



teamred

team red | Almstadtstr. 7 | 10119 Berlin | Fon (030) 138 986 – 35 | Fax – 36 | info@team-red.net | www.team-red.net

FAHRRADPOLITIKAUDIT BYPAD IN DER STADT MARL

ABSCHLUSSBERICHT

Projektleitung: Dipl.-Ing. Dipl. UWT Thomas Böhmer

Bearbeitung: Susanne Elfferding, Doctor of Engineering (Waseda University)

Berlin, den 25.10.2018

team red Deutschland GmbH – Almstadtstr. 7 – 10119 Berlin

Handelsregister Berlin HRB 121492 B, UStID DE266370371

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINFÜHRUNG	5
2. DATEN UND FAKTEN ZUM RADVERKEHR IN MARL	7
2.1. RADVERKEHRSANTEIL / MODAL SPLIT	7
2.2. UNFALLSTATISTIK	7
2.3. ERGEBNISSE ADFC-FAHRRADKLIMA-TEST	9
2.4. VERFAHREN ZUR AGFS-MITGLIEDSCHAFT	11
2.5. BERÜCKSICHTIGUNG DES RADVERKEHRS IN FACHPLANUNGEN	11
3. DAS BYPAD-VERFAHREN IN MARL	13
3.1. ÜBERBLICK UND VERLAUF	13
3.2. ZUSAMMENFASSUNG DER BEWERTUNG IM ERSTEN TREFFEN	14
4. BEWERTUNG UND HANDLUNGSANSÄTZE	17
4.1. MODUL 1: ANFORDERUNGEN VON RADFAHRERINNEN UND RADFAHRERN (FRAGEN 1 UND 2)	18
4.2. MODUL 2: STEUERUNG DER POLITIK UND KOORDINIERUNG (FRAGEN 3 BIS 6)	19
4.3. MODUL 3: STRATEGIEN UND KONZEPTE (FRAGEN 7 BIS 8)	21
4.4. MODUL 4: FINANZEN UND PERSONAL (FRAGEN 9 BIS 11)	22
4.5. MODUL 5: INFRASTRUKTUR UND SICHERHEIT (FRAGEN 12 BIS 17)	23
4.6. MODUL 6: INFORMATION UND ERZIEHUNG (FRAGEN 18 BIS 20)	26
4.7. MODUL 7: KOMMUNIKATION UND PARTNERSCHAFTEN (FRAGEN 21 BIS 26)	28
4.8. MODUL 8: ERGÄNZENDE MAßNAHMEN (FRAGEN 27 UND 28)	31
4.9. MODUL 9: EVALUATION UND WIRKSAMKEIT (FRAGEN 29 UND 30)	32
5. STÄRKEN UND SCHWÄCHEN DER FAHRRADPOLITIK DER STADT MARL	34
6. DOKUMENTATION DES ZWEITEN UND DRITTEN TREFFENS: ZIELE UND HANDLUNGSFELDER	35
6.1. ÜBERBLICK	35
6.2. FINANZEN UND PERSONAL	36
6.3. FAHRRADPARKEN	38
6.4. OBERFLÄCHEN	39
6.5. ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	41
6.6. BENUTZUNGSPFLICHT ÜBERPRÜFEN	43
6.7. BELEUCHTUNG	44
6.8. RADVERKEHRSNETZ VERBESSERN	45
6.9. AUTOVERKEHR EINSCHRÄNKEN	46
6.10. BESCHILDERUNG	46
6.11. UNFALLANALYSEN	47
6.12. LEBENSWERTE STADT	48
6.13. ZIELSTELLUNGEN FÜR DIE RADVERKEHRSENTWICKLUNG IN MARL	48
6.13.1. AGFS-MITGLIEDSCHAFT	48

