

HILFE ZUR SELBSTHILFE:

WERKZEUGKASTEN FÜR RAD- UND NAHMOBILITÄTSKONZEPTE



AGFK MV

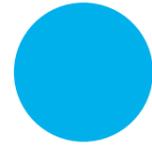
m
INITIATIVE
MOBILITÄTS
KULTUR



INHALT



VORWORT	4
HINTERGRUND UND EINLEITUNG	6
NACHWORT UND DANKSAGUNG	82
IMPRESSUM	83



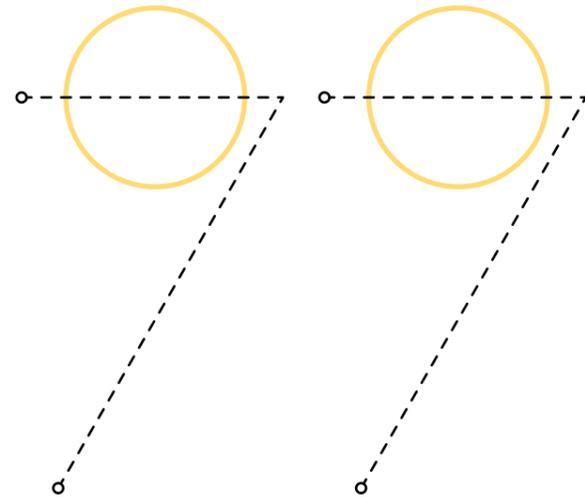
TEIL 1 – DIE ANLEITUNG: Schritt für Schritt in vier Etappen zum selbst erarbeiteten Rad- und Nahmobilitätskonzept	10
ETAPPE I: AUFBAU EINER ARBEITSGRUPPE	12
Schritt 1: Suchen Sie sich Mitstreitende	12
Schritt 2: Vereinbaren Sie ein erstes Austauschtreffen	12
Schritt 3: Suchen Sie externe Begleitung	14
ETAPPE II: INFORMATION, BETEILIGUNG UND KOOPERATION	14
Schritt 1: Beteiligen Sie die Gemeindevertretung	14
Schritt 2: Treten Sie mit Ihren Verwaltungen in Kontakt	14
Schritt 3: Informieren Sie die Öffentlichkeit	15
Schritt 4: Beteiligen Sie die Öffentlichkeit	15
ETAPPE III: ERARBEITUNG DES RAD- UND NAHMOBILITÄTSKONZEPTS	16
Schritt 1: Starten Sie mit einer Recherche	17
Schritt 2: Formulieren Sie SMARTe Ziele	18
Schritt 3: Erarbeiten Sie einen Netzplan	21
Schritt 4: Analysieren Sie den Bestand	26
Schritt 5: Erarbeiten Sie Maßnahmen	31
ETAPPE IV: VERABSCHIEDUNG DES KONZEPTS	36
UMSETZUNG VON MASSNAHMEN – EIN AUSBLICK	38

TEIL 2 – DIE WERKZEUGE: Praktische Hilfestellungen, Methoden und gute Beispiele	40	3
--	-----------	----------



CHECKLISTE AKTEURE	42
GRUPPENORGANISATION	45
MUSTERTAGESORDNUNG	47
MÖGLICHKEITEN DER BETEILIGUNG (PARTIZIPATION)	48
BEISPIELUMFRAGE	52
CHECKLISTE PLÄNE UND KONZEPTE	54
METHODE KARTENABFRAGE	55
SMARTE ZIELE	57
ERARBEITUNG EINES NETZPLANS (ANALOG ODER DIGITAL)	59
ERHEBUNGSBOGEN	62
STECKBRIEF DER ERHEBUNGSKRITERIEN – AUSFÜLLHILFE ERHEBUNGSBOGEN	64
MAPILLARY	68
BEISPIELERHEBUNGSBOGEN	69
BEISPIEL BESTANDSKARTE	70
QUICK-WIN-MASSNAHMEN	71
BEISPIEL MASSNAHMENSTECKBRIEF	74

TEIL 3 – DAS RAD- UND NAHMOBILITÄTSKONZEPT: Die Standard-Konzeptvorlage	76
---	-----------



WAS MACHT DIE IDENTITÄT EINER DÖRFLICHEN GEMEINDE AUS? INSBESONDERE, WENN SIE DURCH EINE GEMEINDEFUSION NEU STRUKTURIERT WURDE?

Einer meiner Ansätze in der Gemeinde Hohenkirchen war: Sichere Rad- oder Fußwege zwischen den Dörfern spielen eine zentrale, aber oft übersehene Rolle. Diese Wege erfüllen eine essenzielle soziale Funktion für das Zusammenleben von Menschen in ländlichen Räumen: Sie verbinden die Menschen von Dorf zu Dorf und schaffen Möglichkeiten für direkte und persönliche Begegnungen und sind so eine Art „soziales Schmiermittel“ zwischen den Dörfern einer Gemeinde.

In früheren Zeiten verbanden die Kirchspiele mit Ihren Kirchwegen die Dörfer. Diese historischen Pfade und Wege förderten nicht nur den Austausch von Waren, sondern auch das soziale Leben in den Gemeinden. Leider gingen viele dieser Verbindungen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts verloren.

In unserer Gemeinde Hohenkirchen, im Klützer Winkel westlich von Wismar gelegen, haben wir ein Radwegenetz entwickelt, das inzwischen fast alle elf Dörfer miteinander verbindet. So können Kinder nachmittags sicher von Dorf zu Dorf fahren, ohne dass die Eltern ständig als „Taxi“ einspringen müssen. Auch die Touristen schätzen die Möglichkeit, das Hinterland entspannt mit dem Rad zu erkunden – eine attraktive Alternative zur stark frequentierten Küste, die dadurch spürbar entlastet werden kann.

Als Bürgermeister mit niederländischen Wurzeln, ist mir die Bedeutung des Fahrrades im Alltag der Menschen in den Niederlanden aus der eigenen Familie bekannt. Gerade auch im ländlichen Raum ist die Infrastruktur darauf ausgelegt, sodass Radfahren sicher und bequem möglich ist. Diese Normalität wünsche ich mir auch in meiner Gemeinde Hohenkirchen.

Der hier vorgestellte Werkzeugkasten könnte gerade kleinen Gemeinden eine Anleitung geben, wie auch Sie mit begrenzten finanziellen Mitteln und ohne ausreichende personelle Ressourcen in den Verwaltungsstrukturen ein Rad- und Nahmobilitätskonzept für Ihre Gemeinde umsetzen können. Aus eigener Erfahrung weiß ich: Es braucht nicht viele Menschen, um so einen Prozess anzustoßen – nur ein paar, die wirklich motiviert sind. Aus solchen, zu einem Thema vereinten Gruppen können oft neue Impulse für weitere Themen einer Gemeinde entstehen.

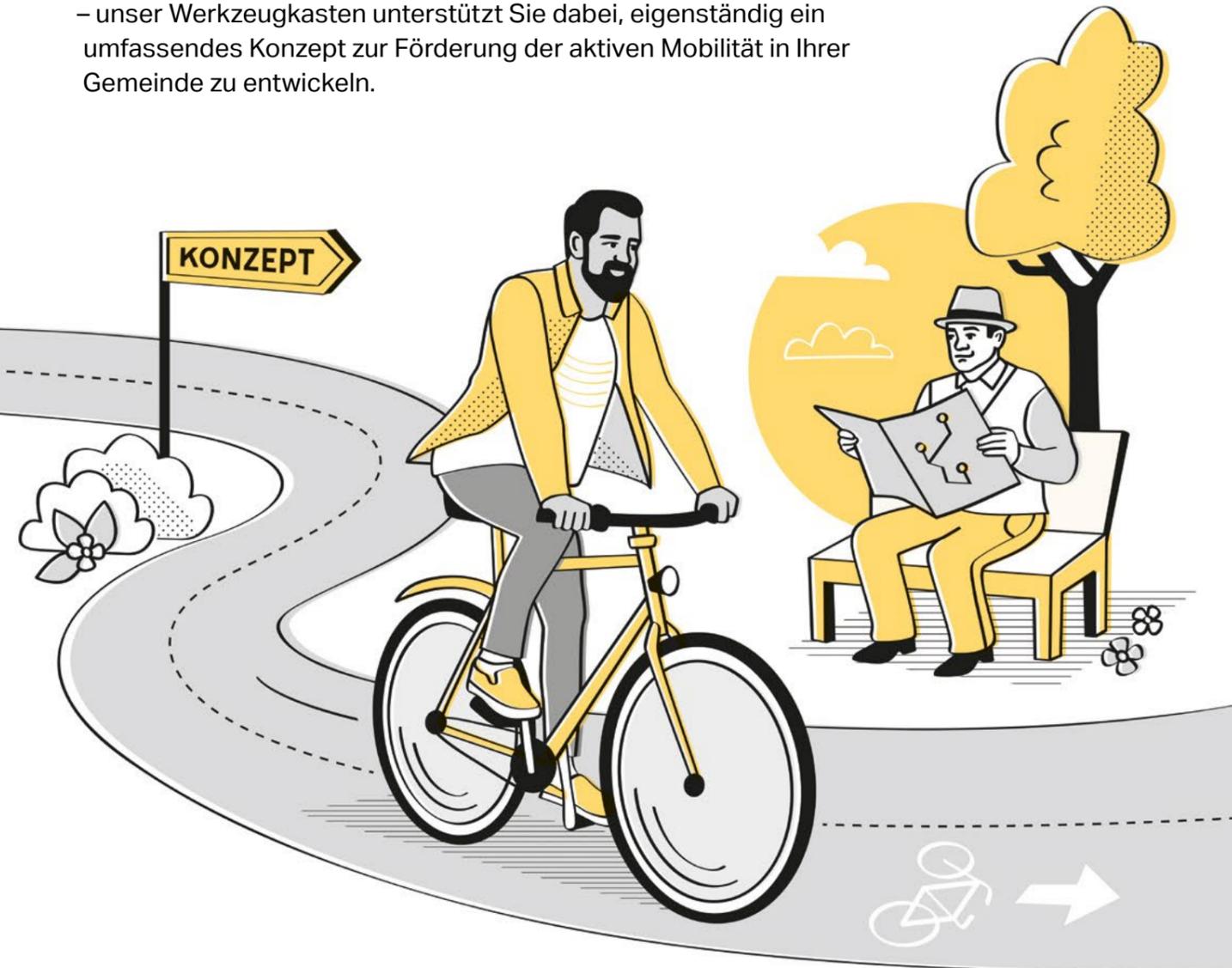
Ein durchdachtes Radwegenetz ist mehr als Infrastruktur – es stärkt die sozialen Verbindungen und macht Dörfer lebenswerter. Ein sicheres und durchdachtes Wegenetz stärkt die Gemeinschaft und macht unsere Dörfer zu Orten, an denen sich Menschen gerne begegnen. Lassen Sie sich von unseren Erfahrungen inspirieren und gestalten Sie mit dem Werkzeugkasten die Zukunft Ihrer Gemeinde.

JAN VAN LEEUWEN,
stellvertretendes Vorstandsmitglied AGFK MV
und Bürgermeister der Gemeinde Hohenkirchen

HINTERGRUND UND EINLEITUNG



Dieser Werkzeugkasten wurde speziell für Nicht-Fachleute entwickelt, die ein Rad- und Nahmobilitätskonzept für ihre Gemeinde erarbeiten möchten. Er richtet sich gleichermaßen an engagierte Bürgerinnen und Bürger sowie an Mitarbeitende kleiner Verwaltungen in ländlichen Gemeinden. Vielleicht sind Sie bereits Mitglied einer Bürgerinitiative, Teil der Gemeindevertretung, in einem anderen ehrenamtlichen Amt oder auch in der Verwaltung tätig – unser Werkzeugkasten unterstützt Sie dabei, eigenständig ein umfassendes Konzept zur Förderung der aktiven Mobilität in Ihrer Gemeinde zu entwickeln.



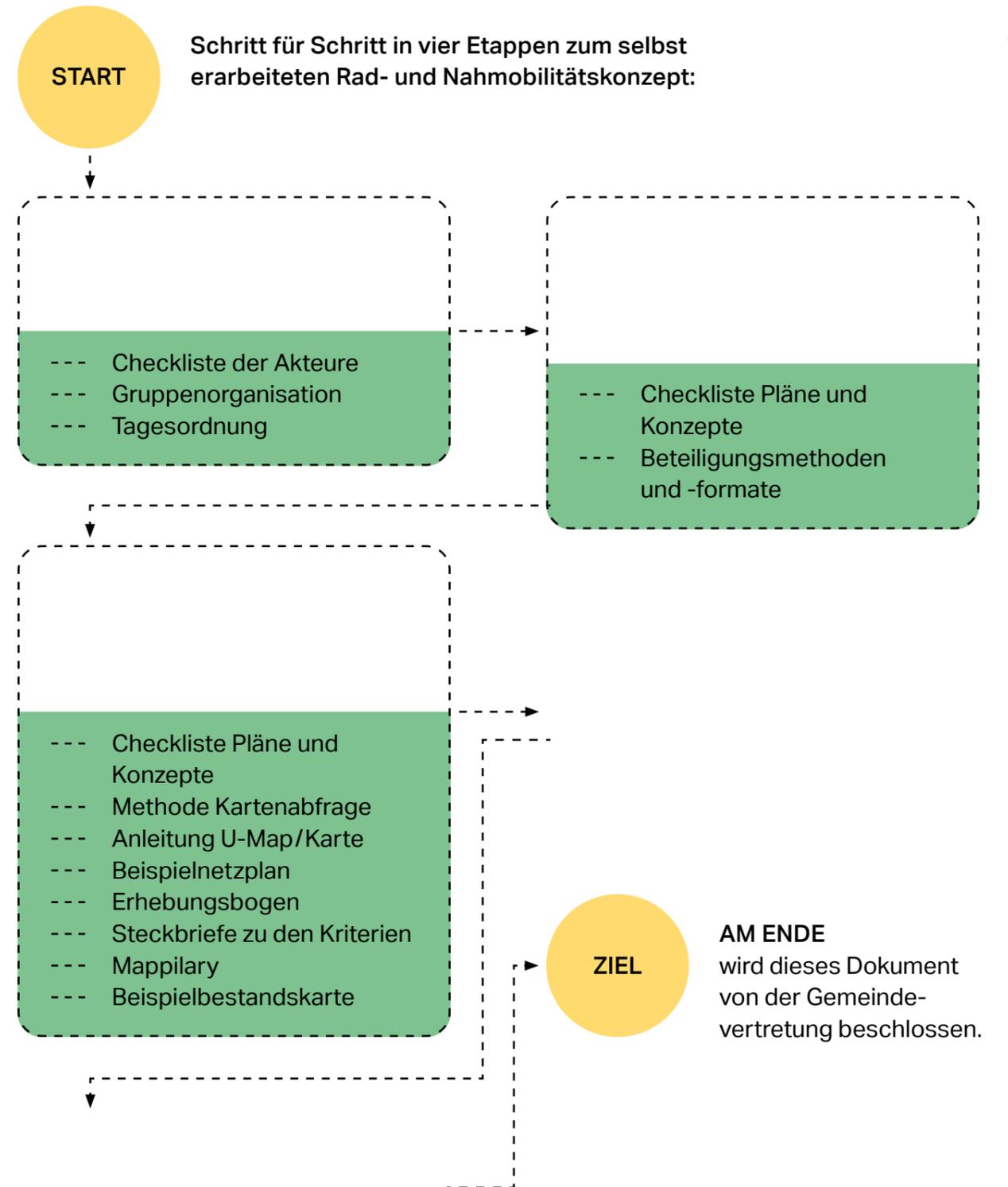
In vielen kleinen Gemeinden im ländlichen Raum sind die finanziellen Mittel begrenzt, gleichzeitig gibt es oft ein starkes Engagement und den Wunsch, auch zu Fuß oder mit dem Rad sicher von A nach B zu kommen. Unser Werkzeugkasten bietet Ihnen das notwendige Fachwissen und die praktischen Werkzeuge, um selbstständig ein Rad- und Nahmobilitätskonzept zu erstellen. Das Wichtigste dafür bringen Sie selbst mit: Ihre lokalen Kenntnisse über vorhandene Schleichwege und bevorzugte Routen, aber auch über die Problemstellen und wichtigsten Ziele.

Mit leicht verständlichen Arbeitsanweisungen und hilfreichen Vorlagen begleiten wir Sie Schritt für Schritt. So können Sie ein Konzept erarbeiten, das auf die spezifischen Bedürfnisse und lokalen Gegebenheiten Ihrer Gemeinde zugeschnitten ist. Wenn die Erarbeitung des Konzeptes gut gelingt, dient es nicht nur als Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln, sondern legt auch die Basis für die Umsetzung von Maßnahmen in den nächsten 10 bis 20 Jahren.

Der Werkzeugkasten besteht grundlegend aus drei Teilen, die am Ende zusammen zu einem fertigen Rad- und Nahmobilitätskonzept führen.

TIPP:

Ziehen Sie in Erwägung, bei einzelnen Arbeitsschritten externe Hilfe hinzuzuziehen. Besonders bei größeren Workshops oder Diskussionsrunden kann eine externe Moderation oder planerische Kompetenz hilfreich sein. Die AGFK MV bietet im Rahmen ihrer Möglichkeiten Hilfe für Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern an und steht Ihnen bei etwaigen Herausforderungen zur Seite. Zögern Sie nicht, sich bei der AGFK MV zu melden, wenn Sie den Prozess beginnen möchten.



TIPP:

In Teil 2 sind Dokumente zum Ausdrucken bzw. Kopieren eingebunden, welche als separate Dateien zum Download zur Verfügung stehen unter www.agfk-mv.de/werkzeugkasten.

TEIL 1 – DIE ANLEITUNG:

Schritt für Schritt in vier Etappen zum selbst erarbeiteten Rad- und Nahmobilitätskonzept



„Zweifle nie daran, dass eine kleine Gruppe engagierter Menschen die Welt verändern kann – tatsächlich ist dies die einzige Art und Weise, in der die Welt jemals verändert wurde.“

- Margaret Mead -

ETAPPE I: AUFBAU EINER ARBEITSGRUPPE

Die gemeinsame Erarbeitung des Rad- und Nahmobilitätskonzepts in einer Gruppe ist vermutlich die effektivste Vorgehensweise. Holen Sie sich verschiedene Expertisen und Blickwinkel in die Gruppe, denn Menschen haben unterschiedliche Anforderungen an Infrastruktur. Außerdem macht es gemeinsam mehr Spaß, sich gegenseitig zu motivieren und zu unterstützen.

Schritt 1: Suchen Sie sich Mitstreitende.

Der Kreis der möglichen Akteure ist von der Gemeinde und den Gegebenheiten vor Ort abhängig. **DIE CHECKLISTE DER AKTEURE** kann Ihnen dabei helfen, relevante Personengruppen zu identifizieren. Kontaktieren Sie Menschen, die Begeisterung für das Thema haben oder bestimmte Kompetenzen in die Gruppe mitbringen können. Das wird die Arbeitsphase erleichtern.

Schritt 2: Vereinbaren Sie ein erstes Austauschtreffen

Teil a, Organisation: Nehmen Sie sich Zeit sich kennenzulernen, die Aufgabenstellung zu konkretisieren und die Grundlagen der Zusammenarbeit festzulegen. Nutzen Sie das Treffen, um Personenrollen (siehe **GRUPPENORGANISATION**) zu verteilen, damit die Verantwortlichkeiten geklärt sind und Sie gut aufgestellt in die Arbeit starten können. Sprechen Sie auch über die zukünftige Kommunikationsstruktur, damit klar ist, wie Sie als Gruppe in Kontakt bleiben (Chatgruppe? | E-Mail? | Dokumente teilen?). Überlegen Sie, wie die Vorbereitung der nächsten Treffen aussehen soll.



TIPP:

Geben Sie Ihrer Arbeitsgruppe einen Namen: Das stärkt das Teamgefühl!

Teil b, Zeitplanung: Gehen Sie unseren Werkzeugkasten zusammen durch und stellen Sie einen Zeitplan für die kommenden Wochen auf. Welche Inhalte möchten Sie wann erarbeitet haben? Reden Sie auch schon grob über Fähigkeiten und Interessen der Mitglieder, um später Aufgaben verteilen zu können. Legen Sie am Ende des Termins mindestens den Folgetermin fest und sprechen Sie darüber, was die Themen des nächsten Treffens sein könnten. Halten Sie dies vorab in einer **TAGESORDNUNG** für den nächsten Termin fest.



siehe Seite 42

siehe Seite 45

siehe Seite 47

Schritt 3: Suchen Sie externe Begleitung

Für den Erarbeitungsprozess kann in bestimmten Phasen ein externer Blick auf die Konzepterstellung oder die Erarbeitung (z. B. Moderation bei Workshops) helfen. Finden Sie eine Möglichkeit sich Feedback und Hilfe von Externen einzuholen (z. B. von Ämterebene, aus Planungs- oder Moderationsbüros, von anderen Gemeindemitgliedern). Wenn Sie in Mecklenburg-Vorpommern sind, könnte die AGFK MV ein möglicher Ansprechpartner sein.

ETAPPE II: INFORMATION, BETEILIGUNG UND KOOPERATION

Die erfolgreiche Umsetzung eines Projekts erfordert die systematische Einbindung aller relevanten Akteure. In einer demokratischen Gesellschaft schließt dies insbesondere die Beteiligung der Bevölkerung mit ein, da dies langfristig die Akzeptanz des Vorhabens erhöht.

