöne Nebenstrecken mit ein. Neben den lokalen Radfahrern sind im Freizeitbereich häufiger Ortsfremde am Radverkehr beteiligt. Dies stellt erhöhte Anforderungen an Wegweisungen und Kartenmaterial zur Orientierung und Information.

Die vorhandene Beschilderung ist regelmäßig – einmal im Jahr – zu unterhalten, zu reinigen und ggf. anzupassen.

Ergänzende Infrastruktur im Stadtgebiet kann viel dazu beitragen, den Freizeitradverkehr in Helmstedt attraktiv zu machen, z.B. Informationstafeln mit Hinweisen zu fahrradfreundlichen Angeboten oder Fahrradboxen, in denen Fahrräder mit Gepäck bei einem Stadtbummel wettergeschützt und diebstahlsicher abgestellt werden können.



Karte Freizeitradrouten um Helmstedt mit Ortsteilen (vorbeh. Fusion)
(Quelle: Landkreis Helmstedt, GIS-Büro, ergänzt Arbeitskreis FFHE)

4. Radverkehrsnetz

Das bestehende Radverkehrsnetz wurde so weiterentwickelt, dass die wichtigsten Ziel- und Quellorte zukünftig durch sichere und komfortable Radwege verbunden werden können. In einer Karte werden die Radrouten und die Knotenpunkte im Radverkehrsnetz dargestellt. Es kann nach Bedarf weiterentwickelt und modifiziert werden.

Das Radverkehrsnetz stellt die bevorzugte Basis für Maßnahmenpakete dar, z.B. Verbesserung der Radwegebeschaffenheit und der Radverkehrsführung. Erforderlich für die Steigerung des Radverkehrsanteils ist vor allem die sichere Anbindung von den Ortsteilen an das Zentrum. Damit werden die Quellorte (Wohngebiete) und die am meisten angefahrenen Ziele (z.B. Einkaufen, Behörden, Freizeitziele) verbunden. Berücksichtigt sind dabei der Alltags- und Berufsradverkehr, sowie der Radverkehr zu den Schulen und sozialen Einrichtungen. Wichtige Verbindungen und Lückenschlüsse sind mit zu berücksichtigen.

4.1. Maßnahmen im Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz gibt wichtige Anhaltspunkte hinsichtlich der Maßnahmen zum Ausbau eines fahrradfreundlichen Verkehrsnetzes.

Die Hauptrouten erhalten hohe Priorität und sollen optimale Bedingungen für Radfahrer besitzen, d.h. sie sollten verkehrssicher und durchgängig befahrbar sein, einen guten Wegebelag und keine Hindernisse aufweisen, d.h. eine möglichst einheitliche Führungsform ist erforderlich.

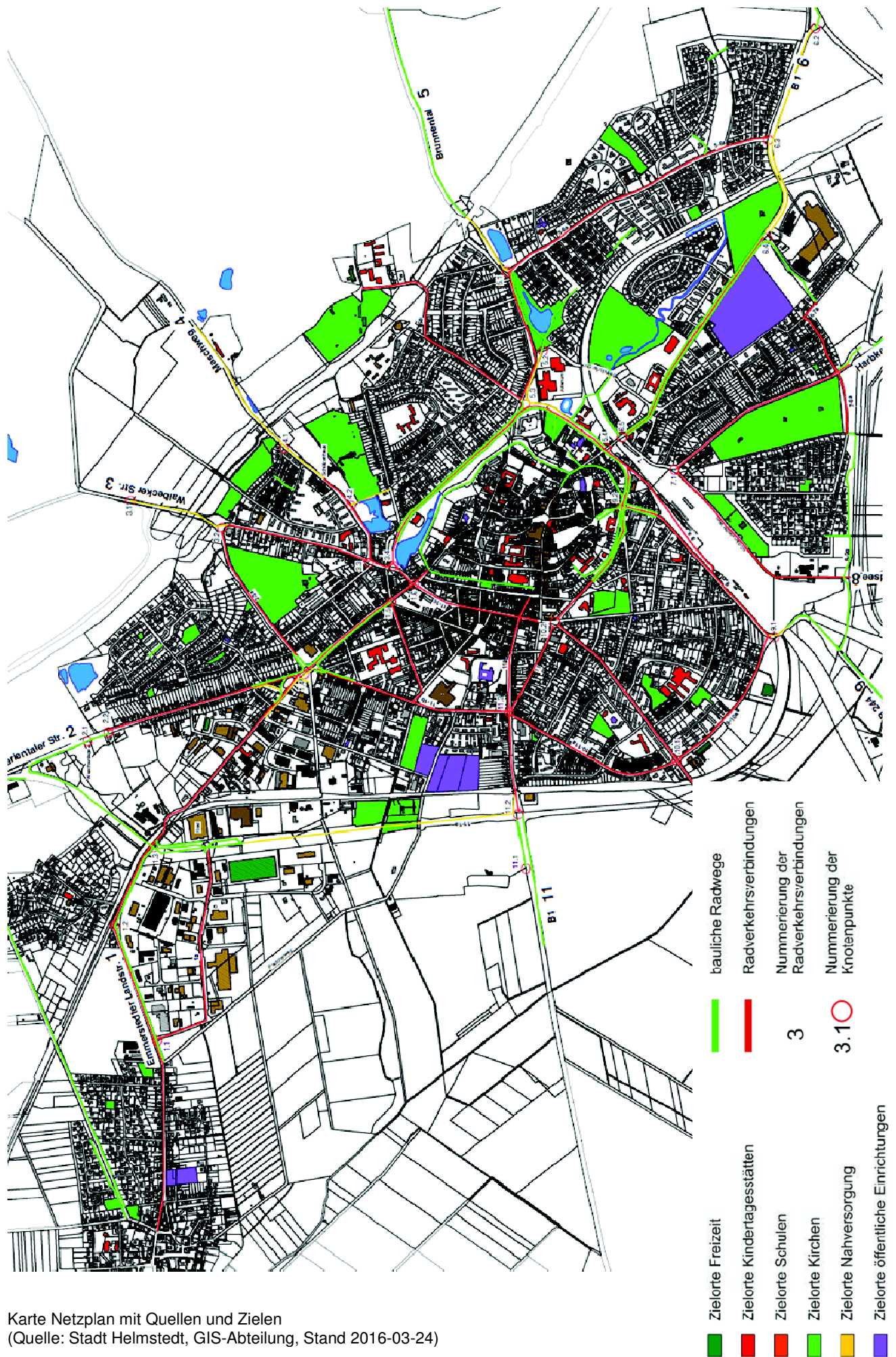
Außerdem soll bei allen verkehrstechnischen Maßnahmen im Stadtgebiet zukünftig der Radverkehr beachtet werden.