6.13.2. MODAL SPLIT ZIELSTELLUNG	49
6.13.3. ZIELSTELLUNGEN IN DER UNFALLENTWICKLUNG	50
6.13.4. ZIELSTELLUNGEN IM ADFC-FAHRRADKLIMA-TEST	50
6.13.5. ARBEITSGRUPPEN ZUM RADVERKEHR IN MARL	50
7. FEEDBACK DER EVALUATIONSGRUPPE	52
8. LITERATUR UND QUELLEN	53
9. ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	54
10. ANHÄNGE	56
10.1. ANHANG 1: ALLGEMEINE ERLÄUTERUNGEN ZUM FAHRRADPOLITIKAUDIT BYPAD	56
10.1.1. ÜBERBLICK	56
10.1.2. DIE BYPAD-METHODE	56
10.1.3. MODULE IM FRAGEBOGEN UND BEWERTUNGSSTUFEN	59
10.1.4. STUFEN DER ENTWICKLUNG	61
10.2. ANHANG 2: ERWARTUNGEN DER TEILNEHMER	64
10.3. ANHANG 3: BEIM ZWEITEN TREFFEN BENANNT E HANDLUNGSFELDER UND VON DEN TEILNEHMERN VERGEBENE PUNKTZAHLN	65
10.4. ANHANG 4: ERGÄNZENDE MAßNAHMENVORSCHLÄGE DER AUDITOREN ZU DEN HANDLUNGSFELDERN DES ZWEITEN UND DRITTEN TREFFENS	67

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

ABBILDUNG 1: GRAFFITI AN DER BAHNSTATION MARL-SINSEN (FOTO: THOMAS BÖHMER)	6
ABBILDUNG 2: MODAL SPLIT FÜR MARL 1991UND 2017 (EIGENE DARSTELLUNG, DATENQUELLE: VEP 1993, MOBILITÄTSKONZEPT 2017)	7
ABBILDUNG 3: ENTWICKLUNG DER ZAHL VERUNGLÜCKTER RADFAHRER IN MARL (QUELLE: UDO LUTZ / NETZWERK VERKEHRSSICHERHEIT IM KREIS RECKLINGHAUSEN; POLIZEI RECKLINGHAUSEN)	8
ABBILDUNG 4: VERUNGLÜCKTENHÄUFIGKEITSAHL (VHZ) IM VERGLEICH ZU UMLIEGENDEN STÄDTEN UND NRW GESAMT: (EIGENE DARSTELLUNG; DATENQUELLE: VERKEHRSUNFALLBERICHT 2016)	8
ABBILDUNG 5: ENTWICKLUNG DER BEWERTUNG VON MARL IM VERGLEICH ZUM MITTELWERT ALLER STÄDTE NACH STADTGRÖßENKLASSE (EIGENE DARSTELLUNG, DATENQUELLE: WWW.FAHRADKLIMA-TEST.DE)	9
ABBILDUNG 6: STÄRKEN UND SCHWÄCHEN VON MARL IM ADFC-FAHRADKLIMA-TEST 2016 (QUELLE: WWW.FAHRADKLIMA-TEST.DE)	10
ABBILDUNG 7: BEWERTUNG DER WICHTIGKEIT VON THEMENFELDERN FÜR DAS RADFAHREN IN MARL IM VERGLEICH ZU ANDEREN STÄDTEN (QUELLE: WWW.ADFC.DE, SONDERAUSWERTUNG ADFC-FAHRADKLIMA-TEST 2016)	11
ABBILDUNG 8: BEWERTUNG DER MODULE UND GESAMTBEWERTUNG IM BYPAD	15
ABBILDUNG 9 BEWERTUNG DER EINZELFRAGEN (F1...F30) IM VERGLEICH ZUM BYPAD 2003	16
ABBILDUNG 10: "LINKER RADWEG" IN MARL-SINSEN, BAHNHOFSTRAÙE IM MORGENGRAUEN	23
ABBILDUNG 11: RADSTATION MARL-SINSEN (FOTO: THOMAS BÖHMER)	25
ABBILDUNG 12: PRIORISIERUNG DER HANDLUNGSFELDER DURCH DIE EVALUATIONSGRUPPE (FOTO: THOMAS BÖHMER)	35
ABBILDUNG 13: VERKEHRSPLANER UDO LUTZ MIT DEM T-SHIRT-MOTIV UND DOKUMENTATION DES 1. MARLER FAHRADTAGES (FOTO: THOMAS BÖHMER)	42
ABBILDUNG 14: ROUTENMARKIERUNGEN IN MARL, VICTORIASTRASSE (FOTO: THOMAS BÖHMER).....	47
ABBILDUNG 15: BYPAD MODULE FÜR STÄDTE UND GEMEINDEN	57