Schritt 1: Beteiligen Sie die Gemeindevertretung

Zunächst sollte die Gemeindevertretung einbezogen werden, um formale Unterstützung und Legitimität sicherzustellen. Stellen Sie Ihr Vorhaben in den offiziellen Gremien der Gemeinde vor. Im Idealfall wird die Erarbeitung des Konzepts von einem Ausschuss begleitet. Am besten holen Sie sich den offiziellen Auftrag der Gemeindevertretung (oder des Ausschusses) zur Erarbeitung des Konzeptes. Ein späterer Beschluss des Konzeptes ist sonst eventuell schwieriger zu erreichen.

Schritt 2: Treten Sie mit Ihren Verwaltungen in Kontakt

Im nächsten Schritt ist der frühzeitige Kontakt zu den zuständigen Verwaltungsstellen entscheidend, um bestehende Planungen zu berücksichtigen. In Mecklenburg-Vorpommern z. B. sind zwar die allermeisten Gemeinden politisch selbstständig, die administrative Verwaltung der Gemeinden wird jedoch durch Ämter übernommen, denen noch weitere Gemeinden angehören. Auf der Ebene darüber gibt es die Landkreise. Versuchen Sie auf diesen beiden Ebenen Informationen zu bekommen, zu bereits bestehenden, übergeordneten Planungen (siehe auch CHECKLISTE PLÄNE UND KONZEPTE).

siehe Seite 54

Schritt 3: Informieren Sie die Öffentlichkeit

Indem die Bevölkerung informiert wird, steigt die Akzeptanz des Projekts und der zukünftigen Maßnahmen. Durch die Kommunikation der Arbeitsprozesse bleiben die Menschen in Ihrer Gemeinde kontinuierlich über den Fortschritt des Projekts auf dem Laufenden, werden eingebunden und setzen sich mit dem Thema auseinander.

Ermöglichen Sie auch weiteren Interessierten, Kontakt aufzunehmen und mitzumachen. Veröffentlichen Sie beispielsweise den Termin für das nächste Arbeitstreffen und ergänzen Sie einen Aufruf zur Mitarbeit.

Zu diesem Teil der Arbeit gehört das Schreiben von Texten sowie die Auswahl von aussagekräftigen Fotos, Plänen oder Grafiken. Eine eigene Projektseite mit regelmäßigen Updates auf der Gemeinde-Webseite könnte sinnvoll sein. Erwägen Sie außerdem, ob das Aufhängen von Plakaten sinnvoll ist oder ob Informationen z. B. im Gemeindeblatt oder an einem schwarzen Brett veröffentlicht werden sollten. Nutzen Sie je nach Bedarf weitere Kommunikationsplattformen wie Chatgruppen, Newsletter-Listen oder andere digitale Kanäle.

Gerade in kleinen Gemeinden kann aber auch das persönliche Gespräch mit einzelnen Gemeindemitgliedern wichtig sein, z. B. aus der Gemeindevertretung oder aus relevanten lokalen Ortsgruppen. Sprechen Sie deshalb regelmäßig über Ihre Arbeitsfortschritte und tauschen Sie sich aus.

Schritt 4: Beteiligen Sie die Öffentlichkeit

Versuchen Sie die Menschen vor Ort aktiv mit einzubinden. Dadurch können Sie von verschiedenen Meinungen, Erfahrungen und Ortskenntnissen in der Bevölkerung profitieren. Nicht alle Partizipationsmöglichkeiten sind in Ihrer Gemeinde sinnvoll. Scheuen Sie jedoch nicht den Aufwand, solche Verfahren durchzuführen. Gelingt es gut, erhöht das die Qualität und Akzeptanz des Konzeptes.

Ein bewährtes Instrument zur Beteiligung hat die AGFK MV in mehreren Gemeinden praktiziert: ein Workshop mit offener Diskussionsrunde und ggf. auch Kartenarbeit. Hier können interessierte Menschen aus der Gemeinde zusammenkommen und ihr gesammeltes lokales Wissen zusammentragen.

Neben diesem Ansatz gibt es weitere Möglichkeiten, um die verschiedenen Perspektiven in einer Gemeinde einzubeziehen.

Eine detaillierte Auflistung und Erklärung verschiedener **BETEILIGUNGSMETHODEN UND -FORMATE** finden Sie in den praktischen Hilfestellungen (Teil 2).

**TIPP 1:**

Versuchen Sie, durch verschiedene Formate alle Bevölkerungsgruppen anzusprechen: Alte und Junge, Berufstätige und Nicht-Berufstätige, Menschen aller Geschlechter und Herkunft sowie Menschen mit Behinderungen. So können Sie möglichst viele Perspektiven einbeziehen. Praktisch bedeutet dies, dass für Online-Formate auch eine analoge Variante angeboten werden könnte, um den Zugang für Kinder und ältere Menschen zu erleichtern.

**TIPP 2:**

Überlegen Sie sich zu Beginn der Arbeit an welcher Stelle der Konzepterstellung Sie die Gemeindemitglieder auf welche Weise einbinden möchten. Organisieren und Kommunizieren Sie diese Termine frühzeitig, denn so haben Sie auch als Gruppe motivierende Zwischenziele, auf die Sie hinarbeiten. Machen Sie bei der Beteiligung transparent, wie Hinweise und Informationen aus der Bevölkerung in ihren Netzplan oder Maßnahmenkatalog einfließen. Externe Unterstützung kann besonders bei diesen Terminen sinnvoll sein.



ETAPPE III: ERARBEITUNG DES RAD- UND NAHMOBILITÄTSKONZEPTS

In dieser dritten Etappe nimmt Ihr Rad- und Nahmobilitätskonzept Schritt für Schritt Form an. Dieser Prozess wird einige Zeit dauern und macht den Hauptteil Ihrer Arbeit aus. Lassen Sie sich nicht entmutigen, wenn viel diskutiert wird. Intensive Diskussionen sind ein wesentlicher Bestandteil des Prozesses und können zu neuen Erkenntnissen und einem besseren Ergebnis führen. Die Zusammenarbeit im Team und das Einbringen verschiedener Ideen und Meinungen nutzen die Vorteile der Schwarmintelligenz, was zu kreativen und durchdachten Lösungen führt.

Einige der hier kurz beschriebenen Arbeitsschritte können durchaus länger dauern. Lesen Sie sich Etappe III vor Beginn der eigentlichen Arbeit mehrmals durch, um zu verstehen, wie die einzelnen Schritte zusammenhängen und aufeinander aufbauen. Machen Sie sich mit den empfohlenen Werkzeugen aus Teil 2 vertraut, die Sie für die Erarbeitung dieser dritten Etappe benötigen könnten. Die Verweise zu den passenden Werkzeugen finden Sie in den Anleitungen zu den jeweiligen Schritten. Die in diesem Abschnitt erarbeiteten Ergebnisse tragen Sie am Ende in die standardisierte Konzeptvorlage ein, die dann zu Ihrem Rad- und Nahmobilitätskonzept wird (siehe **TEIL 3**).

Schritt 1: Starten Sie mit einer Recherche

Bevor Sie Ziele festlegen oder den Netzplan erarbeiten, ist es wichtig sich einen Überblick über die bisherigen Planungen, Konzepte und Vorhaben der Gemeinde, des Amtes, des Landkreises und des Landes zu verschaffen. Recherchieren Sie gründlich und sprechen Sie auch mit Ihren Nachbargemeinden über mögliche Pläne oder bisherige Beschlüsse, die für ihre Gemeinde relevant sind.

In Teil 2 finden Sie eine **CHECKLISTE FÜR PLÄNE UND KONZEPTE**, die in Frage kommen könnten. Tragen Sie alle Informationen zu Karten oder Daten zusammen, die Sie finden können. So sparen Sie sich doppelte Arbeit und können ergänzend zu älteren Planungen oder Beschlüssen von Nachbargemeinden oder höheren Ebenen arbeiten.

**TIPP:**

Recherchieren Sie auch, ob es in Ihrer Gemeinde historische Wegeverbindungen gibt, die evtl. in Vergessenheit geraten oder verloren gegangen sind. In Mecklenburg-Vorpommern können Sie sich online über das **GEOPORTAL MV** auf die Suche nach historischen Karten begeben (siehe Teil 2 für Details).

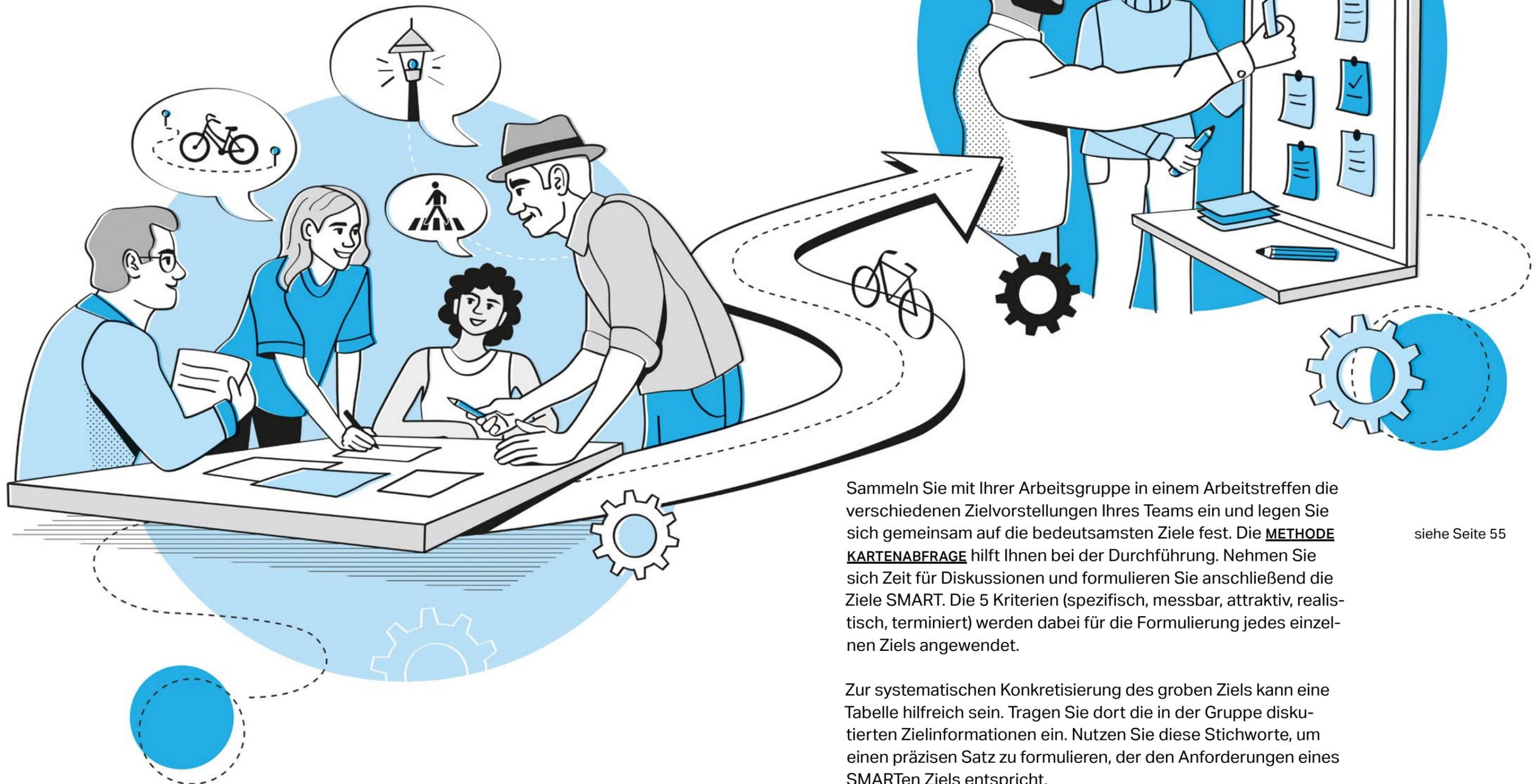
siehe Seite 76

siehe Seite 54

www.
geoportal-mv.de/
portal/
Geodatenviewer/
GAIA-MVlight

Schritt 2: Formulieren Sie SMARTe Ziele

Gemeinsame Ziele geben Orientierung, dienen als Ansporn und ihr Erreichen führt zu Zufriedenheit. Die SMART-Methode ist eine bewährte Herangehensweise zur Formulierung von Zielen. Mit der Verwendung dieser Methode können Sie erreichen, dass Sie Ihre Ziele möglichst konkret formulieren. Einerseits, damit diese für alle Beteiligten klar verständlich sind. Andererseits, um die Zielerreichung messbar zu machen.



Sammeln Sie mit Ihrer Arbeitsgruppe in einem Arbeitstreffen die verschiedenen Zielvorstellungen Ihres Teams ein und legen Sie sich gemeinsam auf die bedeutsamsten Ziele fest. Die **METHODE KARTENABFRAGE** hilft Ihnen bei der Durchführung. Nehmen Sie sich Zeit für Diskussionen und formulieren Sie anschließend die Ziele SMART. Die 5 Kriterien (spezifisch, messbar, attraktiv, realistisch, terminiert) werden dabei für die Formulierung jedes einzelnen Ziels angewendet.

Zur systematischen Konkretisierung des groben Ziels kann eine Tabelle hilfreich sein. Tragen Sie dort die in der Gruppe diskutierten Zielinformationen ein. Nutzen Sie diese Stichworte, um einen präzisen Satz zu formulieren, der den Anforderungen eines SMARTen Ziels entspricht.

siehe Seite 55

Die Tabelle kann in etwa so aussehen:

KRITERIUM	FRAGESTELLUNG	BEISPIEL
SPEZIFISCH	Um welches Thema genau geht es?	Fahrradbügel an ÖPNV-Haltestellen (Bus- und Bahn), um die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV zu erleichtern
MESSBAR	Wie kann ich das Ziel messbar und überprüfbar machen?	Insgesamt mindestens 35 Fahrradbügel (min. 4 Bügel an jede Bushaltestelle, 15 überdachte Bügel am Bahnhof)
AUSFÜHRBAR	Wie kann das Ziel erreicht werden?	Durch die Vergabe von Planungs- und Bauleistungen
REALISTISCH	Haben wir die Ressourcen (personell / finanziell / zeitlich), um das Ziel zu erreichen?	Passt (es gibt Fördergelder, wir haben Eigenmittel)
TERMINIERT	Bis wann ist es realistisch, das Ziel zu erreichen?	Ende 2028

Nachdem Sie das SMARTe Ziel ausformuliert haben, könnte es wie folgt aussehen:

Bis Ende 2028 (T) werden in der Gemeinde mindestens 35 Fahrradbügel (M) an ÖPNV-Haltestellen installiert, um die Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr zu verbessern (S). Die Fördermittel (R) werden zur Vergabe von Planungs- und Bauleistungen eingesetzt (A), um an jeder Bushaltestelle mindestens vier Fahrradbügel und am Bahnhof 15 überdachte Fahrradbügel zu errichten (M).

Weitere Beispiele zu **SMARTEN ZIELEN**, auch zum Fußverkehr, sind im Werkzeugkasten in Teil 2 zu finden.

siehe Seite 57



TIPP:

Eine SMARTe-Ziele-Tabelle zum Ausdrucken und Ausfüllen finden Sie unter: www.agfk-mv.de/werkzeugkasten

Schritt 3: Erarbeiten Sie einen Netzplan

Das „Herzstück“ Ihres Konzepts ist der sogenannte Netzplan. Ziel dieser Karte ist es, darzustellen, welche Wege für den Rad- und Fußverkehr zukünftig die relevanten Orte der Gemeinde miteinander verbinden sollen. Der Netzplan dient auch als Grundlage für die Wege, die in der später durchzuführenden Bestandsanalyse erfasst werden müssen. Sie können dabei sowohl digital als auch analog arbeiten. Die Schritte zur Erstellung sind weitestgehend identisch. In beiden Fällen arbeiten Sie mit einer Karte.

Eine detaillierte **ANLEITUNG**, wie Sie einen Netzplan mithilfe des Online-Programms U-Map oder einer analogen Karte erstellen können, finden Sie in den praktischen Hilfestellungen in Teil 2.

siehe Seite 59

Ein fertiger Netzplan für den Radverkehr, der mit U-Map erstellt wurde, könnte beispielsweise so aussehen:

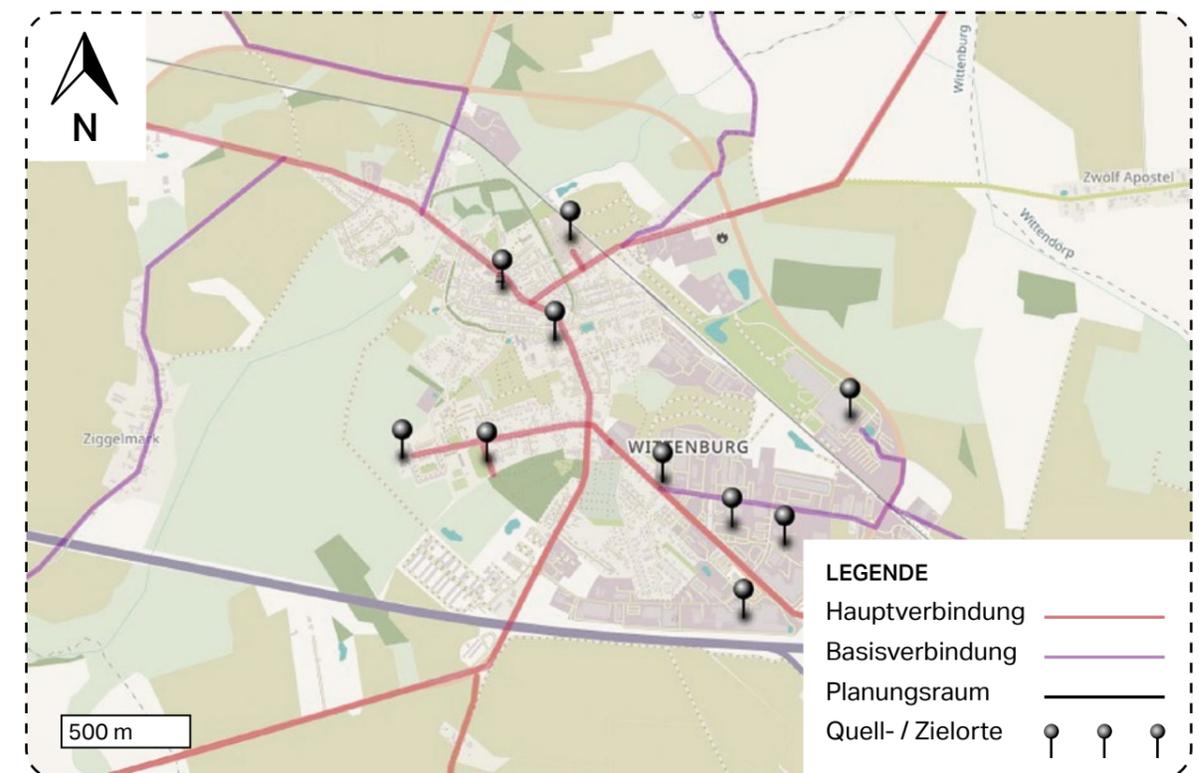


Abbildung 1 --- Netzplan Wittenburg (Ortskern)

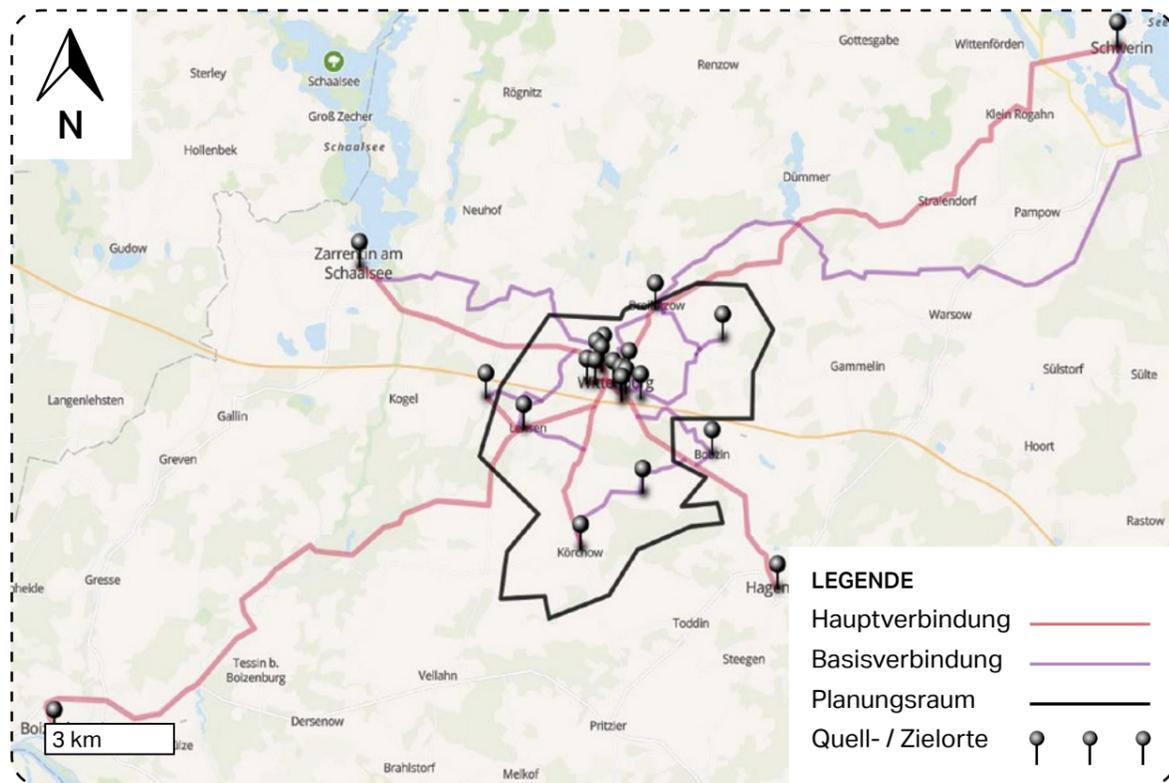


Abbildung 2 - - - Gesamter Netzplan für Wittenburg

Je nachdem, ob nur Radverkehr oder auch Nahmobilität im Fokus Ihrer Arbeitsgruppe steht, müsste dieser Schritt zwei Mal durchgeführt werden: In einem ersten Plan für den Radverkehr (wie beschrieben) und in einem zweiten Plan für den Fußverkehr. Gleiches gilt dementsprechend für die Bestandsanalyse (**SCHRITT 4**). Weiterführende Hinweise zur Erstellung eines Netzplans für den Fußverkehr finden Sie auf unserer Webseite unter www.agfk-mv.de/werkzeugkasten.

siehe Seite 26

So gehen Sie vor:

1. Definieren Sie den örtlichen Planungsraum:

Dieser sollte die Gemeinde und die angrenzenden Orte umfassen. Berücksichtigen Sie auch Verbindungen zu benachbarten Gemeinden, selbst wenn diese außerhalb Ihres direkten Einflussbereichs liegen. Priorisieren Sie Wege innerhalb der Gemeinde, analysieren Sie diese besonders gründlich. Weiter entfernte Orte werden als Zielorte behandelt. Diese sollten maximal 20 km entfernt sein und nur dann als Zielorte gekennzeichnet werden, wenn sie von erheblicher Bedeutung sind. Je weiter ein Ort entfernt ist, desto größer muss seine Relevanz sein, um in den Netzplan aufgenommen zu werden.