Die Radwegeverbindungen werden vom Arbeitskreis und der Verwaltung regelmäßig überprüft und eine Mängelliste wird erstellt. Die Ergebnisse werden in einer Foto- und Tabellendokumentation zusammengeführt und bilden die Grundlage für den Maßnahmenkatalog, der jährlich für die jeweilige Haushaltsplanung zu Grunde gelegt wird. Daraus werden Empfehlungen für die Beseitigung der Mängel mit Prioritätenskala erstellt.

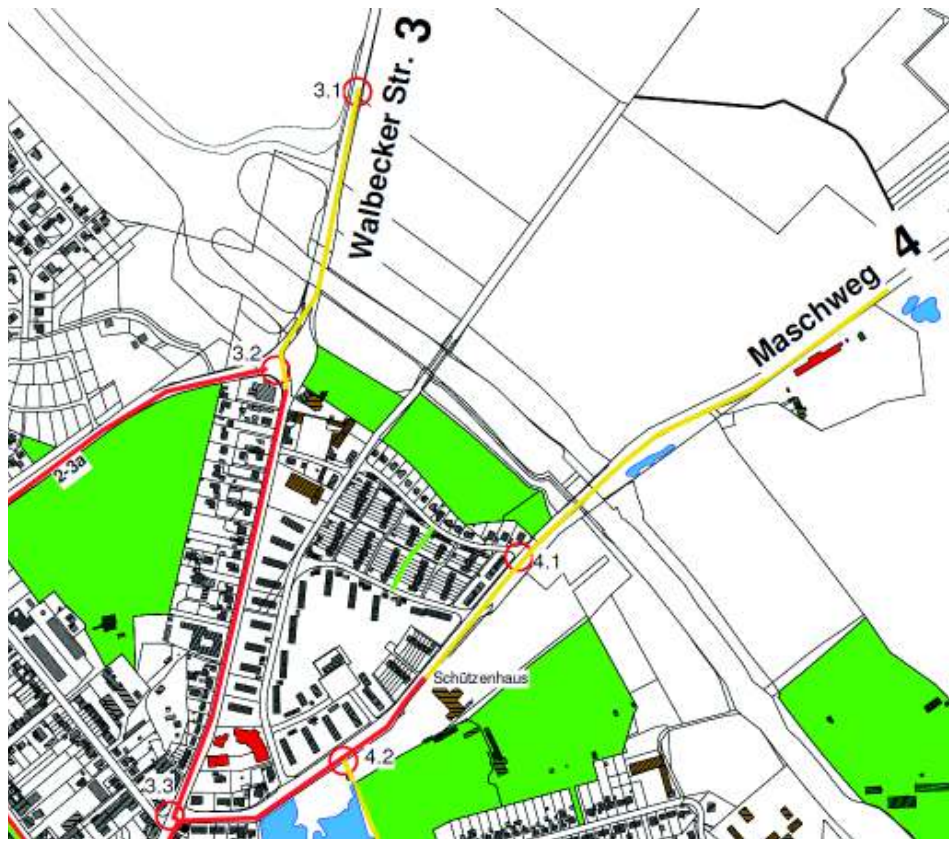
Beispielsweise werden folgende Parameter geprüft:

- Verkehrssicherheit auf den Haupt- und Querrouten,
- Radwegezustand und -führung, für Neubaumaßnahmen entsprechend der ERA 2015,
- Verkehrssicherheitsprüfungen an festgelegten Knotenpunkten,
- Führung an den Einmündungen der Haupt- und Querverbindungen.

Wie eingangs erwähnt, besteht das System Radverkehr aus den Bausteinen Infrastruktur, Service und Öffentlichkeitsarbeit. Für diese Bausteine werden Maßnahmenpakete entwickelt, die im Folgenden dargestellt werden.



Karte Netzplan mit Quellen und Zielen
(Quelle: Stadt Helmstedt, GIS-Abteilung, Stand 2016-03-24)



Karten-Ausschnitt Streckenabschnitt und Knotenpunkte.
(Jeder Streckenabschnitt erhält eine Nr., Walbecker Str. z.B. Nr. 3, die Knotenpunkte an dieser Strecke werden fortlaufend nummeriert, z.B. 3.1, 3.2, 3.3, ...)

5. Fahrradabstellanlagen

Alle Einrichtungen von öffentlichem Interesse, der Innenstadtbereich und wichtige Freizeiteinrichtungen sollen mit ausreichenden Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden.

Es sollen Anlehnbügel mit Knieholm aufgestellt werden. Diese werden auch bereits überwiegend im Stadtgebiet verwendet. Zusätzlich soll es an ausgewählten Standorten eine „Sonderausführung Rad“ geben, die als sog. „Eyecatcher“ die Fahrradfreundlichkeit der Stadt besonders ins Bewusstsein rückt. Die Fahrradständer „Sonderausführung Rad“ sollen von Firmen oder engagierten Personen gesponsert werden. Die Anbringung eines kleinen Sponsoren-Labels ist erwünscht.



Die konstruktiven Empfehlungen nach der „ADFC-Richtlinie Fahrrad-Abstellanlagen“ sind dabei berücksichtigt worden.

Eine Bestandserfassung ist erfolgt und liefert einen Überblick über die Anzahl und Verteilung der Fahrradabstellanlagen. Die Bestandserfassung berücksichtigt die Anzahl vorhandener Fahrradabstellanlagen, den Grad der Belegung und die Qualität der Anlage.

Bei den Fahrradabstellmöglichkeiten an den Schulen in Helmstedt besteht erheblicher Handlungsbedarf. Hier ist eine Bedarfsermittlung durch die Verwaltung erforderlich. Ziel muss es sein, für jeden Schüler, der mit dem Fahrrad zur Schule kommt einen sicheren Fahrradabstellplatz bereit zu stellen.

6. Wegweisung für den Radverkehr

Um das Radverkehrsnetz auch öffentlich deutlich zu machen, wird ein Wegweisungssystem eingerichtet, das die Verbindungen zwischen den Hauptzielen und Hauptquellen anzeigt. Die Wegweisung soll an den wichtigen Kreuzungspunkten Richtung und Entfernung anzeigen. Da das Beschilderungssystem auch auf den Freizeitverkehr und Radurlauber zielt, ist eine Verknüpfung zu den Wegweisungen der Radrouten im Landkreis mit einzuplanen.

Das Radverkehrskonzept soll neben der Darstellung in klassischer Kartenform auch in Form von digitalen sowie interaktiven Medien (GPS bzw. Fahrradroutenplaner) dargestellt werden.

7. Freizeitradverkehr

Neben den lokalen Radfahrern sind im Freizeitbereich häufiger Ortsfremde am Radverkehr beteiligt. Dies stellt erhöhte Anforderungen an Wegweisungen und Kartenmaterial zur Orientierung und Information. Gleichzeitig aber ist der Radurlaub insgesamt großräumiger und überörtlich geprägt. Daher wird eine enge Abstimmung mit den Nachbarkommunen gesucht für eine kontinuierliche, möglichst bruchlose Wegeführung sowie ein übergeordnetes und einheitliches Orientierungssystem. Dieses umfasst Hinweisschilder, Wegweiser sowie Kartenmaterial.

8. Radverkehrsführung und Radverkehrsanlagen

Im nachfolgenden sind die baulichen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen für Radverkehrsanlagen beschrieben.