TABELLENVERZEICHNIS

TABELLE 1: ABLAUFPLAN DES BYPAD-VERFAHRENS IN MARL.....	13
TABELLE 2: ÜBERSICHT ÜBER DIE BEWERTUNGEN	17
TABELLE 3: MODAL SPLIT IN MARL (ALLE ANGABEN IN %)	49
TABELLE 4: BEWERTUNG DES VERFAHRENS DURCH DIE TEILNEHMERINNEN UND TEILNEHMER.....	52
TABELLE 5: ERWARTUNGEN DER TEILNEHMERINNEN UND TEILNEHMER AN DAS BYPAD-VERFAHREN.....	64

1. EINFÜHRUNG

Die Stadt Marl hat sich in der Vergangenheit einen Namen als herausragende Fahrradstadt erworben. So zählte sie 1993 zu den dreizehn Gründungsmitgliedern der heute über 70 Mitgliedsstädte umfassenden Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS). Immer wieder wartete sie mit Innovationen der Fahrradfreundlichkeit auf, so beispielsweise mit dem Marler Ampelgriff (seit 2000). Als Partnerstadt im EU-Projekt BYPAD+ führte Marl bereits im Jahr 2003 ein Bicycle Policy Audit (BYPAD) durch und erzielte in dem Selbstauditierungsverfahren mit einem Wert von 3,2 von 4 das drittbeste Ergebnis aller jemals in Europa durchgeführten Audits. Das Audit 2003 verhalf der Stadt zu einem weiteren Schub der Fahrradfreundlichkeit.

Mittlerweile haben sich die Voraussetzungen für die Radverkehrsförderung - insbesondere im Zusammenhang mit einer allgemeinen Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage der Stadt und damit verbunden einer Fokussierung auf pflichtige Aufgaben verschlechtert. Nach Prüfung der Voraussetzungen hat die Stadt Marl keine Verlängerung ihres Mitgliedsstatus in der AGFS erhalten und musste aus der AGFS ausscheiden.

Im Juni 2016 wurde durch den Rat der Stadt der Beschluss zur Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes gefasst, das den noch aus dem Jahr 1993 stammenden Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Marl ersetzen soll. Der Auftrag dazu wurde im Mai 2017 erteilt. Die Neuaufstellung ist insbesondere aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen erforderlich. Zu nennen sind beispielsweise der voranschreitende Klimawandel und die demografische Entwicklung. Inhaltlich sind neben den Themenfeldern Klimaschutz und Lärm vielfältige bestehende Fachplanungen und Aufgabenstellungen relevant. Hierzu zählen die Nahverkehrsplanung des Kreises, das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK 2025+) und formelle Planwerke, wie zum Beispiel das Förderprogramm „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“ sowie eine gesonderte Betrachtung zur Förderung des Fahrradverkehrs in Form des nachfolgend beschriebenen BYPAD-Verfahrens.

Das im Rahmen von mehreren EU-Forschungsprojekten entwickelte Fahrradpolitikaudit BYPAD gibt die Möglichkeit, den Status der Radverkehrspolitik in einem zertifizierten Verfahren zu überprüfen, die verschiedenen Elemente der Radverkehrsförderung systematisch zu sichten und einen Konsens über zu ergreifende Maßnahmen herzustellen. Von Seiten des Auftragnehmers team red ist Thomas Böhmer vom europäischen BYPAD-Konsortium für die Durchführung des Audits zertifiziert.

BYPAD dient für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes gleichzeitig als Analyseinstrument für die Ermittlung von Stärken und Schwächen sowie als Input für Schwerpunktsetzungen in der künftigen Radverkehrsförderung. Der Auditprozess strebt dabei an, in der Entstehungsphase des Mobilitätskonzeptes einen breiten gesellschaftlichen Konsens zu den zu implementierenden Zielen und Maßnahmen im Radverkehrsbereich zu erzielen.

Der vorliegende Endbericht umfasst die Ergebnisse des moderierten Verfahrens, in das unterschiedliche Sichtweisen auf die Radverkehrsplanung und Radverkehrsförderung in Marl einfließen. Die BYPAD-Arbeitsgruppe der Stadt Marl setzte sich aus Personen aus den Fraktionen des Stadtrats, aus unterschiedlichen Ressorts der Stadtverwaltung sowie aus verschiedenen Nutzerverbänden und Interessenvertretungen zusammen.