2. Kennzeichnen Sie in einer Farbe alle Quell- und Zielorte in der Gemeinde, die für den Rad- und Fußverkehr relevant sind. Beachten Sie die Bedürfnisse verschiedener Menschen. Die wichtigsten Orte sind:

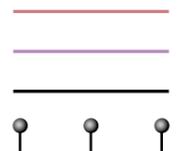
- Wohngebiete
- Nachbargemeinden und Pendelwege
- Anschlusspunkte an das regionale Radverkehrsnetz
- Touristisch relevante Ziele
- Gemeindehaus / Kulturzentrum
- Verkehrsknotenpunkte und Anschluss an den ÖPNV (Bahnhöfe / Bushaltestellen, etc.)
- Bildungseinrichtungen (Schulen, Kitas, etc.)
- Medizinische Versorgungseinrichtungen
- Größere Arbeitgeber / Arbeitsstätten-Schwerpunkte
- Freizeitangebote (Kulturzentren, Sporteinrichtungen, Gastronomie)
- Einzelhandel

3. Netzverbindungen knüpfen

In der Regel werden Sie ein Radnetz knüpfen, welches das Ortszentrum mit den Ortsteilen und wichtigen Zielen bzw. Ortsteile untereinander verbindet. Konzentrieren Sie dieses Grund- oder Basisnetz auf die wesentlichen Verbindungen. Im Zuge der späteren Maßnahmenableitung können besonders herausgehobene Verbindungen, z. B. von der Ortsmitte zu einem Arbeitsplatzschwerpunkt (Gewerbegebiet) oder zu wichtigen Ortsteilen priorisiert und zusammenhängend betrachtet werden. Überlagerungen mit dem touristischen Netz, das vorwiegend in der Freizeit oder durch Tourismus genutzt wird, sind möglich. Bedenken Sie aber, dass das zu erstellende Radnetz sich an den Alltagsradverkehr richtet und damit kurze und direkte Wege ermöglichen sollte.

Eine mögliche Legende für den Radverkehr wäre:

- Rot = Hauptverbindung
- Lila = Basisverbindung / Freizeitroute
- Schwarz = Planungsraum
- Schwarze Punkte = Quell- / Zielorte



4. Verbinden Sie die Quell- und Zielorte.

Schauen Sie sich jetzt die Karte an und markieren Sie sinnvolle Verbindungswege zwischen den Orten in der entsprechenden Farbe. Zögern Sie nicht, auch Alternativrouten einzuzeichnen. Die Verbindungswege müssen nicht in gutem Zustand sein oder überhaupt vorhanden sein, denn die Qualität der Wege wird in der Bestandsanalyse betrachtet. Es geht zuerst um die Verbindungen und auch eventuelle Lücken, die ggf. geschlossen werden müssten. Behalten Sie bereits geplante Wege, existierende Routen und überregionale Verbindungen im Hinterkopf.

5. Konkretisieren Sie Ihren Netzplan:

Nachdem Sie umfangreiche Informationen über Ihre Gemeinde gesammelt und in die Karte eingetragen haben, überprüfen Sie die Verbindungen sorgfältig. Entscheiden Sie, welche Verbindungen für den Netzplan unerlässlich sind und welche weniger relevant erscheinen. Vergleichen Sie Ihre Ergebnisse mit bereits bestehenden Netzplänen und führen Sie Diskussionen im Team, um verschiedene Perspektiven zu berücksichtigen.

Identifizieren Sie Schlüsselverbindungen: Fokussieren Sie sich auf Wege, die die wichtigsten Orte Ihrer Gemeinde verbinden. Berücksichtigen Sie dabei die Bedürfnisse verschiedener Bevölkerungsgruppen, wie Eltern mit Kindern, Jugendliche und ältere Menschen. Denken Sie daran, dass Ihre persönliche Wahrnehmung möglicherweise von anderen Personen abweicht. Priorisieren Sie realistisch, nicht jede kleine Verbindung ist entscheidend für den Netzplan.

Übertragen Sie schlussendlich die wichtigen Daten auf eine neue Karte oder blenden Sie die unwichtigen Details in der U-Map aus (Siehe **ANLEITUNG** zur Erstellung eines Netzplans mit U-Map in Teil 2).

6. Bereiten Sie die Karte grafisch auf.

Überprüfen Sie die Verbindungen der Wege und die verwendeten Farben. Wählen Sie für den Netzplan eine graue oder anderweitig reduzierte Hintergrundkarte, um die Wege und Verbindungen besser sichtbar zu machen. Fügen Sie dem Netzplan auch eine Legende, ein Richtungszeichen (Nordpfeil) und einen Maßstab hinzu.

siehe Seite 59

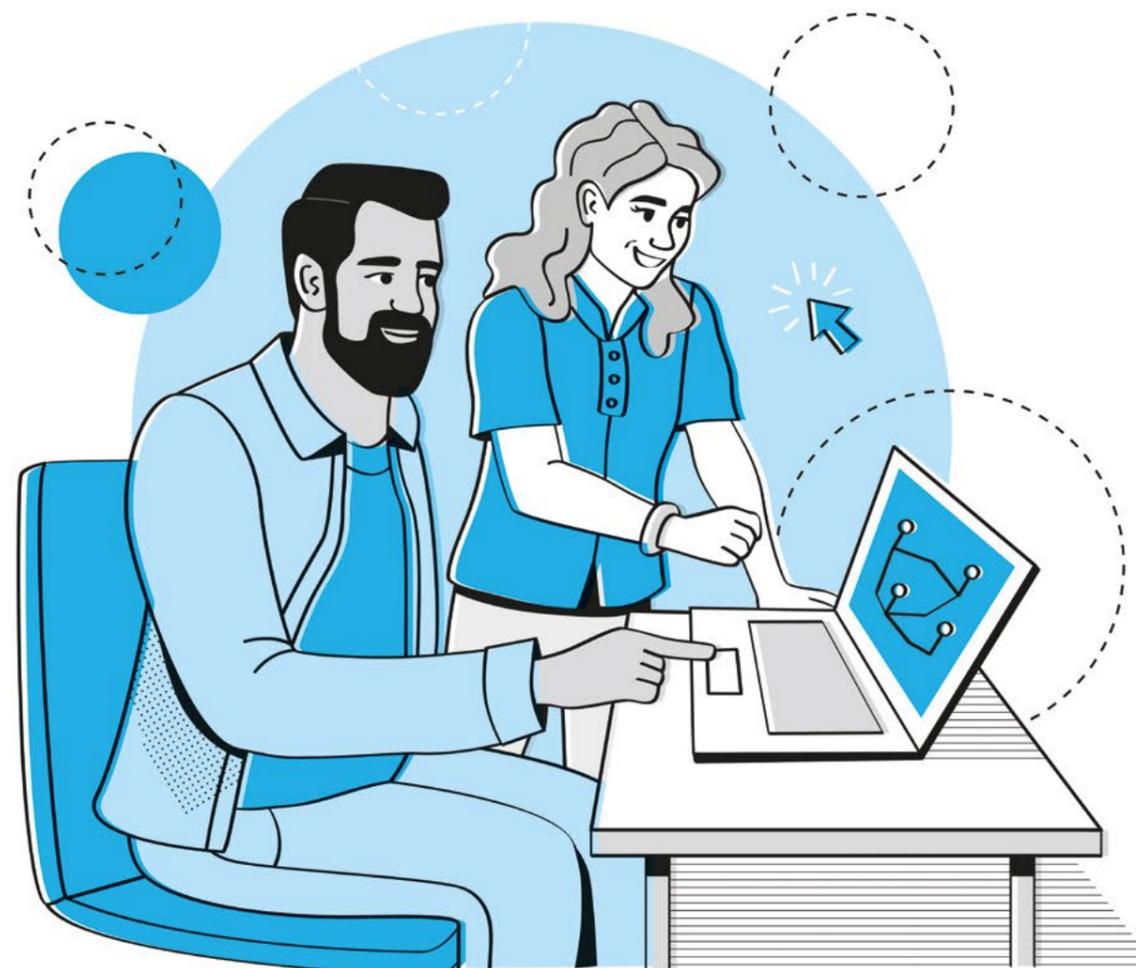
7. Machen Sie einen finalen Scan/Screenshot.

Sobald alle wichtigen Quell- und Zielorte eingetragen und durch Linien verbunden sind, ist der Netzplan fertig. Der Scan oder Screenshot sollte von hoher Qualität sein. Versuchen Sie den richtigen Bildschirmausschnitt zu wählen, damit das Bild gut in unsere standardisierte Vorlage für das Rad- und Nahmobilitätskonzept eingebunden werden kann. Machen Sie im Zweifel mehrere Screenshots und fügen Sie diese zusammen.

Binden Sie den Netzplan in die standardisierte Vorlage für das **RAD- UND NAHMOBILITÄTSKONZEPT** in Teil 3 ein. Achten Sie darauf, die Legende neben dem Netzplan zu beschriften. Erklären Sie im Konzept Ihre Ergebnisse eindeutig. Behalten Sie den Link zur U-Map, sollten Sie damit gearbeitet haben, und laden Sie Ihre Daten im gpx-Format herunter. Die Karte oder die Datei kann in Zukunft hilfreich sein. Einen **BEISPIELNETZPLAN** finden Sie auf den Seiten 21 und 22.

siehe Seite 79

siehe Seite 21



Schritt 4: Analysieren Sie den Bestand

Nun sind wichtige Verbindungsstrecken in einem Netzplan ausgearbeitet und visualisiert. Die nun folgende Bestandsanalyse zielt darauf ab, die Eigenschaften dieser Wege systematisch zu erheben. Diese Erhebungsdaten können dann als Grundlage für die Maßnahmenarbeit verwendet werden. Das Ziel der Bestandsanalyse ist es, herauszufinden, ob und wie die Infrastruktur der Netzverbindungen den Anforderungen für komfortablen und sicheren Radverkehr entspricht. Daraus leiten sich notwendige Maßnahmen ab.

Erheben Sie dafür auf den Verbindungsstrecken mindestens die folgenden Merkmale der Infrastruktur (siehe **ERHEBUNGSBOGEN**):

- Die Art des Weges
- Breite in Metern
- Fahrradeignung
- Beleuchtung
- Oberflächenart
- Oberflächenqualität
- Kommentierung von Besonderheiten und Defiziten

Teilen Sie sich das Gebiet Ihrer Gemeinde, bzw. die Verbindungsstrecken untereinander auf, am besten in Zweiergruppen. In der Handreichung finden Sie einen **ERHEBUNGSBOGEN** zum Radverkehr, welcher verschiedene Kriterien der einzelnen Wegabschnitte abfragt. Machen Sie sich mit diesem und den **STECKBRIEFEN ZU DEN KRITERIEN** vertraut, bevor Sie anfangen Wege zu erheben.

○ **TIPP 1:**
Einen angepassten Erhebungsbogen für den Fußverkehr und noch weitere Hinweise zum Thema finden Sie auf der Webseite der **AGFK MV**.

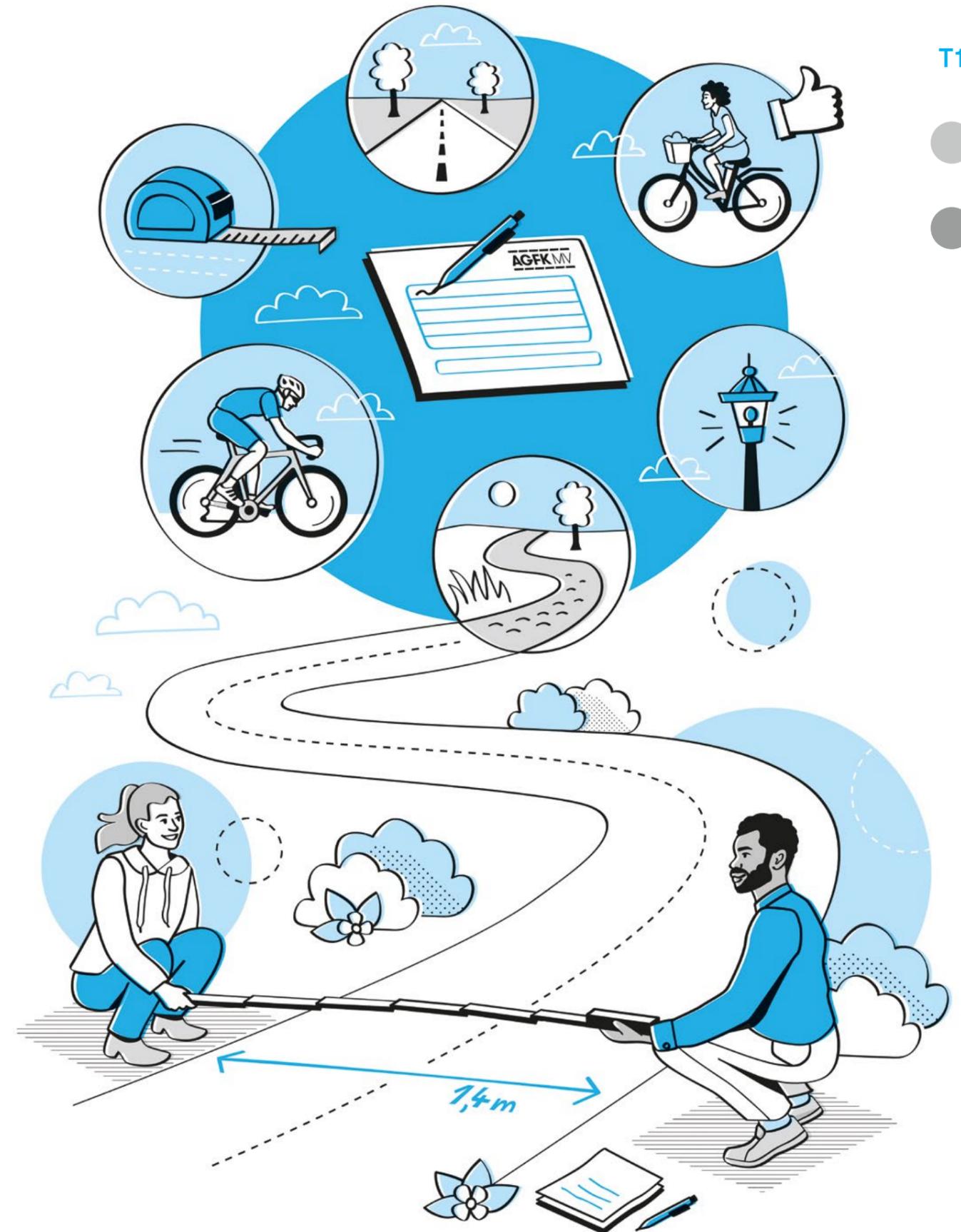
○ **TIPP 2:**
Sprechen Sie die Kategorien unter allen Teilnehmenden der Erhebung durch. Es ist sehr wichtig, dass die gleichen Maßstäbe für die Bewertung der Wege genutzt werden, um verfälschte Ergebnisse zu verhindern, oder so gering wie möglich zu halten.

siehe Seite 63

siehe Seite 63

siehe Seite 64

www.
agfk-mv.de/
werkzeugkasten



So läuft die Bestandserhebung ab
(siehe Teil 2 für die Materialien):

1. DRUCKEN SIE DEN NETZPLAN, DEN ERHEBUNGSBOGEN UND DIE STECKBRIEFE ZU DEN KRITERIEN AUS.

Lesen Sie beides in Ruhe durch und machen Sie sich mit der Methode vertraut.

2. ÜBERLEGEN SIE SICH EINE ERHEBUNGSROUTE.

Planen Sie die Erhebung bzw. Befahrung: Welche Verbindungen oder Ortsteile möchten Sie zuerst erheben? Wo müssen ggf. beide Richtungen getrennt befahren werden, weil bspw. beidseitige Radverkehrsanlagen vorhanden sind? Sie können sich eine Befahrungsrouten auf einer ausgedruckten Karte einzeichnen oder digital erstellen.

3. BEGINNEN SIE MIT DER ERHEBUNG.

Fahren Sie den ersten Wegeabschnitt ab, bis sich Eigenschaften ändern und ein neuer Abschnitt begonnen werden sollte. Zeichnen Sie den befahrenen Abschnitt in die Karte ein und vergeben Sie eine Nummer. Tragen Sie diese Nummer im Erhebungsbogen in die Tabelle ein und dokumentieren Sie die Eigenschaften des befahrenen Wegeabschnitts. Danach fahren Sie weiter und wiederholen die Schritte am Ende des nachfolgenden Wegeabschnitts. Erheben Sie auf diese Art alle Wege des Netzplans.

4. DOKUMENTIEREN SIE DIE WEGABSCHNITTE MIT FOTOS.

Machen Sie während der Erhebung Fotos (einheitlich im Querformat) aller Wege. Machen Sie das erste Foto immer am Beginn des Abschnitts, den sie befahren. Fotografieren Sie die Stellen, an denen die Wegeigenschaften des Abschnittes sich verändern und achten Sie darauf, dass immer ggf. vorhandene Verkehrszeichen und Beschilderungen mit fotografiert werden. Somit stellen Sie sicher, dass die Fotos später für die Maßnahmenableitung gut verwendet werden können. Sie müssen sicher zuordnen können, welches Foto an welchem Ort entstanden ist. MAPILLARY kann hier eine digitale Lösung sein. Infos dazu und einen ausgefüllten BEISPIELERHEBUNGSBOGEN finden Sie in den Hilfestellungen in Teil 2.

siehe Seite 68

siehe Seite 69

Analyse der Ergebnisse:

Um die Qualität der Wege zu bestimmen und letztendlich Maßnahmen zu entwickeln, müssen die Ergebnisse der Erhebung auf den Netzplan angewendet werden. Es kann weiterhin sowohl eine analoge Karte als auch die digitale U-Map für die Betrachtung der Wege genutzt werden.

1. Identifizieren Sie Netzlücken oder Problemstellen für die Analyse.

Die Dokumentation der Wegeigenschaften diente dazu, Netzlücken oder Problemstellen zu erkennen. Netzlücken sind Abschnitte, an denen trotz Bedarf Wegeverbindungen generell fehlen oder keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Routenabschnitte durch Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche oder wenig befahrene Straßen sind in der Regel jedoch keine Netzlücken, da Radverkehr im Mischverkehr auf solchen Straßen generell als verträglich und sicher gilt. Als Problemstellen definieren Sie Netzabschnitte, auf denen die Radverkehrsanlagen oder Straßenbedingungen durch Defizite in der Radverkehrsführung, schlechtem Belag, fehlendem Grünschnitt, unzureichende Breiten o. ä. geprägt sind. In solchen Fällen besteht Bedarf an Ausbesserungen oder Ausbauten sowie Maßnahmen zur Verbesserung des Komforts oder der Sicherheit, was in manchen Fällen den Bau neuer Infrastruktur erforderlich machen kann, in anderen Fällen jedoch durch einfachere Maßnahmen (Quick-Win) behoben werden kann.