8.1. Verkehrsberuhigung/ Einrichtung von Fahrradstraßen

Auf innerörtlichen Nebenstraßen wird eine Verkehrsberuhigung angestrebt (Tempo 30). Dadurch passt sich das Geschwindigkeitsniveau von Kfz- und Radverkehr annähernd an und beide können gemeinsam auf der Fahrbahn geführt werden.

Die Ausweisung von Fahrradstraßen ist für Helmstedt nicht zwingend erforderlich.

8.2. Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer

Soweit es die Gegebenheiten von Einbahnstraßen und das Verkehrsaufkommen zulassen, werden diese für den Radverkehr im Gegenverkehr freigegeben.

8.3 Gestaltung von Knotenpunkten

Knotenpunkte an den Kreuzungen sind nach Möglichkeit so zu gestalten, dass der Radverkehr sicher und komfortabel mitgeführt wird. Beispiele sind: Einfädelspuren, Aufstellflächen vor Ampeln im Kreuzungsbereich, Querungshilfen.

8.4. Radverkehrsführung

Es ist zu überprüfen, ob die benutzungspflichtigen Radwege noch den aktuellen Anforderungen genügen. Ggf. muss die Möglichkeit von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen überprüft werden.

9. Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Wichtig ist, dass das Thema Radverkehr immer wieder in den öffentlichen Blick und das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer gerückt wird. Eine offensive Kommunikation in der Öffentlichkeit ist ein wichtiger Teil in der Radverkehrsförderung. Änderungen im Mobilitätsverhalten breiter Bevölkerungsschichten werden am besten erreicht, wenn die Attraktivität und ein persönlicher Nutzen des Radfahrens vermittelt werden.

In engem Kontakt mit der Presse soll beständig über die Entwicklungen des Radverkehrs berichtet werden. Wesentlicher Anknüpfungspunkt ist die Kommunikation über Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs:

- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit während der Aufstellung des Radverkehrskonzeptes,
- Berichte über umgesetzte Bausteine,
- Vorhalten einer Anlaufstelle bzw. eines festen Ansprechpartners in der Stadtverwaltung, um Fragen und Anregungen, die im Zusammenhang mit dem Radverkehr stehen, möglichst schnell beantworten und ggf. umsetzen zu können

10. Finanzierung und Personalbedarf

Letztlich ist für die Erreichung der Ziele des Radverkehrskonzeptes und die Umsetzung der Maßnahmen eine deutliche Aufstockung der finanziellen Mittel erforderlich. Ein genauso wichtiger Faktor aber - um seitens der Stadt auch bei begrenzten finanziellen Möglichkeiten optimale Ergebnisse in der Radverkehrsförderung zu erzielen - ist eine koordinierte, konsequente und kontinuierliche städtische Radverkehrspolitik.

Das Radverkehrskonzept soll auch nach seiner Erstellung durch die Arbeitsgruppe aus Verwaltung und örtlichen Fachverbänden weitergeführt werden.

11. Umsetzung

Mit dem Radverkehrskonzept wird ein zielorientiertes Maßnahmenbündel entwickelt, das schrittweise umgesetzt werden soll. Von der Arbeitsgruppe werden Maßnahmen vorgeschlagen, durch die finanzielle und personelle Ressourcen in der Folge gebündelt werden.

Die haushaltsrelevanten Maßnahmen sollen zeitlich so festgelegt werden, dass sie in die anstehenden Haushaltsberatungen jeweils im Herbst einfließen können. Sollten sich günstigere Rahmenbedingungen für andere Maßnahmen ergeben, als vorgeschlagen, können diese vorgezogen werden.

Der Maßnahmenkatalog wird von der Arbeitsgruppe betreut und nach aktuellen Erfordernissen ergänzt. Vorschläge hierzu können jederzeit aus der Bevölkerung, Politik oder Vereinen und Verbänden erfolgen.

Einfallsrichtung aus Himmelsrichtung: Norden Marientaler Str. innerorts, Tabelle 2

Straße/Abschnitt	Problem	Empfehlung	Foto Ist-Zustand	Abb./Skizze Soll-Zustand
2				
2.2				
Marientaler Str. in Höhe der Firma Hirth.	Radwegbreite für beide Richtungen incl. Mofa zu gering.	Wegverbreiterung auf 2,5 m		
In beiden Richtungen Nutzungspflichtiger kombinierter Fuß-/Radweg-Mofa frei.	Breite nicht ausreichend 2,2 m	Einfahrtdasche markieren und durch Schutzstreifen (ggf. Segmente, 1,25 m.) verlängern.		
Beginn u. Ende	Keine Ausfäldtasche	Gefahrzeichen 138 „Radverkehr“ anordnen		
	keine Warnschilder.	Sichthindernis versetzen.		
	Sichtbehinderung durch Gottesdienstschilder	Der einwärts führende Gehweg ist als Gehweg zu schmal und kann nicht zum Radfahren freigegeben werden		