Das durchgeführte Arbeitsprogramm entspricht dem BYPAD-Verfahren, wie es vom europäischen BYPAD-Konsortium entwickelt wurde. Dieser Bericht dokumentiert die vorhandenen Informationen zum Radverkehr in Marl sowie die Ergebnisse der Treffen am 08.11.17, am 11.01.18 und am 08.02.18.

Kapitel 2 enthält eine Vorstellung von Zahlen und Fakten zum Radverkehr in Marl. Diese Darstellung basiert im Wesentlichen auf der Auswertung der von der Stadt zur Verfügung gestellten Informationen, der städtischen Internetseite und weiteren Internetrecherchen sowie den Kenntnissen und Erfahrungen der Auditoren. Kapitel 3 gibt einen Überblick über den Prozess und den zeitlichen Ablauf des BYPADs in Marl. Im Kapitel 4 sind die Bewertungsergebnisse im Detail zu finden. Diese Ergebnisse beruhen auf der Diskussion beim ersten Treffen am 08.11.17. Den Modulen werden für Marl naheliegende Handlungsmöglichkeiten zugeordnet, die sowohl von den Mitgliedern der Evaluationsgruppe stammen als auch aus Erfahrungen anderer Städte abgeleitet sind. Kapitel 5 geht auf die Stärken und Schwächen der Stadt ein und in Kapitel 6 und 7 werden die Ergebnisse der vertiefenden Diskussion zu den einzelnen Themenfeldern sowie zu den inhaltlichen Inputs enthalten.

Ein Überblick zum BYPAD als methodische Grundlage für das Verfahren ist als Anlage eingefügt. Weitere Anhänge enthalten die Erwartungen und Bewertungen seitens der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowie ergänzende Maßnahmenvorschläge durch das Auditoren-Team.



ABBILDUNG 1: GRAFFITI AN DER BAHNSTATION MARL-SINSEN (FOTO: THOMAS BÖHMER)

2. DATEN UND FAKTEN ZUM RADVERKEHR IN MARL

2.1. RADVERKEHRSANTEIL / MODAL SPLIT

Im Jahr 2017 erfolgte im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes eine repräsentative Haushaltsbefragung zur Ermittlung des Modal Split (3.700 angeschriebene Haushalte, Rücklaufquote 12,9%). Die letzte zuvor abgeschlossene Erhebung der Verkehrsmittelwahl erfolgte im Jahr 1991 im Zusammenhang mit der Erstellung des VEP1993 (siehe Abbildung 2).

Der Radverkehrsanteil von 23% an der gesamten Verkehrsmittelwahl der Marler Einwohner im Jahr 1991 bzw. von 19% im Jahr 2017 stellt einen herausragenden Wert insbesondere für das Ruhrgebiet dar. Er reflektiert das Potenzial, welches der Radverkehr aufgrund der Stadtstruktur (kurze Distanzen, "grüne Stadt") sowie auch der traditionellen Fahrradförderung des lokalen Arbeitgebers Chemiepark in Marl besitzt. Die Verringerung des Rad- wie auch des Fußverkehrsanteils stellt jedoch einen Trend dar, für dessen Umkehrung im Rahmen des BYPAD-Audits und des Mobilitätskonzeptes die Grundlagen zu schaffen sind.

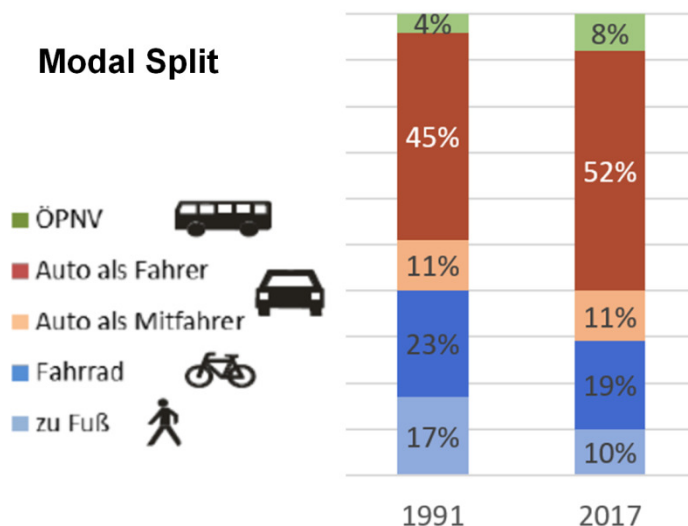


ABBILDUNG 2: MODAL SPLIT FÜR MARL 1991 UND 2017 (EIGENE DARSTELLUNG, DATENQUELLE: VEP 1993, MOBILITÄTSKONZEPT 2017)