So gehen Sie vor:

Betrachten Sie Ihre Erhebungstabellen und unterstreichen Sie Zeilen, deren Werte auf Netzlücken oder punktuelle bzw. streckenhafte Problemstellen hinweisen in unterschiedlichen Farben. Markieren Sie auch Zeilen, die eine besonders hohe Fahrradeignung und gute Wegeigenschaften vorweisen. Beziehen Sie auch die Fotos, die während der Erhebung gemacht worden sind, in Ihre Analysen mit ein.

**TIPP:**

Selbstverständlich gibt es Regelwerke und Richtlinien wie Radverkehrsanlagen gestaltet sein müssen. Da dieser Werkzeugkasten für Nicht-Fachpersonen konzipiert ist, raten wir Ihnen an dieser Stelle ausdrücklich, vor allem Ihren gesunden Menschenverstand, Ihr lokales Wissen und die erhobenen Daten zu nutzen, um die wichtigsten Problemstellen zu identifizieren. Für die Ausarbeitung konkreter Lösungen und Maßnahmen ist es später ratsam, nach der Verabschiedung des Konzepts und vor der detaillierten Maßnahmenplanung, planerische Fachexpertise hinzuzuziehen (siehe „Schritt 5 Erarbeiten Sie Maßnahmen“).

2. Zeichnen Sie die Ergebnisse in die Karte ein.

Die Beobachtungen der Erhebung sollten, falls Sie analog arbeiten, in eine neue Karte eingetragen werden. Auf der U-Map können Sie die vorherigen Ebenen ausblenden. Eine mögliche Legende könnte wie folgt aussehen:



- a. Guter Wegzustand: grüne Linie
- b. Punktuelle Problemstelle: orangener Punkt
- c. Streckenhafte Problemstelle: gestrichelte gelbe Linie
- d. Netzlücke: blaue Linie

siehe Seite 70

In Teil 2 ist hier eine **BEISPIELBESTANDSKARTE** zu finden.

3. Gegenüberstellung von Bestand und Bedarf.

Die Erhebung und das Einzeichnen in die Karte bietet nun eine datenbasierte Grundlage zur Erarbeitung der Maßnahmen für das Rad- und Nahmobilitätskonzept. So sollten Sie Schritt für Schritt herausarbeiten, an welchen Stellen Handlungsbedarf besteht.

Dieser Prozess dauert einige Zeit und darf auch von persönlichen Erfahrungen geprägt sein, denn Sie kennen sich vor Ort

am besten aus. Sie sind außerdem die Wege zu Fuß abgelaufen oder haben sie mit dem Rad befahren.

Überprüfen Sie den Netzplan nach der Bestandsanalyse erneut und vergleichen Sie Ihre Ergebnisse mit den Erhebungstabellen. Die erstellte Karte sollte, inklusive Legende, auch in Teil 3 in der standardisierten Vorlage für das Rad- und Nahmobilitätskonzept eingefügt werden.

Schritt 5: Erarbeiten Sie Maßnahmen

Das große Ziel Ihres Konzeptes ist es, die Wegeverbindungen vor Ort zu verbessern, wenn man mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sein möchte. Um dabei systematisch vorzugehen, ist es wichtig, für das Konzept konkrete Maßnahmen zu entwickeln und diese schriftlich festzuhalten.

Es kann dabei unterschieden werden in größere Projekte, die z. B. auch Planungsaufwände umfassen und eher einfache und kurzfristige Maßnahmen, die ohne aufwendige Planungen erfolgen können (sogenannte Quick-Win-Maßnahmen). Mit kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen können zügig erste positive Impulse gesetzt und so die Arbeit vor Ort sichtbar gemacht werden. Solche kleinen Erfolge sind auch wichtig für die Motivation in Ihrer Arbeitsgruppe.

Maßnahmen können sich auf die Infrastruktur beziehen, aber auch Aspekte wie Kommunikation, Veranstaltungen oder Ähnliches umfassen. Im Folgenden zeigen wir, wie ein Maßnahmenkatalog für das Konzept entworfen werden kann.

1. Schauen Sie sich die SMARTen Ziele an.

Sie haben in der Gruppe festgelegt, welche Ziele Sie erreichen möchten. Die Maßnahmen sollten zur Erreichung dieser Ziele führen.

2. Kategorisieren Sie die Ziele thematisch.

Welche Bereiche werden von diesen abgedeckt? Meistens lassen sie sich gut in folgende Kategorien einordnen:

- streckenhafte Infrastruktur
(Oberflächenbeschaffenheit, Neubau)
- punktuelle Infrastruktur Radverkehr
(Fahrradparken, Pausenstellen, Beschilderung)
- punktuelle Infrastruktur Fußverkehr
(Sitzbänke, Beleuchtung, Beschilderung)
- Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit

3. Erarbeiten Sie die streckenhafte Infrastruktur.

Greifen Sie dabei auf die Bestandsanalyse zurück. Sie haben oben bereits in streckenhafte Problemstellen und Netzlücken kategorisiert.



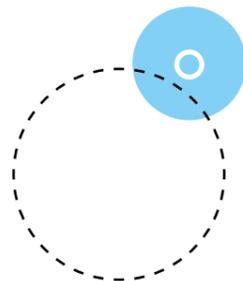
TIPP:

Für einige Fälle kann es sinnvoll sein, keine konkrete Infrastrukturmaßnahme in das Konzept aufzunehmen, sondern einen sogenannten **PRÜFAUFTRAG** zu formulieren. Anstatt eine spezifische Maßnahme vorzuschlagen, wird lediglich die Problemstelle beschrieben und begründet, warum ein Prüfauftrag für eine Maßnahme an dieser Stelle notwendig ist. Die konkrete Maßnahme wird erst nach dem Konzeptbeschluss erarbeitet und weiter qualifiziert, möglicherweise unter Einbeziehung externer Fachplanungsexpertise und der Berücksichtigung verschiedener Varianten und Lösungsvorschläge. In der Praxis hat sich z. B. gezeigt, dass der erste Impuls ‚Hier muss ein Radweg hin.‘ nicht immer die beste Lösung darstellt. Oft gibt es im ländlichen Raum deutlich einfachere, kostengünstigere und vor allem realistischere umsetzbare Lösungen. Im „Leitfaden Fahrradstraßen“ der AGFK MV finden Sie z. B. einige Informationen zu „Fahrradstraßen außerorts“.

4. Beschreiben Sie die Maßnahmen (oder Problemlagen) in einer Art Steckbrief.

Die Maßnahmen sollten von externen Fördermittelgebern und Verwaltungen verstanden werden. Sie können die Maßnahmen hier schon detailliert beschreiben, sie allerdings auch gröber zusammenfassen (s. oben: Prüfauftrag formulieren). Verwenden Sie die Fotos, die während der Bestandsanalyse gemacht worden sind. Versuchen Sie die Steckbriefe einheitlich zu gestalten. Ein **BEISPIEL** dazu finden Sie in der Handreichung in Teil 2.

siehe Seite 74



Beantworten Sie mindestens folgende Fragen:



a. ORT:

Wo befindet sich die Stelle?



b. PROBLEMLAGE UND RELEVANZ:

Welches Problem liegt genau vor?

Wieso ist die Verbesserung durch die Maßnahme relevant?

Welchen Vorteil bringt die Maßnahme für die Nahmobilität der Menschen?



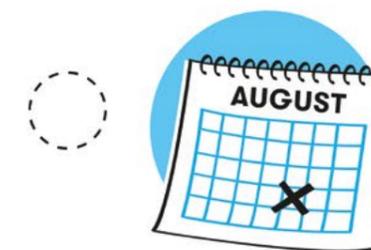
c. MASSNAHMEN-BESCHREIBUNG:

Was genau soll gemacht werden? (s. oben, ggf. einfach nur „Prüfauftrag“).



d. KOSTEN:

Wie viel wird die Maßnahme ca. kosten? (falls abzuschätzen)



e. ZEITPUNKT:

Bis wann soll die Maßnahme umgesetzt werden?

Falls kein genauer Zeitpunkt angegeben werden kann, geben Sie eine grobe Einschätzung, ob kurz-, mittel- oder langfristig.

5. Entwickeln Sie kleinere (Quick-Win-)Maßnahmen.

In der Handreichung finden Sie Beispiele für Quick-Win-Maßnahmen sowie Verweise auf externe Dokumente mit weitergehenden Informationen. Sie kennen Ihre Gemeinde am besten und wissen, wo die größten Probleme liegen. Es kann dabei hilfreich sein, die Öffentlichkeit einzubeziehen (siehe auch Etappe II zur Partizipation). Überlegen Sie anhand der Vorschläge, ob hier bereits erste Lösungen mit einfachen Mitteln gefunden werden können. Erstellen Sie auch für diese Maßnahmen einen Steckbrief.



TIPP:

Die Bedeutung von Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation in Projekten zur Förderung von Rad- und Nahmobilität wird oft unterschätzt. Häufig genießen Infrastrukturmaßnahmen vor Ort eine höhere Priorität, da deren direkte Effekte sichtbarer und messbarer sind. Doch auch Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit spielen eine entscheidende Rolle, um die Akzeptanz und das Bewusstsein in der Gesellschaft für Rad- und Nahmobilität zu fördern. Eine gemeinsame Radtour („Rad-Aktionstag“) der Gemeindemitglieder kann z. B. das Gemeinschaftsgefühl stärken und spätere Entscheidungen ggf. positiv beeinflussen.

6. Sortieren und Priorisieren Sie die Maßnahmen:

Sortieren Sie die Maßnahmen nach kurz-, mittel- und langfristiger Umsetzbarkeit und priorisieren Sie anschließend, welche Umsetzungen Ihnen vor Ort am wichtigsten sind. Tragen Sie die wichtigsten Aspekte in die STANDARD-VORLAGE FÜR DAS RAD- UND NAHMOBILITÄTSKONZEPT ein.

7. Gleichen Sie die Maßnahmen mit den Zielen ab.

Sind Ihre SMARTen Ziele durch die entwickelten Maßnahmen abgedeckt? Sind die zeitlichen Vorgaben der SMARTen Ziele noch realistisch, nachdem Sie die Maßnahmen entwickelt und die finanziellen Aspekte berücksichtigt haben? Reflektieren Sie diese Ergebnisse und passen Sie bei Bedarf Maßnahmen oder Ziele an.



siehe Seite 78

ETAPPE IV: VERABSCHIEDUNG DES KONZEPTS

Nachdem Sie Daten gesammelt, Workshops durchgeführt und Ziele formuliert haben, steht Ihr Rad- und Nahmobilitäts-Konzept. Nun tragen Sie die erarbeiteten Inhalte in die standardisierte Konzeptvorlage in Teil 3 ein. Achten Sie darauf, dass das Dokument strukturiert, klar und sprachlich korrekt ist, denn potenzielle Fördermittelgeber werden es genau prüfen. Ergänzen Sie Fotos und Karten mit passenden Legenden und lassen Sie das Dokument abschließend von jemandem Korrekturlesen.

Am Ende halten Sie ein vollständiges, selbst erarbeitetes Konzept in den Händen. Herzlichen Glückwunsch zu Ihrer Leistung!



Noch steht aber der letzte und vielleicht entscheidende Schritt an: Ihr Konzept muss von der Gemeindevertretung beschlossen oder bestätigt werden. Dieser politische Beschluss bildet die Grundlage für zukünftige Haushaltsplanungen und erleichtert der Verwaltung die Beantragung von Fördermitteln sowie die Umsetzung der Maßnahmen.

1. Vorstellung im Fachausschuss:

Zu Beginn der Bearbeitung haben Sie sich vom zuständigen Fachausschuss den Auftrag zur Erarbeitung des Konzeptes eingeholt, jetzt geht es um die Bestätigung und Verabschiedung.

- **EINLADUNG:** Reichen Sie fristgerecht einen Antrag ein, damit Ihr Konzept bei der nächsten Sitzung des zuständigen Ausschusses (z. B. Umwelt, Tourismus, Verkehr) auf der Tagesordnung steht.
- **VORBEREITUNG:** Erstellen Sie eine Präsentation, welche die wichtigsten Punkte des Konzepts klar darstellt. Bereiten Sie ggf. unterstützende Materialien wie Handzettel oder Karten vor.
- **PRÄSENTATION:** Präsentieren Sie das Konzept im Ausschuss, betonen Sie dabei die Vorteile und die Umsetzbarkeit. Bereiten Sie sich auf Fragen und Diskussionen vor.

2. Überarbeitung und Feedback:

Sollte das Konzept direkt auf Zustimmung gestoßen sein: Herzlichen Glückwunsch! Falls nicht, folgt eine Überprüfung und Anpassung des Konzeptes. Analysieren Sie das im Ausschuss erhaltene Feedback und arbeiten Sie es in das Konzept ein.

3. Vorstellung und Beschluss in der Gemeindevertretung:

- **EINREICHUNG ANTRAG ZUR GENEHMIGUNG:** Reichen Sie fristgerecht das angepasste Konzept und eine formelle Antragsschrift zur Aufnahme des Themas auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung der Gemeindevertretung ein.
- **PRÄSENTATION:** Gehen Sie ähnlich vor wie für die Ausschusssitzung. Betonen Sie die positiven Auswirkungen für die Gemeinde. Stellen Sie sicher, dass Sie klare und überzeugende Antworten auf mögliche Fragen haben.
- **BESCHLUSSFASSUNG:** Seien Sie bereit für Diskussionen und eventuelle Änderungen des Beschlussvorschlags. Bleiben Sie flexibel und verhandeln Sie bei Bedarf, um einen Konsens zu erreichen.

Nach der Genehmigung Ihres Konzepts durch die Gemeindevertretung folgt die Nachbereitung, in der Sie sicherstellen, dass der Beschluss korrekt protokolliert und alle Bedingungen berücksichtigt sind. Informieren Sie die relevanten Akteure über die Ergebnisse und dokumentieren Sie alle wichtigen Informationen für eine transparente Nachverfolgung.

UMSETZUNG VON MASSNAHMEN – EIN AUSBLICK

Riesige Meilensteine sind erreicht: Das fertige und beschlossene Rad- und Nahmobilitätskonzept liegt nun auf dem Schreibtisch der Gemeinde und enthält eine Maßnahmenliste mit Prioritäten für die kommenden Jahre. Doch wie kann die Umsetzung beginnen? Dieses Kapitel bietet einen ersten Überblick über die nächsten Schritte.

Schritt 1: Finden Sie eine zuständige Person in Ihrer Verwaltung.

Damit Maßnahmen erfolgreich umgesetzt werden können, ist es wichtig, dass die Zuständigkeit für das Thema bei mindestens einer Person in Ihrer zuständigen Verwaltung festgehalten wird. Das kann gerade in kleinen Verwaltungen eine Herausforderung sein. Zentrale Akteure in der Gemeinde und Verwaltung sollten das beschlossene Konzept aktiv unterstützen und engagiert umsetzen. Bereits während der Konzepterstellung ist kontinuierliche Kommunikation und Vernetzung daher ein entscheidender Erfolgsfaktor für die langfristige Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen.

Schritt 2: Stellen Sie die Finanzierung sicher.

Die finanzielle Komponente sollten Sie bereits bei der Erarbeitung Ihrer Ziele und Maßnahmen berücksichtigt haben, um realistische Planungen zu gewährleisten (das „R“ in SMART steht für „realistisch“). Vielleicht ist es Ihnen beim Beschluss des Konzeptes sogar gelungen, etwas Geld für kleinere Maßnahmen im Haushalt der Gemeinde einzustellen.

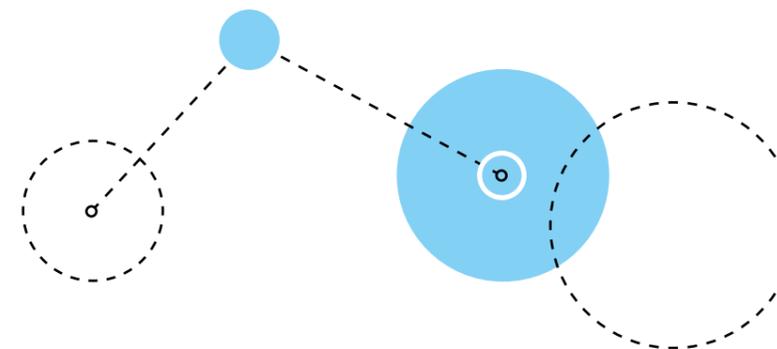
In vielen Fällen wird es jedoch nicht möglich sein, die beschlossenen Maßnahmen allein aus der Gemeindekasse zu finanzieren. Die Beantragung von Fördermitteln ist daher eine wichtige Finanzierungsoption. Beachten Sie jedoch, dass Fördermittel in der Regel einen Eigenanteil erfordern, der je nach Programm und Finanzausstattung häufig zwischen zehn und dreißig Prozent liegt. In Mecklenburg-Vorpommern bietet die AGFK MV eine Fördermittelberatung für Rad- und Nahmobilität an.

Schritt 3: Suchen Sie Unterstützung und nutzen Sie bestehende Netzwerke.

Nutzen Sie die Kontakte, die Sie während des Erarbeitungsprozesses geknüpft haben, und suchen Sie weiterhin Rat und Unterstützung. Auch die Vernetzung und der Austausch mit Gleichgesinnten kann sehr hilfreich sein. Mitglieder der AGFK MV können untereinander wertvolle Hilfe leisten.

Das Wichtigste ist: Treiben Sie die Entwicklungen weiter voran. Sie haben mit Ihrem selbst erarbeiteten Rad- und Nahmobilitätskonzept eine Basis gelegt, die in den kommenden Jahren Schritt für Schritt umgesetzt werden kann. Kleine Maßnahmen im Projektplan (die Quick-Wins), können dabei helfen, die Motivation hochzuhalten und erste Erfolge sichtbar zu machen.

Wir wünschen viel Erfolg sowie die nötige Hartnäckigkeit, Ausdauer und Entschlossenheit für Phasen, in denen es sich mal wieder etwas länger hinzieht.

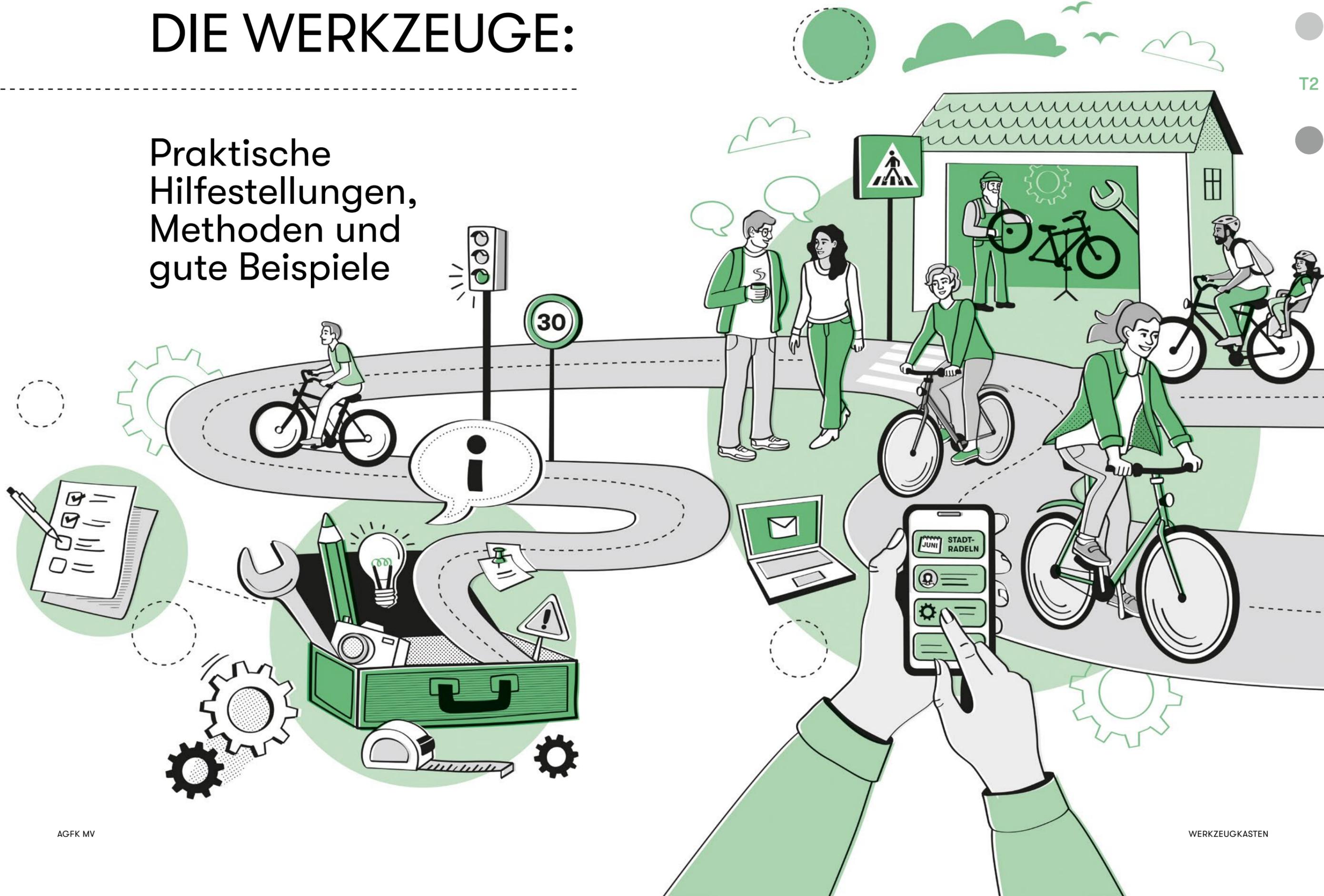


Vielleicht motiviert Sie in solchen Momenten folgendes Zitat mit unbekannter Urheberschaft:

**„Alle sagten: Das geht nicht.
Dann kamen welche,
die wussten das nicht,
und haben's einfach gemacht.“**

TEIL 2 – DIE WERKZEUGE:

Praktische
Hilfestellungen,
Methoden und
gute Beispiele



CHECKLISTE AKTEURE

Identifizieren Sie relevante Akteure, die Interesse am Erarbeitungsprozess haben und wertvollen Input leisten können. Informieren Sie diese Akteure über den geplanten Prozess der Konzeptentwicklung, damit sie sich aus eigener Initiative beteiligen können oder bei Fragen der Arbeitsgruppe informiert sind. Falls bestimmte Akteure in Ihrer Gemeinde eine besondere Rolle spielen, sollten diese ebenfalls einbezogen werden.

LOKALE AKTEURE:

GEMEINDEVERTRETUNG:

Die Gemeindevertretung ist das entscheidende politische Gremium für die Umsetzung und Akzeptanz des Konzeptes. Zusätzlich verfügt sie über Informationen zu den Finanzen und Rechten der Gemeinde.

ÖRTLICHE LANDWIRTE:

Sie besitzen viele Flächen der Gemeinde und haben häufig ein Interesse an den Wegen der Gemeinde und deren Zustand.

LOKALE VEREINE UND BEDEUTENDE ARBEITGEBER:

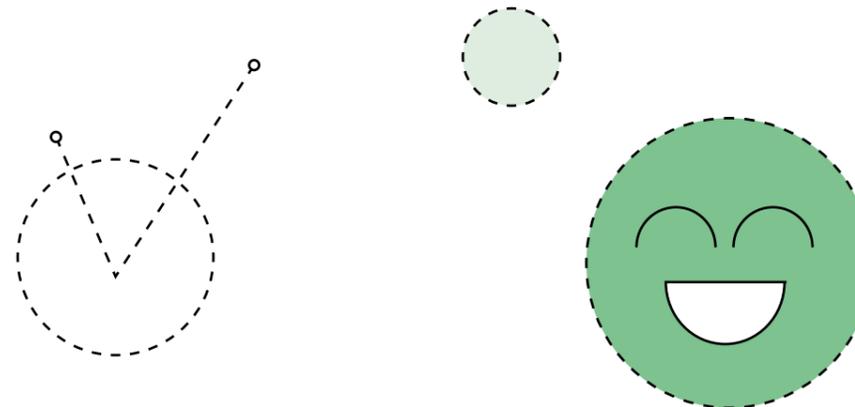
Sport- und Kulturvereine, Karnevalsvereine, die freiwillige Feuerwehr und große Arbeitgeber sind wichtige Akteure. Sie verbinden viele Menschen in der Gemeinde und spielen oft eine zentrale Rolle im sozialen Leben.

SCHULEN, KINDERGÄRTEN UND ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN:

Diese Einrichtungen haben ein starkes Interesse an sicheren örtlichen Verbindungswegen, damit Kinder und Jugendliche sicher unterwegs sein können. Kinder und Jugendliche sind gleichzeitig ein wichtiger Verbindungspunkt zu den erwachsenen Menschen der Gemeinde.

MITGLIEDER VON BÜRGERINITIATIVEN UND VERBÄNDEN (z. B. ADFC, VCD, NABU, BUND):

Diese Akteure haben oft wertvollen inhaltlichen Input und großes Interesse am Thema. Sie können folglich eine große Stütze in der Arbeitsgruppe sein, oder zur Klärung von spezifischen Problemen beitragen.



WEITERE GEMEINDEMITGLIEDER:

Identifizieren Sie besonders engagierte Personen und laden Sie diese zu Gesprächen ein. Berücksichtigen Sie verschiedene Gruppen wie Kinder und Jugendliche, ältere Menschen, Familien, Menschen mit Behinderungen und Personen mit Migrationshintergrund. Versuchen Sie alle mitzudenken.

REGIONALE AKTEURE:

AMT:

In Mecklenburg-Vorpommern verfügen viele politisch selbstständige Gemeinden nicht mehr über eine eigene Verwaltung. Binden Sie das zuständige Amt frühzeitig in den Prozess ein. Vielleicht gibt es dort Kenntnisse über ähnliche Projekte in benachbarten Gemeinden. Eine enge und gute Zusammenarbeit mit dem Amt ist entscheidend, da es für die Planung, Abstimmung mit anderen Behörden, Umsetzung und Genehmigung Ihrer Vorhaben verantwortlich ist.

LANDKREIS:

Der Landkreis ist Baulastträger bei Kreisstraßen und die straßenverkehrsrechtliche Genehmigungsbehörde. Außerdem gibt es dort wahrscheinlich übergeordnete regionale Mobilitätskonzepte. Die Einbeziehung dieser Ebene ist daher sehr wichtig.

PLANUNGS- ODER REGIONALVERBAND:

In manchen Regionen sind auch Planungs- oder Regionalverbände sehr aktive Akteure im Bereich Radverkehr. Hier gibt es eventuell weitere relevante Planungen, die berücksichtigt werden sollten.

--- LANDWIRTSCHAFTSÄMTER, NATURSCHUTZ- UND FORSTBEHÖRDEN:

Diese Behörden liefern essenzielle Informationen zu Landwirtschaft, Naturschutz, Waldschutzgebieten und ländlichem Wegebau. Bei Planungen spielen sie oft eine entscheidende Rolle und bringen wichtige Perspektiven ein.

--- ÖRTLICHE ÖPNV-ANBIETER:

Sichere Wege zu Bushaltestellen oder Bahnhöfen und sichere Fahrradabstellplätze an ÖPNV-Haltestellen sind entscheidend für die kombinierte Nutzung von Fahrrad und ÖPNV. Eine gute Kommunikation mit dem ÖPNV-Anbieter kann helfen, den Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu erleichtern.

--- PARTEIEN:

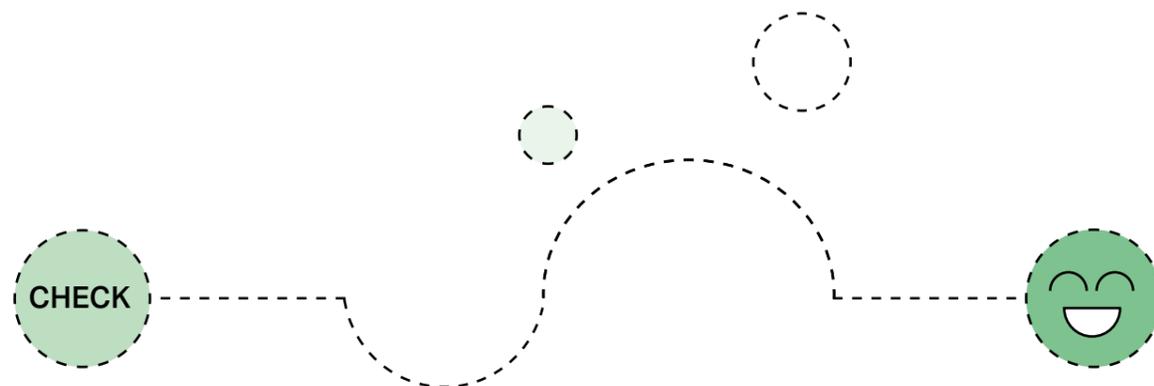
Gute politische Kontakte zu relevanten Parteien können in manchen Prozessen sehr hilfreich sein.

--- BAUAMT / STRASSENVERKEHRSBEHÖRDE:

Bei der Umsetzung und Genehmigung von Maßnahmen werden Sie um diese Behörden nicht herumkommen. Die Umsetzung von Maßnahmen ist allerdings Aufgabe der Verwaltungen.

Diese Checklisten sollten Sie während des Erarbeitungsprozesses Ihres Rad- und Nahmobilitätskonzepts immer mal wieder zur Hand nehmen, um abzugleichen, ob alle relevanten Akteure schon oder noch eingebunden sind. Besonders die Liste der lokalen Akteure ist für Sie hilfreich bei **ETAPPE I – SCHRITT 1: SUCHEN SIE SICH MITSTREITENDE**. Die Liste der regionalen Akteure ist relevant für das Recherchieren von Informationen während der Konzepterarbeitung und bei der späteren Umsetzung.

siehe Seite 12



GRUPPENORGANISATION

Überlegen Sie, welche Kompetenzen und Interessen die Gruppenmitglieder haben, und verteilen Sie die Aufgaben entsprechend. Es können mehrere Personen an einer Aufgabe arbeiten und eine Person kann mehrere Rollen übernehmen. In jedem Schritt des Prozesses gibt es verschiedene Aufgaben, die zugeordnet werden können. Wichtige Zuständigkeiten sind:

MODERATION

Aufgaben: Tagesordnung zusammenstellen, durch einzelne Tagesordnungspunkte moderieren, Diskussionen leiten und auf Redeanteile achten, neue Terminfindung für das nächste Treffen anleiten, eventuell Festlegung der Moderation für nächstes Treffen

-- ► kann von Termin zu Termin wechseln

PROTOKOLLIERENDE PERSON

Aufgaben: Schreibt die besprochenen Inhalte des Treffens mit, dokumentiert Diskussionsergebnisse und Aufgabenverteilungen

-- ► kann von Treffen zu Treffen wechseln

PERSON, DIE DEN ZEITPLAN IM BLICK HAT

Aufgaben: Verantwortlich für die Erinnerung an den selbst gesetzten Zeitplan, erinnert einzelne Gruppenmitglieder an Fristen, Ansprechperson für zeitliche Schwierigkeiten von einzelnen Gruppenmitgliedern

-- ► feste Zuteilung der Rolle

SCHRIFTFÜHRENDE PERSON

Aufgaben: Verschriftlicht die Arbeitsergebnisse in der Struktur für das Rad- und Nahmobilitätskonzept, welche dem Werkzeugkasten angehängt ist.

-- ► feste Zuteilung der Rolle

PRESSEVERTRETUNG UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Aufgaben: Informiert Medien über die Arbeit der Gruppe und ist die Ansprechperson für Öffentlichkeitsarbeit. Zu den Aufgaben gehört auch das Schreiben von Pressemitteilungen und im dörflichen Kontext das Bespielen von lokalen (ggf. selbst aufgebauten) digitalen Kanälen, Webseiten oder das Verfassen von Texten für das Gemeindeblatt.

-- ➔ feste Zuteilung der Rolle

ANSPRECHPERSON FÜR EXTERNE KONTAKTE

Aufgaben: Ist zuständig für den Kontakt und die Organisation von Treffen mit externen Beteiligten. Sie sollte gut erreichbar sein über Mail und Telefon.

-- ➔ feste Zuteilung der Rolle

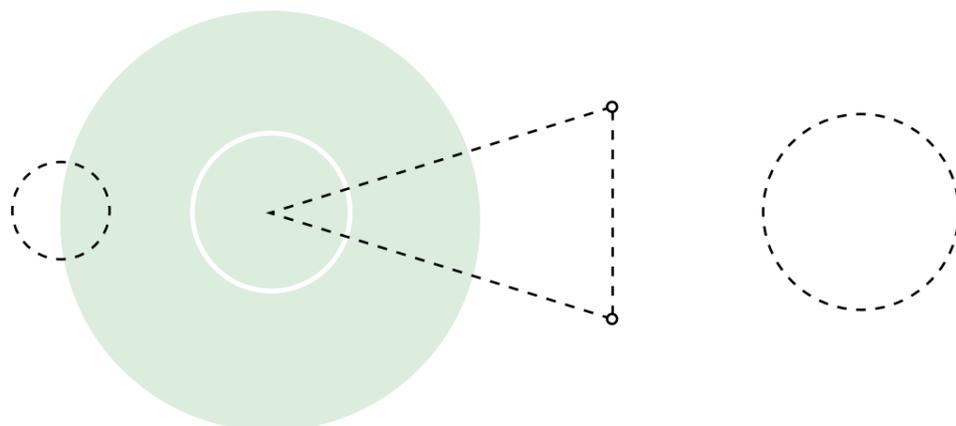
KONTAKTPERSON GEMEINDEVERTRETUNG

Aufgaben: Ist gegenüber Mitgliedern der Gemeindevertretung, dem Bürgermeister oder der Bürgermeisterin als Kontaktperson kommuniziert und wird bei Fragen und Gesprächsbedarf kontaktiert.

-- ➔ feste Zuteilung der Rolle

siehe Seite 12

Diese Hilfestellung erleichtert Ihnen

ETAPPE 1 – SCHRITT 2:**VEREINBAREN SIE EIN ERSTES AUSTAUSCHTREFFEN****MUSTERTAGESORDNUNG**

Diese Tagesordnung kann je nach Bedarf angepasst werden, um spezifische Themen oder aktuelle Schwerpunkte zu berücksichtigen. Es ist wichtig sicherzustellen, dass genügend Zeit für Diskussionen und Entscheidungen eingeplant wird, um den Austausch effektiv zu gestalten und Fortschritte im Rad- und Nahmobilitätskonzept zu erreichen.

Datum: [Datum des Treffens] Ort: [Ort des Treffens] Uhrzeit: [Uhrzeit des Treffens]

1. CHECK-IN

- Begrüßung und Vorstellungsrunde
- Festlegung des Protokollführers / der Protokollführerin
- Klärung organisatorischer Details (z. B. Pausen, Verpflegung)
- Muss zu Beginn etwas Dringendes besprochen werden?

2. AKTUELLER STAND DER ARBEITEN

- Kurzer Überblick über die bisherigen Fortschritte
- Offene Punkte und Herausforderungen

3. DISKUSSION UND BEWERTUNG VON ZWISCHENERGEBNISSEN

- Besprechung der bisherigen Ergebnisse und Entwürfe
- Feedbackrunde und Klärung offener Fragen

4. PLANUNG UND FESTLEGUNG VON NÄCHSTEN SCHRITTEN

- Festlegung von Aufgaben und Verantwortlichkeiten bis zum nächsten Treffen
- Terminierung der nächsten Treffen / Abstimmung der Agenda

5. SONSTIGES

- Kurze Mitteilungen und Informationen
- Festlegung von Terminen für externe Treffen oder Veranstaltungen

6. CHECK-OUT

- Zusammenfassung der wichtigsten Beschlüsse und Vereinbarungen
- Verantwortlichkeiten für die Umsetzung festhalten
- Feedback zur Sitzung und Verbesserungsvorschläge für das nächste Treffen

-- ➔ Diese Hilfestellung erleichtert Ihnen

ETAPPE 1 – SCHRITT 2:**VEREINBAREN SIE EIN ERSTES AUSTAUSCHTREFFEN**

siehe Seite 12

KARTE FÜR PROBLEMSTELLEN UND IDEEN:

Erstellen Sie eine interaktive Karte im Internet oder hängen Sie eine Karte im Gemeindehaus auf, die vor Ort, analog bearbeitet werden kann. Wenn Sie beide Möglichkeiten schaffen, können mehr Menschen darauf zugreifen. Die Gemeindemitglieder können in der Karte vorhandene Wegeverbindungen, Problemstellen oder Netzlücken markieren und Ideen für neue Maßnahmen hinterlassen. Die Karte sollte über einen längeren Zeitraum zugänglich sein und die Möglichkeit sich einzubringen gut kommuniziert werden.

UMFRAGEN:

Eine Alternative zur Karte ist das Versenden einer Umfrage, in der nach Problemstellen, Netzlücken, Hinweisen und Ideen gefragt wird. Zudem kann auch die Bereitschaft abgefragt werden, das Fahrrad zu nutzen oder zu Fuß zu gehen, sofern sichere Wege vorhanden sind. Die Ergebnisse dieser Umfrage können in der Argumentation für den Ausbau der Rad- und Fußwegeinfrastruktur verwendet werden. Eine **BEISPIELUMFRAGE** finden Sie auf den folgenden Seiten als Hilfestellung.

OFFENE DISKUSSIONSRUNDEN ODER WORKSHOPS:

Organisieren Sie Beteiligungsformate, in denen Sie Ihren Arbeitsstand zur Diskussion stellen, Fragen beantworten und nach weiteren Ideen fragen können. Solche Formate sollten gut vorbereitet werden, um einen konstruktiven Dialog und Austausch zu ermöglichen. Laden Sie dazu gezielt Personen ein oder ermöglichen Sie eine Anmeldung. Externe Unterstützung, beispielsweise von der AGFK MV oder durch erfahrene Moderatoren, kann dabei hilfreich sein. Insbesondere für Themen wie die Bestandsanalyse (siehe Etappe 3) können Workshops wertvolle Ergebnisse liefern.

PERSÖNLICHER AUSTAUSCH:

Grundsätzlich ist im lokalen dörflichen Kontext der persönliche Austausch vor Ort wichtig. Überlegen Sie sich – abseits von Workshops – andere lockere Formate, wie einen Kaffeestand auf dem Dorffest, eine Radtour oder einen Dorfspaziergang, bei denen Sie mit Ihren Mitmenschen vor Ort ins Gespräch kommen, um verschiedene Einschätzungen der Menschen in der Gemeinde mit aufzunehmen.

**KONTAKTMÖGLICHKEITEN:**

Egal auf welche Weise eine aktive Partizipation eingeleitet werden soll, in jedem Fall sollte die Möglichkeit bestehen für Gemeindemitglieder sich bei Ihrer Gruppe zu melden und Hinweise oder Kritik, aber auch Ideen weiterzugeben. Richten Sie eine Mailadresse ein, nutzen Sie Chatgruppen und geben Sie eine Telefonnummer an.

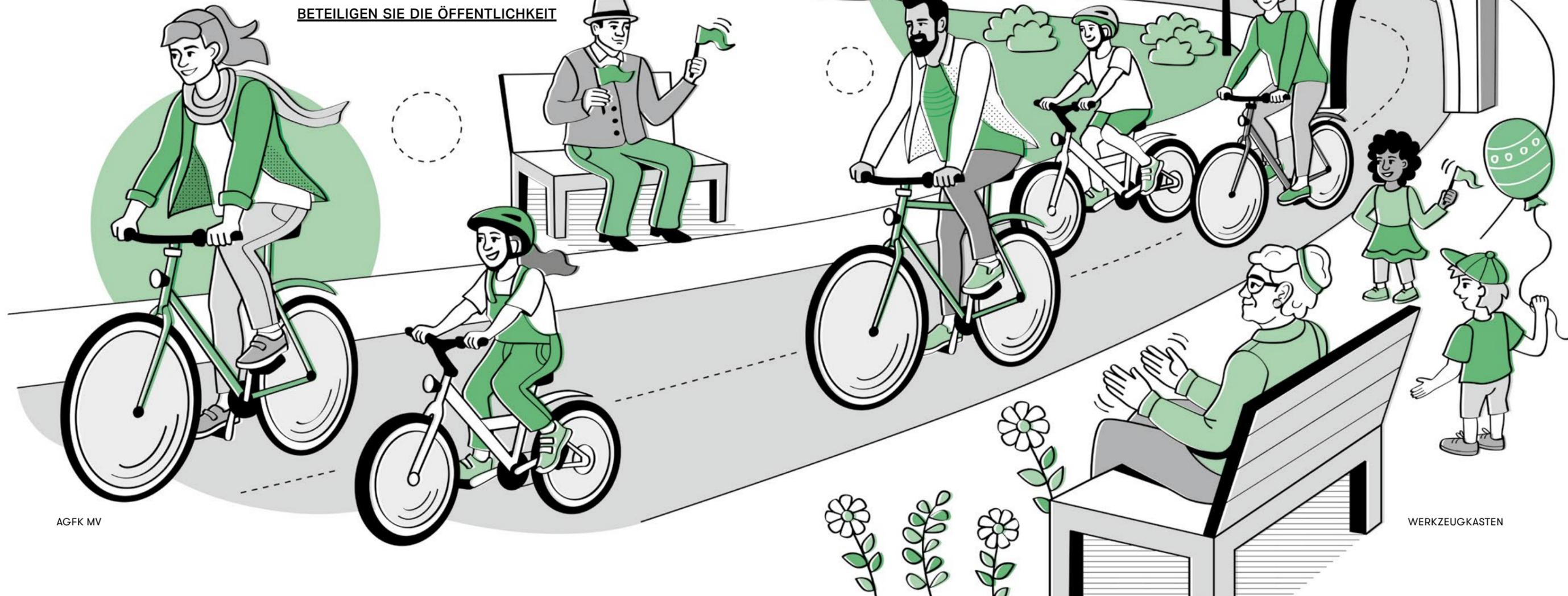
siehe Seite 52

TEILNAHME AM STADTRADELN:

Das STADTRADELN ist die deutschlandweit größte Kampagne zum Radfahren. Drei Wochen lang treten verschiedene Teams innerhalb einer Kommune im spielerischen Wettbewerb in die Pedale. In Mecklenburg-Vorpommern und vielen anderen Bundesländern übernimmt das Land in der Regel die kommunalen Anmeldegebühren. Über die STADTRADELN-App können lokale Daten zu Problemstellen gesammelt und gemeldet werden. Vor allem ist das STADTRADELN aber eine sehr gute Möglichkeit, die Mitmenschen in Ihrer Gemeinde zum Radfahren zu motivieren. Organisieren Sie z. B. einen Rad-Aktions-Tag, an dem Sie Ihre Gemeinde per Rad erkunden. Wenn Sie die Radtour als Demonstration anmelden, werden Sie wahrscheinlich sogar von der Polizei unterstützt und begleitet, was der Sicherheit dient und z. B. Kindern das Mitfahren erleichtert. Die AGFK MV organisiert einmal jährlich ein Austauschtreffen für die lokalen Koordinierenden. Auf folgender Webseite finden Sie alle Informationen zum STADTRADELN: <https://www.stadtradeln.de/darum-geht-es>

--> Die Beteiligungsmethoden und -formate sind hilfreich bei **ETAPPE II – SCHRITT 4: BETEILIGEN SIE DIE ÖFFENTLICHKEIT**

siehe Seite 15



BEISPIELUMFRAGE

Die folgenden Fragen können Sie für eine Umfrage in Ihrer Gemeinde nutzen. Passen Sie diese gerne an Ihren lokalen Kontext an. Geben Sie den Gemeindemitgliedern auch die Möglichkeit für freie Antworten und fügen Sie eventuell eine Karte hinzu.