2.2. UNFALLSTATISTIK

Abbildung 3 zeigt die Zahl der verunglückten Radfahrer in Marl zwischen 1994 und 2017. Dabei ist zunächst eine leichte Steigerung bis zu den Jahren 2005-2007 zu verzeichnen, danach ein deutlicher Rückgang. Die Reduktion stellt eine Besonderheit dar, da bisher nur wenige deutsche Städte trotz zum Teil klarer Zielwerte eine deutliche Reduktion der Unfallzahlen im Radverkehr aufweisen können. Dennoch sollte weiter an der Unfallpräventionsarbeit von Stadtverwaltung und Polizei gearbeitet werden, da zwischen 1993 und 2017 keine Daten zur Fahrradnutzung vorliegen und Radverkehrsunfälle in der Regel proportional zur Fahrradnutzung zu verzeichnen sind. In der Tat ist in den Jahren 2005-2007 auch eine Hochzeit der guten Bewertungen der Radverkehrsbedingungen (unter anderem im ADFC-Fahrradklima-Test, vgl. Kap. 2.3, Seite 9ff), die auf einen Peak der Fahrradnutzung hindeuten könnten, zu verzeichnen. Schwankungen in der Zahl der verunglückten Radfahrer von Jahr zu Jahr sind meist auch auf witterungsbedingte Schwankungen der Fahrradnutzung zurückzuführen und können vernachlässigt werden.

Im Verkehrsunfallbericht der Polizeidirektion Recklinghausen ist der aktuelle Stand der Radverkehrsunfälle aufbereitet. Im Vergleich zu den umliegenden Städten ist die Verunglücktenhäufigkeitszahl

(VHZ), gemessen in Verunglückte je 100.000 Einwohner, für Radfahrer etwas höher als in umliegenden Städten oder im gesamten Land (siehe Abbildung 4). Aufgrund der zu erwartenden deutlich höheren Fahrradnutzung ist jedoch eine geringere Verunglücktenrate (Verunglückte je mit dem Rad zurückgelegte km) als in den Nachbarstädten anzunehmen.