1. Wie oft nutzen Sie das Fahrrad als Verkehrsmittel in Ihrer Gemeinde?

- a. Täglich
- b. Mehrmals pro Woche
- c. Einmal pro Woche
- d. Seltener als einmal pro Woche
- e. Gar nicht

2. Wie oft gehen Sie zu Fuß in Ihrer Gemeinde?

(z. B. für Besorgungen, Spaziergänge, Weg zur Arbeit / Schule / Kita)

- a. Täglich
- b. Mehrmals pro Woche
- c. Einmal pro Woche
- d. Seltener als einmal pro Woche
- e. Gar nicht

3. Welche Faktoren beeinflussen Ihre Entscheidung, das Fahrrad zu nutzen? (Mehrfachnennungen möglich)

- a. Gute Radwege und Fahrradinfrastruktur
- b. Sicherheit im Straßenverkehr
- c. Schnelligkeit: kurze Entfernungen zu Zielen in der Gemeinde
- d. Verfügbarkeit von Fahrradabstellplätzen
- e. Gesundheitliche Gründe
- f. Sonstige (bitte angeben)

4. Welche Faktoren beeinflussen Ihre Entscheidung, zu Fuß zu gehen? (Mehrfachnennungen möglich)

- a. Sichere und gut beleuchtete Gehwege
- b. Geringe Entfernungen zu Zielen in der Gemeinde
- a. Attraktive und angenehme Fußwege
(z. B. mit Bäumen, Sitzgelegenheiten)
- d. Verkehrssicherheit und geringe Verkehrsbelastung
- e. Gesundheitliche Gründe
- f. Sonstige (bitte angeben)

5. Welche Probleme sehen Sie bei den bestehenden Rad- und Fußwegen in Ihrer Gemeinde? (Mehrfachnennungen möglich)

- a. Mangelnde Instandhaltung, Schlaglöcher, fehlender Grünschnitt
- b. Fehlende Beleuchtung
- c. Unübersichtliche Kreuzungen und Einmündungen
- d. Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgängern
- e. Konflikte mit motorisiertem Verkehr
(z. B. hohe Geschwindigkeiten)
- f. Zu schmale Geh- und Radwege
- g. Fehlende Geh- und Radwege, viele Lücken im Netz
- h. Barrieren für Menschen mit Behinderungen
- i. Sonstige (bitte angeben)

6. Welche Maßnahmen würden Sie vorschlagen, um die Situation für den Radverkehr und die Nahmobilität in Ihrer Gemeinde zu verbessern? (Mehrfachnennungen möglich)

- a. Ausbau/Verbesserung der für das Rad geeigneten Wege
- b. Bessere Beschilderung für Radfahrende und Fußverkehr
- c. Mehr Fahrradabstellplätze
- d. Schulungen für sicheres Radfahren und Zufußgehen im Straßenverkehr
- e. Mehr Sitzgelegenheiten/ Ruhezonen entlang der Gehwege
- f. Verbreiterung und Barrierefreiheit der Gehwege
- g. Mehr Querungshilfen (Zebrastrifen, Mittelinseln)
- h. Sonstige (bitte angeben)

7. An welchen Stellen halten Sie eine Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur für besonders wichtig?

8. Welche Problem- und Gefahrenstellen finden Sie besonders gefährlich?

9. Welche Vorschläge für mögliche neue Infrastruktur haben Sie?

10. Welche weiteren Wünsche oder Anregungen haben Sie in Bezug auf den Radverkehr und die Nahmobilität in Ihrer Gemeinde?

- ► Diese Umfrage können Sie für eine Beteiligung nutzen, beispielsweise in **ETAPPE II – SCHRITT 4:**
BETEILIGEN SIE DIE ÖFFENTLICHKEIT

siehe Seite 15

CHECKLISTE PLÄNE UND KONZEPTE

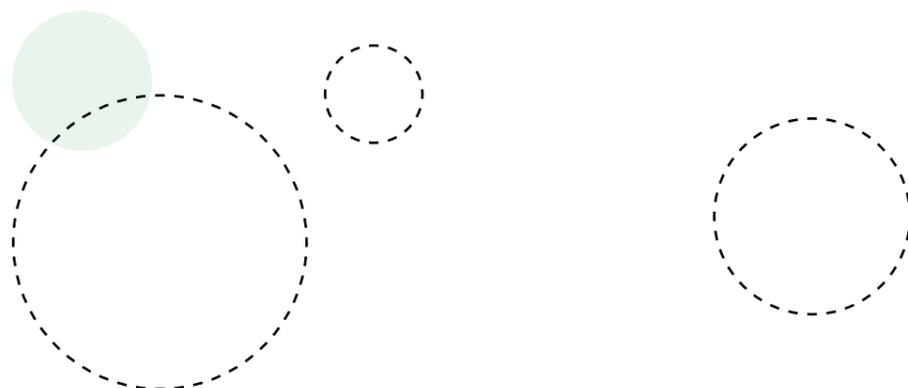
Bei einer Recherche zu schon bestehenden Planungen und Konzepten, die sich auf die Nahmobilität in Ihrer Gemeinde oder Ihrem Planungsraum beziehen, können Sie sich an folgender Liste orientieren. Achtung: Die Liste ist nicht abschließend. Zudem werden manche Pläne und Konzepte regional unterschiedlich benannt.

- Radverkehrsnetze und -konzepte des Bundeslandes oder der Region
- Fußverkehrsnetze der Region (z. B. Regionale Wanderwege und Fernwanderwege)
- Informationen über verloren gegangene, historische dörfliche Verbindungswege (z. B. über Flurkarten, Liegenschaftskataster oder über das Geoportal MV, hier unter topographische Karten die historische topographische Karte um 1900 auswählen)
- Mobilitäts- bzw. Verkehrskonzepte auf Landkreis-, Ämter- oder Gemeindeebene
- Landesnahverkehrspläne (Verknüpfung mit ÖPNV)
- Touristische (Wege-)Konzepte – regional und überregional
- Klimaschutzkonzepte
- Schulwegkonzepte
- Integrierte Verkehrskonzepte oder städtebauliche Entwicklungskonzepte (benachbarter Städte)

-- ➔ Diese Liste hilft Ihnen bei
ETAPPE II – SCHRITT 2:
TRETEN SIE MIT IHREN VERWALTUNGEN IN KONTAKT
 und bei
ETAPPE III – SCHRITT 1:
STARTEN SIE MIT EINER RECHERCHE

siehe Seite 14

siehe Seite 17



METHODE KARTENABFRAGE

Die Kartenabfrage ist eine bewährte Moderationsmethode, die sich hervorragend eignet, um strukturiert Beiträge der Teilnehmenden zu sammeln und diese anschließend systematisch zu ordnen.

Benötigtes Material:

- Moderationswände oder alternativ freie Wandfläche
- große Papierbögen
- Moderationskarten in verschiedenen Farben oder große Klebezettel
- Flipchart-Marker
- Markierpunkte

Ablauf:

- **EINFÜHRUNG DER FRAGESTELLUNGEN:** Diese werden als Überschriften an die Moderationswand geheftet.
- **GRUPPENEINTEILUNG:** Die Teilnehmenden werden je nach Größe der Gesamtgruppe in Kleingruppen von 3-5 Personen eingeteilt.
- **DISKUSSION:** Die Kleingruppen diskutieren die Fragestellungen innerhalb einer vorab festgelegten Zeitdauer und schreiben ihre Beiträge auf Moderationskarten.
- **PRÄSENTATION:** Nach Ablauf der Zeit stellen die Gruppen ihre Beiträge vor und heften die Karten an die Pinnwand.
- **SYSTEMATISIERUNG:** Anschließend werden die Beiträge gemeinsam systematisiert. Karten mit ähnlichen Inhalten werden z. B. untereinander, solche zu unterschiedlichen Aspekten nebeneinander angeordnet.
- **CLUSTERBILDUNG:** Die sogenannten „Cluster“ werden benannt und von den Teilnehmenden nach Wichtigkeit bewertet.
- **BEWERTUNG:** Jeder Teilnehmende vergibt 2 oder 3 Klebepunkte für die Ziele, die ihm oder ihr am wichtigsten erscheinen.

Zu beachten:

- Die Fragestellungen sollten kurz und anregend formuliert sein.
- Die Karten müssen gut lesbar sein (**EIN** Beitrag pro Karte in Stichworten, Druckbuchstaben statt Schreibschrift).
- Durch eine Begrenzung der Karten („Je Gruppe nur 5 Karten“) kann von Beginn an eine Fokussierung auf die wichtigsten Beiträge erreicht werden.
- Es sollte ausreichend Arbeitszeit eingeräumt werden.
- Eine Diskussion über die Beiträge findet im Plenum erst statt, wenn alle Beiträge angeheftet sind.

Folgende Leitfragen sind denkbar:

ZIELE:

„Was wollen Sie mit dem Rad- und Nahmobilitätskonzept erreichen und wie soll sich im Jahr 2030 die Mobilität in Ihrer Kommune verbessert haben?“

DEFIZITE:

„Wo haben Sie aktuell Probleme? Wo sehen Sie Herausforderungen in der Zukunft?“

ERFOLGE:

„Was haben Sie schon erfolgreich geschafft? Was läuft gut?“

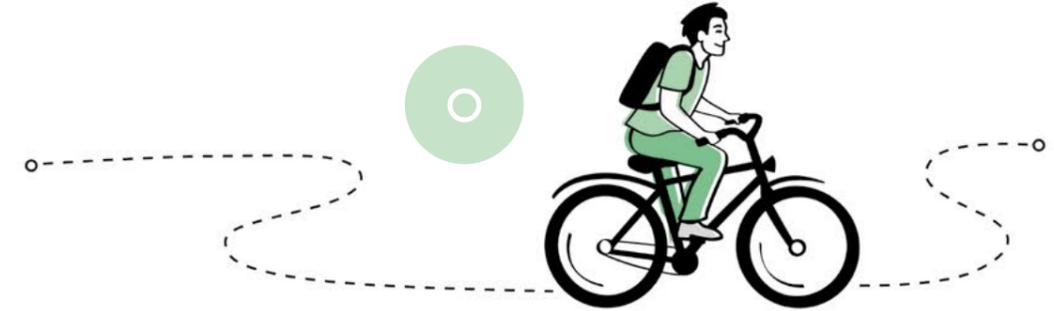


--> Diese Methode hilft Ihnen bei
ETAPPE III – SCHRITT 2:
FORMULIEREN SIE SMARTE ZIELE

siehe Seite 18

SMARTE ZIELE

Sie finden im Folgenden einige Beispiele SMARTer-Ziele für den Rad- und Fußverkehrsbereich.



Ausbau des Radwegenetzes:

Bis Ende 2027 (T) sollen zusätzliche 2 Kilometer an sicheren und gut ausgebauten Radwegen in der Kommune geschaffen werden, um die Vernetzung zu Nachbarorten für Radfahrende zu verbessern (S, M).

Förderung der Öffentlichkeit für Fahrradfahren:

Jedes Jahr ab 2025 (T) sollen mindestens zwei Veranstaltungen (M), wie z. B. Radtouren geplant und beworben werden, um das Radfahren in der Kommune sichtbar zu machen (S, A, R).

Verbindung zu Bahnhöfen:

Bis Ende 2026 (T) sollen zu den Nachbarbahnhöfen A und B ausgeschilderte Radrouten ausgewiesen und gekennzeichnet werden (M), um den nachhaltigen Verkehrsanschluss an die Bahn zu ermöglichen (A, R).

Teilnahme Stadtradeln:

Ab dem Jahr 2025 (T) wird die Gemeinde am jährlichen Stadtradeln teilnehmen und dabei auch das Schulradeln fördern und bewerben (M, S), um zur Nutzung des Fahrrads auch für Pendelwege anzuregen (A, R).

Verbesserung der Gehwegsicherheit:

Bis Ende 2026 (T) werden entlang der Hauptschulwege in der Gemeinde 10 neue Straßenlaternen und 2 Fußgängerüberwege installiert (M), um die Sicherheit der Kinder zu erhöhen (S, A). Die Finanzierung erfolgt durch kommunale Mittel und Fördergelder (R).

Barrierefreiheit der Gehwege:

Bis Ende 2025 (T) werden an 5 Knotenpunkten die Bordsteine abgesenkt und taktile Leitsysteme installiert (M), um die Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen zu verbessern (S, A). Dies geschieht in Zusammenarbeit mit der örtlichen Behindertenbeauftragten und wird durch vorhandene Haushaltsmittel finanziert (R).

TIPP:
Eine SMARTe Ziele-Tabelle zum Ausdrucken und Ausfüllen finden Sie unter:
www.agfk-mv.de/werkzeugkasten

--> Diese Beispiele können eine Inspirationsquelle sein für
ETAPPE III – SCHRITT 2:
FORMULIEREN SIE SMARTe ZIELE

siehe Seite 18



ERARBEITUNG EINES NETZPLANS (ANALOG ODER DIGITAL)

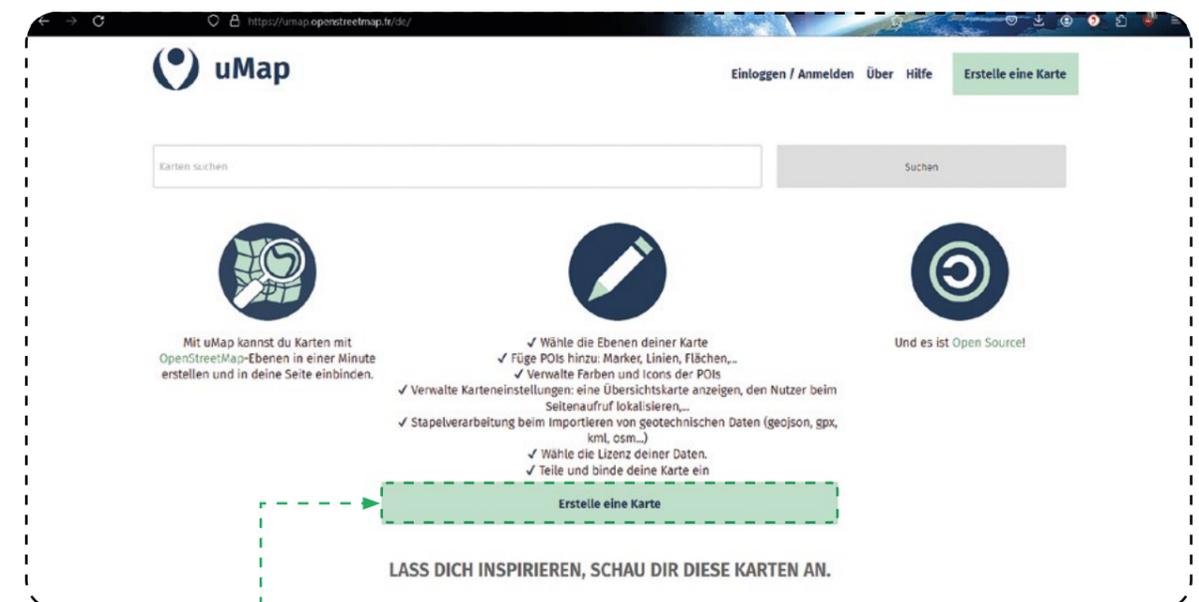
ANALOGE ERARBEITUNG

Für die analoge Erarbeitung des Netzplans benötigen Sie eine Karte oder ein groß ausgedrucktes Luftbild der Gemeinde und der umliegenden Orte. Die Karte kann entweder auf den Tisch gelegt und mit Stiften beschrieben, oder an einer Pinnwand befestigt und mit Reißzwecken markiert werden. Es sollten verschiedenfarbige Stifte genutzt und eine Legende angefertigt werden (siehe Beispiellegende in **ETAPPE III – SCHRITT 3**).

siehe Seite 21

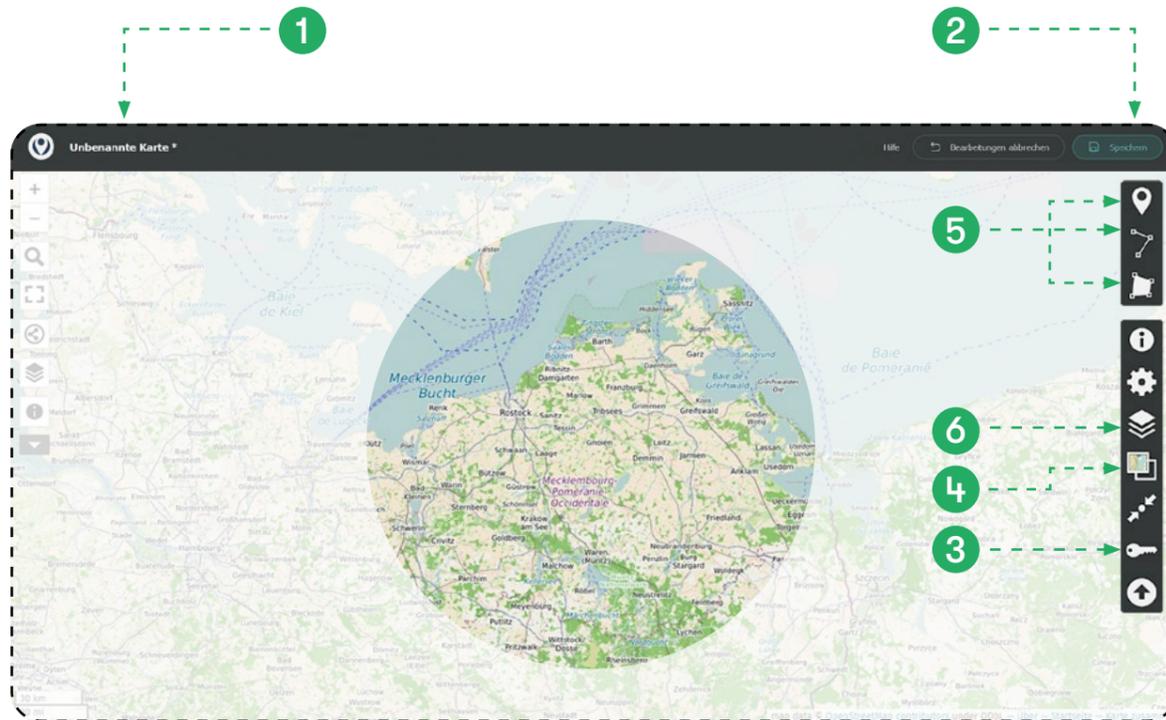
DIGITALE ERARBEITUNG

Für die digitale Erarbeitung wird die U-Map als Grundlage verwendet. Diese basiert auf der Karte OpenStreetMap. Sie können die interaktive Karte im Internet aufrufen und direkt im Browser bearbeiten. Während einer Arbeitsgruppensitzung können entweder alle Teilnehmenden an ihren eigenen Laptops arbeiten oder Sie schließen einen Beamer an, um gemeinsam auf die Karte zu schauen und zu diskutieren. In beiden Fällen ist eine Person dafür verantwortlich, die Karte zu erstellen.



+ 1. Erstellen Sie eine U-Map Karte

2. Lernen Sie die Funktionen kennen, die auf dem Bild beschrieben sind.



- 1 – Benennen Sie die Karte passend zu Ihrer Arbeitsgruppe
- 2 – Speichern Sie die Karte. Denken Sie daran, die Karte auch während der Bearbeitung regelmäßig zu speichern (**KEINE** automatische Speicherung!).
- 3 – Unter dem Schloss finden Sie einen Bearbeitungslink. Schicken Sie diesen an Ihre Arbeitsgruppe weiter.
- 4 – Passen Sie den Hintergrund an. Die normale OSM-Karte, welche sich zu Beginn öffnet, ist am besten geeignet. Dennoch kann die Cyclo-OSM-Karte zum Beispiel einen Überblick über regionale Radwege bieten.
- 5 – Probieren Sie aus, Punkte, Linien und Flächen zu zeichnen. Sie beenden eine Linie oder eine Fläche, wenn Sie zweimal auf den letzten Punkt klicken. Schauen Sie sich das Fenster mit den Formeigenschaften an und probieren Sie aus, Farben und Deckkraft zu verändern. Löschen Sie ihre Versuche später.

- 6 – In der Ebenen-Verwaltung können Sie verschiedene Ebenen kategorisieren, sowie an- und ausschalten. Dadurch können mehr Dinge gespeichert sein, als gerade zu sehen sind.



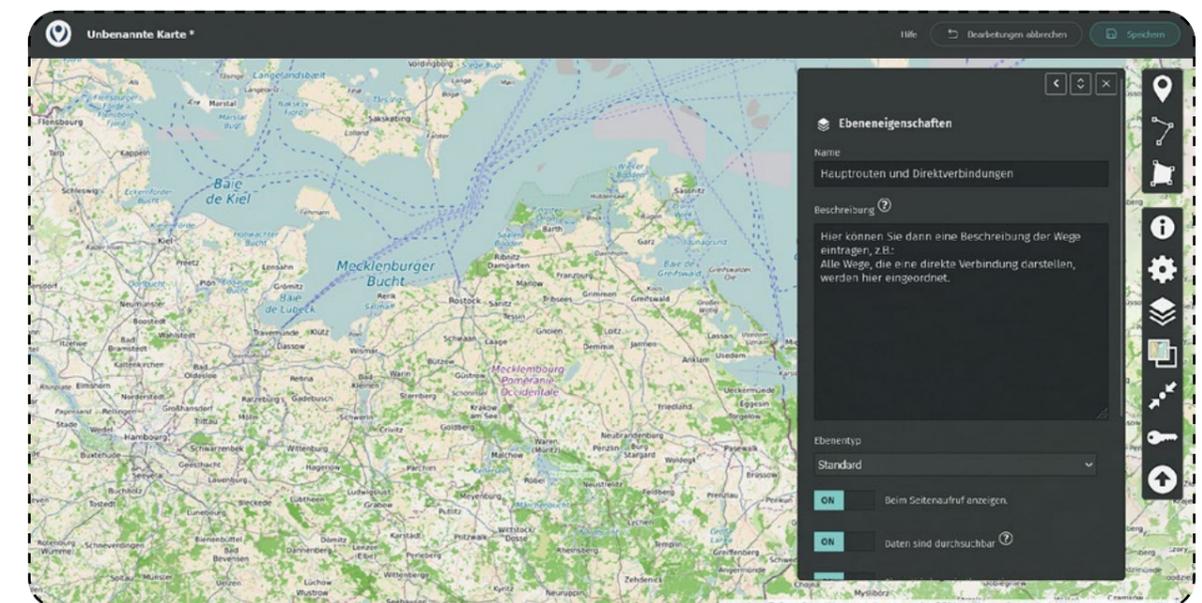
TIPP:

Eine gestrichelte Linie erhalten Sie, wenn Sie unter erweiterte Formeigenschaften unter Linienart „10,12“ eingeben.

3. Wege kategorisieren

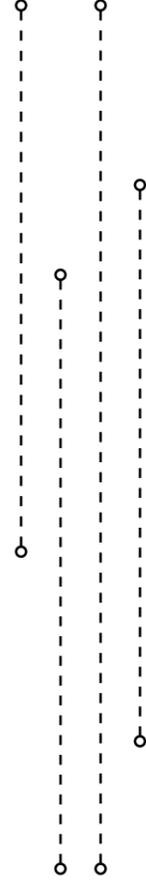
Legen Sie für jede Legendenkategorie eine Ebene an. Dort bestimmen Sie, welche Farben und Stärken die Linien haben, welche Icons als Punkte verwendet werden sollen und welche Füllfarbe eine Fläche bekommen soll, etc.

Probieren Sie dies am Anfang einmal aus. Nachdem Sie eine neue Linie erstellt haben, wie z. B. eine Hauptverbindung, können Sie sie der entsprechenden Ebene zuordnen. In der Ebenen-Verwaltung können Sie die Eigenschaften der Ebenen bearbeiten, wodurch sich alle enthaltenen Wege entsprechend ändern. Über das Auge neben jeder Ebene können Sie die einzelnen Ebenen ein- und ausblenden.



STECKBRIEF DER ERHEBUNGSKRITERIEN – AUSFÜLLHILFE ERHEBUNGSBOGEN

Dieses Dokument dient als Hilfestellung beim Ausfüllen des Erhebungsbogens für die Bestandsanalyse. Nutzen Sie während des Erhebens die Spalte Kommentar für eigene Hinweise.



Weg Nr.

Tragen Sie die Nummer und den Abschnitt ein, mit welcher der Weg auf der Karte benannt ist. Während des Erhebens nummerieren Sie die Wege durch und benennen den ersten Abschnitt mit 1a und sobald sich eine Eigenschaft verändertert, machen Sie mit 1b usw. weiter.

Wege Art

Es kann sich bei den Wegen, die erhoben werden, um einen Forstweg (FW), einen landwirtschaftlichen Weg (L), eine Straße (S), einen Radweg (R) oder Gehweg (G) handeln. Kürzen Sie diese Wege in der Spalte, wie in Klammern beschrieben, ab. Sollte keine Kategorie passen, wählen Sie Weg (W).

Breite (m)

Erheben Sie auch die Breite des (Rad-)Weges in Metern. Dies ist für die Erarbeitung der Maßnahmen wichtig, da je nach Wegbreite unterschiedliche Lösungen für den Radverkehr gefunden werden können. Sollten Sie keinen Zollstock zur Hand haben, hilft unterwegs auch die App „StreetMeasure“ von westnordost (in den gängigen AppStores zu finden).

Fahrradeignung

Dieses Kriterium orientiert sich an dem class:bicycle Wert der OpenStreetMap. Hier wird subjektiv die Eignung für den Radverkehr bewertet. Es können Werte zwischen -3 und 3 vergeben werden. Diese werden schematisch berechnet. In jeder Spalte werden die Punkte, ob negativ oder positiv, addiert und ergeben zum Schluss einen Wert zwischen -3 und +3.

Lesen Sie die Spalten auf der folgenden Seite von links nach rechts.

Das Verkehrs- und Konfliktaufkommen direkt auf dem genutzten Abschnitt...

schränkt mich beim Radfahren ein	-1
hat einen erträglichen Rahmen fürs Radfahren	0
begünstigt sicheres, zügiges Radfahren	+1

Die Umgebung entlang des befahrenen Abschnittes empfinde ich als...

für das Radfahren eher störend	0 bis -2
für das Radfahren nicht von Bedeutung	-1 bis +1
für das Radfahren eher angenehm	0 bis +2

Aufgrund der besonders starken Ausprägung von a und b finde ich...

Ich möchte lieber einen anderen Weg fahren.	-3
Dieser Weg ist einen Umweg wert.	+3

NEGATIVSZENARIO:

Anwesenheit von anderen Verkehrsteilnehmenden führt zu einem höheren Unsicherheitsgefühl, Geschwindigkeitsanpassungen und Ausweichen ist regelmäßig erforderlich

POSITIVSZENARIO:

gut einsehbarer Abschnitt, reichlich Platz für alle Verkehrsteilnehmenden, hohes Sicherheitsgefühl und entspanntes Fahren; ungestörtes, zügiges Fahren möglich

NEGATIVSZENARIO:

Abschnitt an Straße mit höherer Verkehrsbedeutung, stärker verkehrsbelastet, Umgebung wenig attraktiv

POSITIVSZENARIO:

Abschnitt abseits von Straßen mit höherer Verkehrsbedeutung, Umgebung ist abwechslungsreich, ruhig, ansprechend

NEGATIVSZENARIO:

Mit den anderen Kategorien ist ein Wert von -2 ermittelt worden, die schlechten Eigenschaften sind jedoch so stark ausgeprägt, dass sich ein Umweg sehr empfiehlt.

POSITIVSZENARIO:

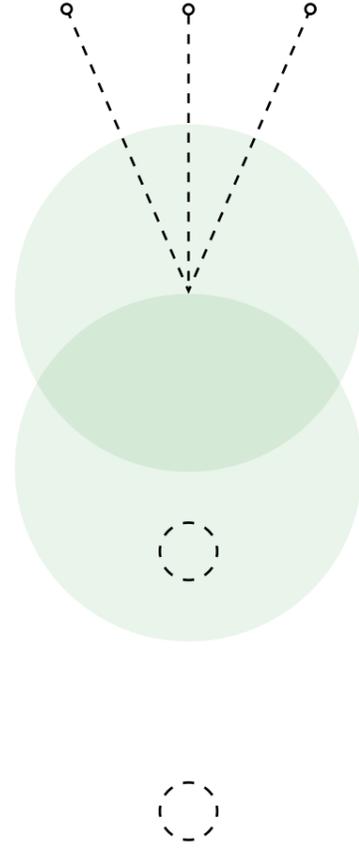
Mit den anderen Kategorien ist ein Wert von +2 ermittelt worden, die Eigenschaften des Weges sind jedoch so ausgeprägt, dass sie eine vielfältige Landschaft und eine besonders angenehme Fahrt ermöglichen.

BITTE BEACHTEN:

Dieser Wert wird subjektiv ermittelt und kann von zeitlichen und persönlichen Gegebenheiten, dem Wetter oder der Laune abhängen. Versuchen Sie diese Beeinträchtigungen während des Erhebens präsent zu halten. Die Bewertung der Fahrradeignung soll zudem KEINE anderen Eigenschaften beinhalten, wie den Untergrund oder die Wegqualität. Der Wert 0 soll möglichst nicht vergeben werden, da er keine wertende Aussage hat. Sollte dies das Ergebnis des Schemas sein, tragen Sie dies dennoch ein.

Beleuchtung

Die Beleuchtung spielt im Hinblick auf Sicherheit eine wichtige Rolle. Tragen Sie in die Tabelle ein, ob der Abschnitt durch Straßenbeleuchtung beleuchtet ist oder nicht: **JA/NEIN**



Oberflächenqualität

Die Oberflächenqualität beschreibt den Zustand des Straßenbelags. Es gibt fünf Abstufungen.

- **EXZELLENT:** überwiegend sehr glatte Oberfläche, kaum spürbare Fugen und Nähte, problemlos nutzbar von Inline-Skates
- **GUT:** überwiegend glatte Oberfläche, Fugen nicht größer als 1,5 cm, problemlos nutzbar von Rennrädern
- **MITTEL:** überwiegend mittelmäßige, eher raue Oberfläche, Fugen und Schlaglöcher spürbar (2-3 cm tief/breit), nicht oder kaum Bremsen oder Ausweichen nötig; benutzbar durch Citybikes, Sportautos, Rollstühle, Kinderwagen

- **SCHLECHT:** überwiegend sehr raue, holprige Oberfläche mit vielen Schlaglöchern oder Unebenheiten; Fahrgeschwindigkeitsreduktion, um mehr als die Hälfte; befahrbar von Trekkingrädern, normalen Autos
- **SEHR SCHLECHT:** sehr holprige Oberfläche mit vielen Schlaglöchern und/oder Unebenheiten; befahrbar durch Mountainbikes und Fahrzeuge mit guter Geländegängigkeit

Oberflächenart

Hier geht es um die Art des Straßenbelags des Abschnittes. Handelt es sich um einen Waldweg, Asphalt, Sand, Pflasterstein, etc. Falls keine der folgenden Kategorien zutrifft, schreiben Sie Ihre eigene hin und erklären Sie diese in den Notizen oder der Beschreibung.

---	ASPHALT	Asphalt	---	FEINER SCHOTTER	maschinell verdichteter feiner Schotter/Splittgemisch, eher nicht schwerlastgeeignet (häufig auf Spazierwegen, sogenannte wassergebundene Wegedecke)
---	BETON	Fläche aus vor Ort gegossenem Beton (schwerlastgeeignet), teils mit Fugen	---	WEG	angelegte, aber nicht befestigte, naturbelassene Straße oder (Wald-)weg
---	BETONPLATTEN	große Betonplatten (schwerlastgeeignet), mit Fugen	---	BODEN	naturbelassener, gewachsener Boden, Trampelpfade erkennbar
---	PFLASTERSTEINE	Gehweg-Steine/-Platten, Verbundsteine (meist aus Beton oder Ziegel)	---	GRAS	naturbelassener, dicht grasbewachsener Boden, ggf. Trampelpfade erkennbar
---	KOPFSTEINPFLASTER	behauenes, regelmäßiges Kopfsteinpflaster aus Naturstein	---	SAND	Sand
---	UNEBENES KOPFSTEINPFLASTER	unregelmäßiges, unbehauenes Kopfsteinpflaster aus Naturstein			
---	SCHOTTER	maschinell verdichteter Schotter/Mineralgemisch, schwerlastgeeignet (häufig auf Wirtschaftswegen)			

MAPILLARY

Mapillary ist ein weltweites Projekt, das darauf abzielt, Daten von Straßen und Wegen zu sammeln und in einer Karte zu veröffentlichen.

Jede Person kann mit eigenem Account dazu beitragen, bestehende Lücken zu schließen. Mit der Mapillary-App können Sie Fotos machen und hochladen, während Sie unterwegs sind. Diese Bilder stehen frei zur Verfügung und können von Ihnen nach der Erhebung für Ihre Analyse der Rad- und Fußwege genutzt werden. Durch die Nutzung von Mapillary sind Ihre Fotos direkt georeferenziert, Sie ersparen sich also die nachträgliche händische Zuordnung. Weitere Informationen zur Nutzung der App finden Sie auf der WEBSEITE VON MAPILLARY. Dort können Sie sich auch die Karte schon anschauen, bevor Sie die App herunterladen.

www.
mapillary.com

Schritt 1: Laden Sie die App Mapillary auf Ihr Smartphone

und erstellen Sie sich einen Account, um diese Art der Fotodokumentation zu nutzen.

Schritt 2: Machen Sie sich mit der App vertraut.

Klicken Sie die verschiedenen Symbole an und finden Sie den „Capture“ Button. Erlauben Sie den Zugriff auf Ihre Kamera. Nun können Sie, während Sie auf Aufnahme klicken und sich bewegen, Fotos des Weges machen. Unter Upload können Sie die Fotos hochladen und sich später im Internet anschauen.

Schritt 3: Starten Sie eine Übungserhebung

für einen Weg Ihrer Wahl und laden Sie die Fotos hoch.

Hier können Sie die Onlinekarte sehen:
<https://www.mapillary.com/app/>

--> Dieses Werkzeug kann Ihnen behilflich sein bei
ETAPPE III – SCHRITT 4:
ANALYSIEREN SIE DEN BESTAND

siehe Seite 26

BEISPIELERHEBUNGSBOGEN

AGFK MV

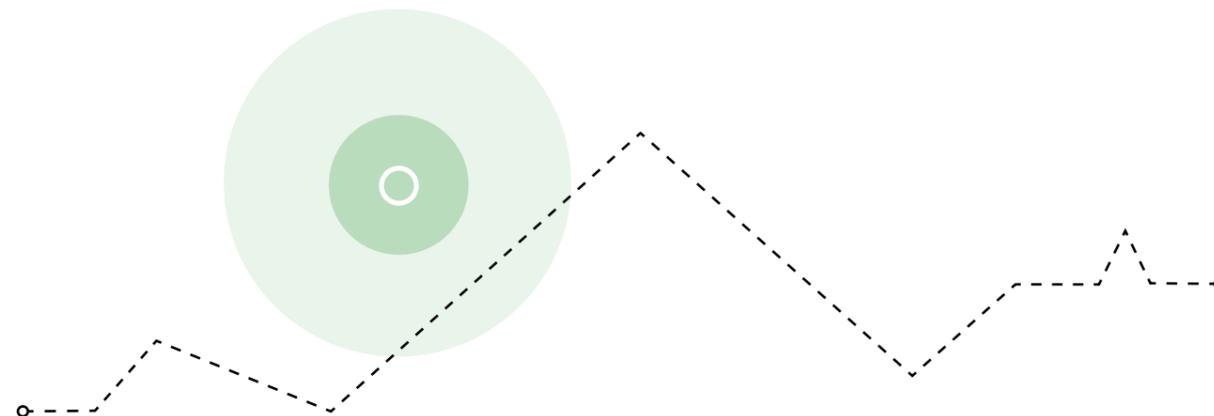
Erhebungsbogen AGFK MV

Weg Nr.	Wege Art	Breite (m)	Fahrradeignung	Beleuchtung	Oberflächenart	Oberflächenqualität	Kommentar
1a	S	3,5	2	nein	Asphalt	gut	schmale Straße in den Feldern, ohne Rad- oder Fußweg
1b	S	3,5	2	nein	Asphalt	mittel	Es gibt einige Risse und Schlaglöcher auf dem Weg.
1c	S	3,5	3	nein	Asphalt	gut	Straße entlang eines Flusses – mit schöner Aussicht
2a	R	2	1	ja	Betonplatten	gut	Weg entlang einer Landstraße, laut
2b	R	2,5	1	ja	Asphalt	exzellent	Untergrund sehr glatt ohne Risse, neuer Asphalt
2c	S	1,5	2	nein	Schotter	schlecht	sehr hubbelig, viele Äste und Natur, bisschen sandig

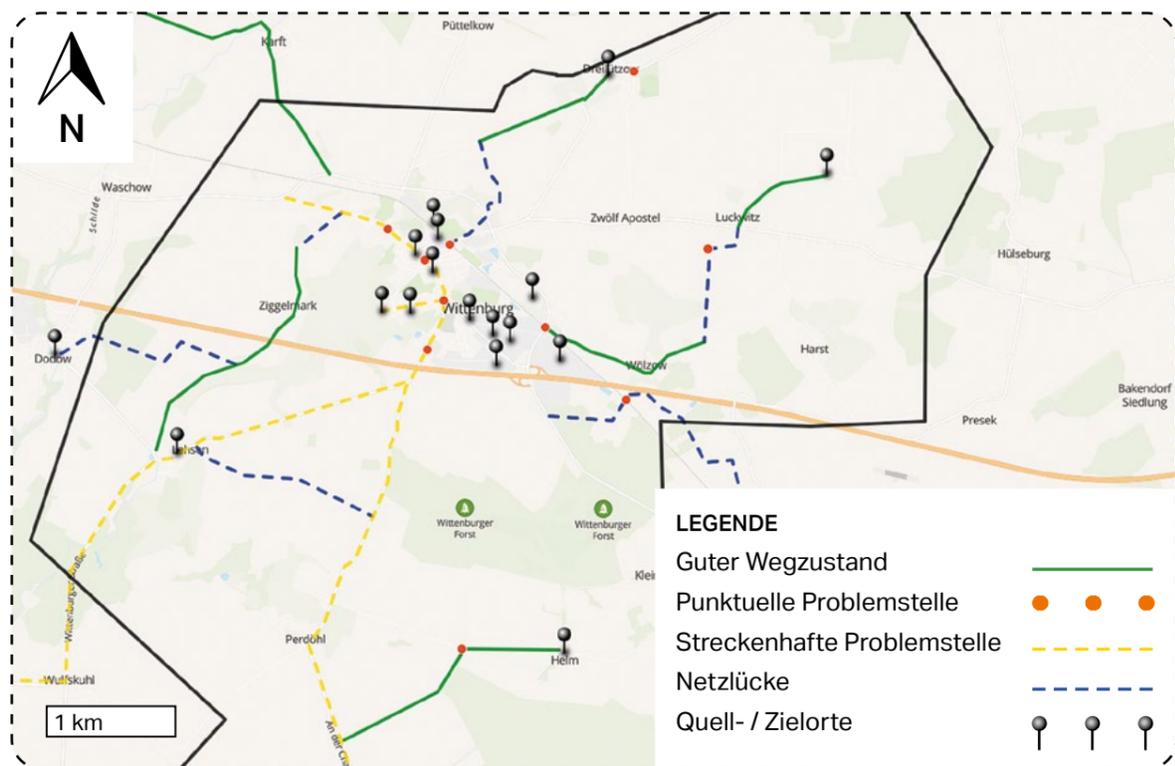
Notizen

--> Dieses Beispiel kann ein Ergebnis sein aus
ETAPPE III – SCHRITT 4:
ANALYSIEREN SIE DEN BESTAND

siehe Seite 26

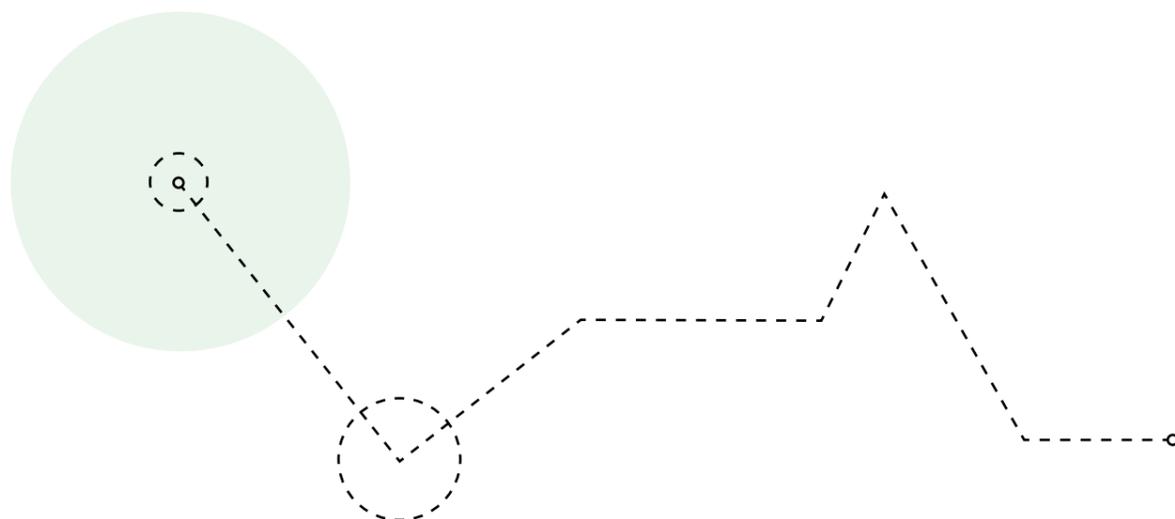


BEISPIEL BESTANDSKARTE



--> So könnte die Karte aussehen nach Abschluss von **ETAPPE III – SCHRITT 4: ANALYSIEREN SIE DEN BESTAND**

siehe Seite 26



QUICK-WIN-MASSNAHMEN

Schnell umsetzbare Maßnahmen erhöhen die Wahrnehmung in der Bevölkerung und zeigen: Hier tut sich was. Während größere Projekte im Hintergrund vorbereitet werden – was von der Planung bis zur Umsetzung mehrere Jahre dauern kann – können bereits durch kleine Verbesserungen Fortschritte erzielt werden. Einen guten Überblick über schnell(er) umsetzbare Maßnahmen finden Sie in den folgenden Leitfäden:

--> **MASSNAHMENKATALOG DES REGIONALEN PLANUNGSVERBAND WESTMECKLENBURG** mit Musterlösungen und Ausbaustandards

www.region-westmecklenburg.de/Themen/Radverkehr/Maßnahmenableitung-in-den-SUR/



--> **KOSTENEFFIZIENTE MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS** in Gemeinden des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/publikationen/foerderung_radverkehr.html

--> **LEITFADEN SOFORTMASSNAHMEN DER AGFS NRW**

https://campus.agfs.nrw/goto_agfsnrw_file_2866_download.html

Hier finden Sie einige Ideen kurz zusammengefasst und grob unterteilt in die zwei Gruppen: Infrastruktur und Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit. Weitere Ausführungen zu einigen dieser Themen finden Sie u. a. bei unserer Partnerorganisation RAD.SH aus Schleswig-Holstein (**RAD.SH INFOSHEETS – RAD.SH**). Einige Quick-Win-Maßnahmen sind im Folgenden aufgelistet:

<https://rad.sh/infosheets/>

Infrastruktur:

- Ausbessern von Schlaglöchern und kleinen Netzlücken
- Regelmäßige Durchführung von Rückschnitt- / Mäharbeiten in der Wegeunterhaltung
- Verkehrsberuhigung durch Aufpflasterungen, Mittelinseln oder Zebrastreifen
- Schaffung von Sitz- und Verweilmöglichkeiten
- Reduktion von Barrieren, die den Radverkehr oder die Mobilität von Menschen im Rollstuhl oder mit Kinderwagen, etc. einschränken
(Bordsteine absenken oder Poller und Umlaufsperrern entfernen, genannt „Drängelgitter“)
- Beräumung der Haupttrouten bei Schnee und Eis (Winterdienst)
- Errichtung zusätzlicher Radabstellanlagen (ggf. überdacht) an viel frequentierten Orten wie Schulen, Bushaltestellen, Bahnhöfen, Ausflugszielen, Vereinsheimen, Supermärkten bzw. Dorfläden
- Markierung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Straßen
- Piktogrammreihe auf den Straßen (Hinweise auf Radfahrende und Radwege)
- Farbliche Kennzeichnung von Radwegen (mehr visuelle Unterstützung)
- E-Bike Lademöglichkeiten (z. B. an Radabstellanlagen)
- Einrichtung eines einheitlichen Beschilderungs- und Leitsystems
- Einrichtung von Umschlagspunkten zwischen Verkehrsmitteln z. B. Fahrrad auf Bus / Zug oder andersrum
(Kennzeichnung der Radabstellanlagen, gute Beschilderung, etc.)
- Ausprobieren von Pop-Up-Infrastruktur (zu errichten wie Baustelleneinrichtungen)
- Einrichtung von Rad-Servicestationen / Reparaturstationen
- Einrichtung eines Fahrradverleihs (z. B. Lastenräder)
- Parklets oder Fahrradplattformen (z. B. FIETSVLONDERS) auf PKW-Stellplätzen

www.
fietsvlonder.nl/
de/

Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit:

- Teilnahme am STADTRADELN (www.stadtradeln.de)
- Organisation von gemeinsamen Fahrradaktionstagen
- Installation von Geschwindigkeitsmesstafeln für Autos
- Partizipation, Umfragen und Ideen der Bevölkerung sammeln
- Organisieren eines „Fahrradbusses“
(Kinder schließen sich zusammen um gemeinsam als Verband über mehrere Stationen mit dem Rad zur Schule zu fahren – ggf. von Eltern begleitet)
- Aufbau von digitalen Informationskanälen (z. B. über einen Messenger-Dienst, soziale Medien, Webseite)
- Regelmäßige Berichte zu Neuigkeiten in den örtlichen Medien
- Durchführung von Fahrrad-Checks / Reparaturwerkstatt / Beleuchtungs-Aktionen

--> Diese Beispiele können Ihnen helfen bei
ETAPPE III – SCHRITT 5:
ERARBEITEN SIE MASSNAHMEN

siehe Seite 31



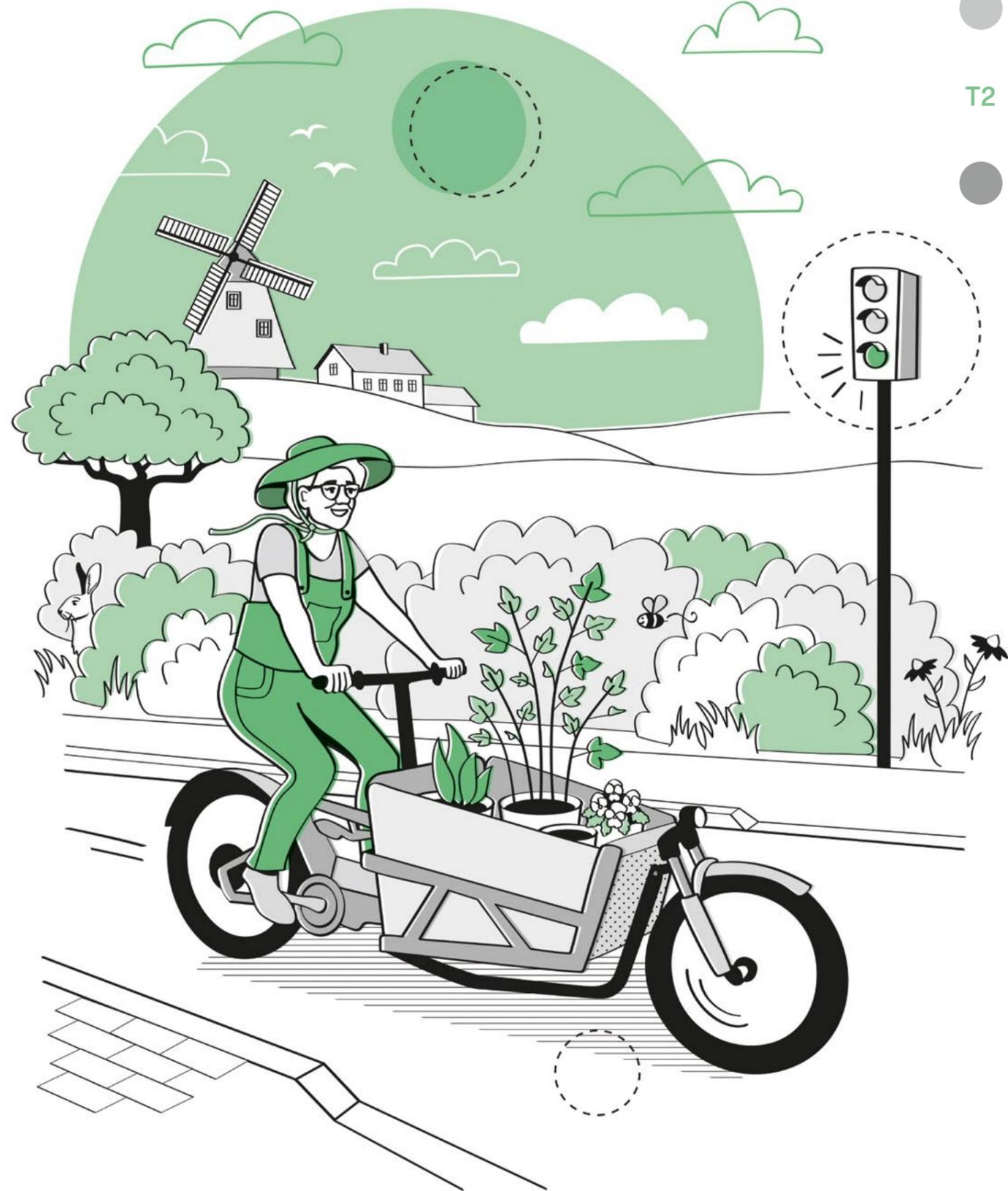
BEISPIEL MASSNAHMENSTECKBRIEF

Für jede Maßnahme im Rad- und Nahmobilitätskonzept sollte ein Steckbrief erstellt werden. Dieser kann folgendermaßen aussehen:

Maßnahmen-Steckbrief	
Allgemeine Angaben: Sichere Querung der Schönwalder Landstraße	
<p>ORT Greifswald, Verbindung zwischen Schönwalder Landstraße und An den Bäckerwiesen</p> <p>KOSTEN ca. 20.000 € – 30.000 € (Bedarfsampel); ca. 3.000 € (Markierungsarbeiten, Bordsteinabsenkung)</p> <p>ZEITPUNKT mittelfristig (Bedarfsampel); kurzfristig (Markierungsarbeiten, Bordsteinabsenkung)</p>	
Kartenausschnitt:	Luftbild:
<p>Problemlage und Relevanz:</p> <p>Die Schönwalder Landstraße ist eine stark von motorisiertem Verkehr befahrene Umgehungsstraße. Entlang der nördlichen Fahrbahn führt ein Zwei-Richtungs-Radweg sowie ein Fußweg. Auf Höhe des Greifswalder Festspielplatzes führt eine Verbindung für den Rad- und Fußverkehr nach Süden. Um die Verbindung zu erreichen, muss die Schönwalder Landstraße gequert werden. Der Rad- und Fußweg zwischen Schönwalder Landstraße und An den Bäckerwiesen liegt auf der Strecke, die von den umliegenden Dörfern Weltenhagen, Pothagen und Helmsenhagen ins Stadtzentrum führt. Der Weg wird auch als Schulweg zu den Schulen in der Obstbausiedlung genutzt.</p> <p>Die Querung über die Schönwalder Landstraße ist nicht gesichert. Die Straße ist gut ausgebaut und hat zwei breite Fahrstreifen (je 3,50 m). Auf 150 m um die Querungsstelle ist Tempo 30 angeordnet, es wird mit Verkehrszeichen 136-20 auf Kinder hingewiesen.</p> <p>Die Querungsstelle liegt in einer Kurve. Besonders für Kinder sind die Entfernungen und Geschwindigkeiten schwer abzuschätzen. Zudem ist eine zügige Querung nicht möglich, da der Bordstein nur auf der nördlichen Fahrbahnseite abgesenkt ist und zusätzlich auf der südlichen Seite Drängelgitter installiert wurden, um eine Befahrung durch den motorisierten Verkehr zu verhindern.</p> <p>RELEVANZ Eine Bedarfsampel trägt wesentlich zur Verkehrssicherheit an dieser Stelle bei. Der Verkehr wird dadurch eindeutig geregelt. Da die nächsten Lichtsignalanlagen sich in 240 m (Hans-Beimler-Straße) bzw. in 260 m Entfernung befinden (Am Gorzberg), ist durch die Einrichtung der Bedarfsampel kein Rückstau zu erwarten, zumal die Ampelphase nur kurz ist und in unregelmäßigen zeitlichen Abständen aktiviert wird. Durch eine gesicherte Querung der Schönwalder Landstraße wird die Verbindung zwischen den umliegenden Dörfern und dem Greifswalder Stadtzentrum um einiges sicherer. Dies trägt maßgeblich zur Akzeptanz der Strecke bei und führt zu mehr Rad- und Fußverkehr.</p>	
<p>Maßnahmenbeschreibung:</p> <p>Die Einrichtung einer Bedarfsampel für den Fuß- und Radverkehr sollte als Maßnahme priorisiert werden. Sie dient der klaren Verkehrsregelung und erhöht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.</p> <p>Als erste Sofortmaßnahme muss der südliche Bordstein abgesenkt werden. Zusätzlich sollte der Hinweis auf die reduzierte Geschwindigkeit auch als Bodenmarkierung aufgebracht werden.</p>	
Bild:	Musterlösung (Zeichnung):
	HIER EINFÜGEN

--> So könnte einer von vielen Maßnahmensteckbriefen aussehen – wichtig in **ETAPPE III – SCHRITT 5: ERARBEITEN SIE MASSNAHMEN**

siehe Seite 31



TEIL 3 – DAS RAD- UND NAHMOBILITÄTS- KONZEPT:

Die Standard-
Konzeptvorlage



Der dritte Teil des Werkzeugkastens umfasst die standardisierte Vorlage für das „Rad- und Nahmobilitätskonzept“ und dient als Grundstruktur für Ihr fertiges Konzept. In diesem Teil werden die erarbeiteten Ergebnisse eingetragen. Das Dokument enthält Aufgabenanweisungen, die die Erstellung des Konzepts erleichtern sollen. Wenn einzelne Unterkapitel für Ihren Kontext nicht passen, dann ist das kein Problem.

**TIPP:**

Sie können sich die standardisierte Konzeptvorlage auf unserer Webseite unter www.agfk-mv.de/werkzeugkasten als Word-Dokument zum Bearbeiten herunterladen. Hier finden Sie auch eine digitale Assistenz, die beim Erstellen der Texte unterstützen kann.

RAD- UND NAHMOBILITÄTSKONZEPT DER GEMEINDE

Kapitel 1: Ausgangslage

Geben Sie einen kurzen Überblick über Ihre Gemeinde und die Umgebung (den Planungsraum), für welche Sie ein Rad- und Nahmobilitätskonzept erstellen möchten.

Benennen Sie die besonderen Problemlagen und Herausforderungen im definierten Gebiet. Welche Chancen ergeben sich für die Kommune durch die Förderung des Rad- und Fußverkehrs?

Beschreiben Sie den Hintergrund und das Vorgehen bei der Konzepterstellung (Verwaltungsbeschluss, Arbeit und Zusammensetzung der Gruppe, Beteiligungsverfahren).

Kapitel 2: Zielsetzung

Benennen Sie die drei bis fünf wichtigsten (SMARTen) Ziele, die mit der Umsetzung des Rad- und Nahmobilitätskonzeptes im Planungsraum erreicht werden sollen.

Kapitel 3: Grundlagenermittlung und Netzkonzeption

Benennen Sie bereits bestehende Konzepte, Netzstrukturen und Planungen der kommunalen oder übergeordneten Ebenen, die auf die Netzkonzeption Ihrer Gemeinde Einfluss haben.

– Fügen Sie hier den erarbeiteten Netzplan (einschließlich aussagekräftiger Legende) ein.

– Platzhalter für den Netzplan –

Erläutern Sie die bedeutsamen Bestandteile der Netzplanung und begründen Sie, inwieweit die aufgezeigte Netzplanung die Erreichung der in Kapitel 2 definierten Ziele unterstützt.

Kapitel 4: Bestandsaufnahme und Maßnahmenableitung

Kapitel 4.1: Analyse der bestehenden Infrastruktur

Benennen Sie die Stärken und Schwachpunkte sowie Netzlücken in der bestehenden Infrastruktur. Fügen Sie auch die von Ihnen erstellte Bestandskarte mit den Problemstellen, Netzlücken etc. ein.

– Platzhalter Bestandskarte –

Kapitel 4.2: Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur

Hier können Sie die Maßnahmensteckbriefe aus **TEIL 1, ETAPPE III, SCHRITT 5** einfügen. Dabei können Sie die Maßnahmen in weiteren Unterkapiteln bündeln (z. B. Kapitel 4.2.1: Quick-Wins, Kapitel 4.2.2: Lückenschlüsse, Kapitel 4.2.3: Punktuelle Maßnahmen, Kapitel 4.2.4: Streckenhafte Maßnahmen).

Kapitel 4.3: Maßnahmen zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Listen Sie hier Ihre Maßnahmen zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit auf.

Kapitel 5: Maßnahmenliste und Prioritätensetzung

Überführen Sie die abgeleiteten Maßnahmen in eine übersichtliche Maßnahmenliste. Kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen (Quick-Wins) sollten dabei eine besondere Beachtung erfahren. Erläutern Sie kurz, wie Sie die Einschätzung der Prioritäten vorgenommen haben.

Tabellarische Auflistung
der abgeleiteten Maßnahmen
mit Kostenschätzung und
Zeitraumen

Lfd Nr.	Maßnahme	Priorität	Kosten-Kategorie
		laufend - sofort - kurz-, mittel-, langfristig	

Kapitel 6: Zusammenfassung und Ausblick

Neben einer kurzen Zusammenfassung kann hier ein Vorgehen für die Umsetzung skizziert werden.

NACHWORT UND DANKSAGUNG

SO WIE DIESER WERKZEUGKASTEN EINE ANLEITUNG FÜR CO-KREATIVE PROZESSE BIETET, ENTSTAND ER SELBST DURCH IDEEN, INITIATIVEN UND DIE ZUSAMMENARBEIT VIELER ENGAGIERTER MENSCHEN – DENEN MÖCHTEN WIR DANKEN.

Ein erster Dank geht an Dr. Reinhard Wulforth, der erkannte, dass das Förderprogramm „Stadt und Land“ kleine Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern vor die Herausforderung stellte, ein Radkonzept vorzulegen.

Perfekt passte, dass zwei AGFK MV-Mitgliedsgemeinden, Schwanheide und Hohenkirchen, bereits eigenständig Radverkehrskonzepte erarbeitet hatten. Die Umfrage in diesem Werkzeugkasten basiert z. B. auf der von Schwanheide entwickelten Version. Ein besonderer Dank gilt Jan van Leeuwen, Bürgermeister von Hohenkirchen und AGFK MV-Vorstandsmitglied. Sein Prozess, ein Radverkehrskonzept mit engagierten Menschen selbst zu entwickeln, inspirierte unser „Werkzeugkasten-Projekt“.

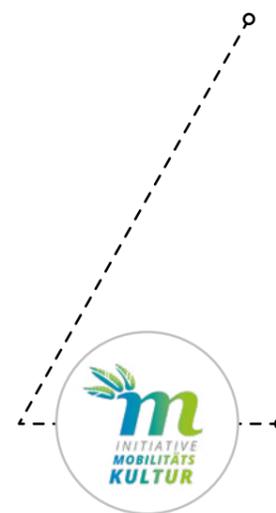
Schon seit der Projektkonzeption war Thorben Prenzel eine große Unterstützung. Er stand AGFK-Geschäftsführer Tim Birkholz mit Rat und Erfahrung zur Seite. Unsere ehemalige Mitarbeiterin Dorit Jensen legte die Grundlage für das erste Projektjahr. Dank gilt auch Nina Schlagowsky und Fine Beckfeld sowie Philipp Böhme, Wally Pruß und Sven Laubig.

Ein großer Dank geht an Toni Leffers. Mit viel Eigeninitiative und jahrelanger eigener Erfahrung in selbstorganisierten, ehrenamtlichen Arbeitsprozessen übernahm sie die detaillierte Konzeption und Ausarbeitung des Werkzeugkastens – mit tollem Ergebnis.

Die praktische Erprobung war ein zentraler Bestandteil. Unser Dank gilt deshalb unseren Pilot-Gemeinden Bibow, Broderstorf, Fünfseen, Süderholz sowie den Ämtern Treptower Tollensewinkel und Woldegk.

Schließlich danken wir der Initiative Mobilitätskultur und Phineo, konkret Burkhard Horn für die inhaltliche Betreuung und Merle Wurps, Irina Hennig, Linda Gugelfuß und Cedric Lafrentz für die organisatorische. Sowie schlussendlich Tilman Bracher, dessen finanzielle Unterstützung die Initiative Mobilitätskultur und diesen Werkzeugkasten überhaupt erst ermöglichte. Mit dieser zusätzlichen Finanzspritze konnte die AGFK MV für einige Jahre „Scheinreise“ spielen und ein paar Stufen auf der „Organisationsentwicklungsleiter“ etwas schneller erklimmen.

TIM BIRKHOLZ und ANNA BLATTNER für die AGFK MV



IMPRESSUM

HERAUSGEBER

AGFK MV - Arbeitsgemeinschaft für fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen Mecklenburg-Vorpommern e.V.

c/o Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung
und Mobilität
Neuer Markt 3, 18055 Rostock
Tel: +49 381 381 7355
E-Mail: mail@agfk-mv.de
www.agfk-mv.de

© AGFK MV e. V. 2025

GEFÖRDERT DURCH:

Initiative Mobilitätskultur

www.phineo.org/projekte/initiative-mobilitaetskultur

KONZEPTION

Tim Birkholz & Anna Blattner
& Antonia Leffers

ILLUSTRATIONEN

Wally Pruß & Sven Laubig
GRAFfisch
Kollektiv für Konzeption und Gestaltung
www.graf-fisch.de

KARTENMATERIAL

OpenStreetMap
www.openstreetmap.org

DRUCK

& H. Heenemann GmbH & Co. KG
Bessemerstraße 83-91
12103 Berlin

BINDUNG