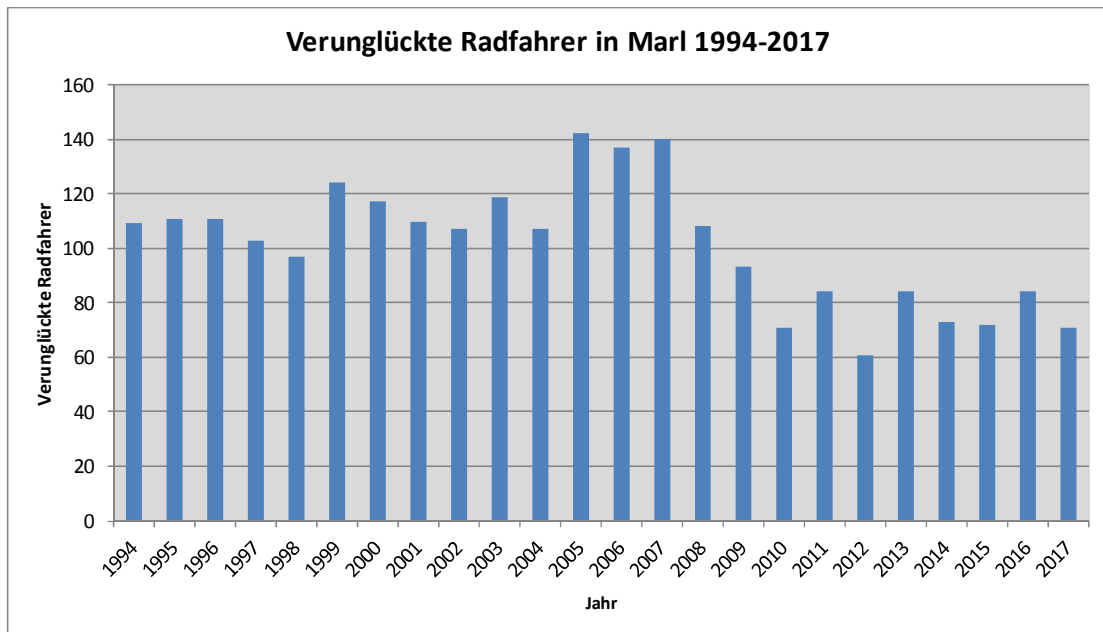


ABBILDUNG 3: ENTWICKLUNG DER ZAHL VERUNGLÜCKTER RADFAHRER IN MARL (QUELLE: UDO LUTZ / NETZWERK VERKEHRSSICHERHEIT IM KREIS RECKLINGHAUSEN; POLIZEI RECKLINGHAUSEN)

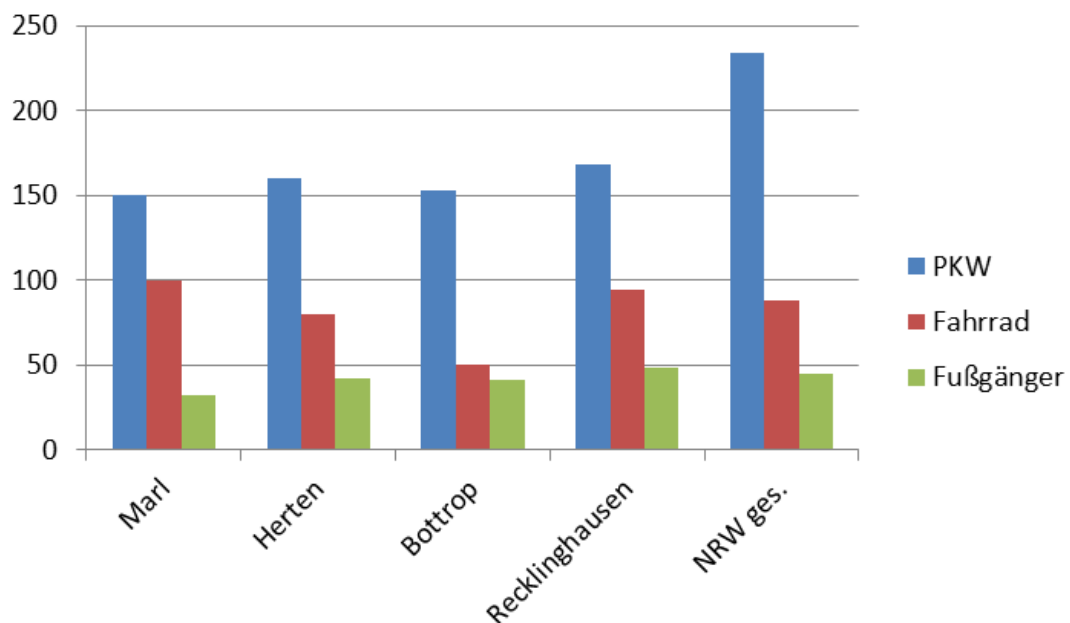


ABBILDUNG 4: VERUNGLÜCKTENHÄUFIGKEITSAHL (VHZ) IM VERGLEICH ZU UMLIEGENDEN STÄDTEN UND NRW GESAMT: (EIGENE DARSTELLUNG; DATENQUELLE: VERKEHRSunFALLBERICHT 2016)

2.3. ERGEBNISSE ADFC-FAHRRADKLIMA-TEST

Im Fahrradklima-Test des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) werden die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, verschiedene Aspekte der Radverkehrsbedingungen ihrer Heimatstadt zu bewerten. Damit kann aus Sicht der „Alltagsexperten“ die subjektive Wahrnehmung der Radverkehrsbedingungen bestimmt werden.

Aus Marl lag die Teilnahme beim letzten Durchgang im Jahr 2016 mit 66 nur knapp über der Mindestteilnehmerzahl von 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Mit einer Gesamtbewertung von 4,2 auf einer Skala von 1 (sehr gut) bis 6 (sehr schlecht) erreichte Marl im Ranking seiner Stadtgrößenklasse (50.000 EW - 100.000 Einwohner) bundesweit den Rang 82 von 98, landesweit den Rang 34 von 37. Damit gehört die Stadt jeweils zu den schlechter bewerteten Städten.

Die in Abbildung 5 dargestellte Zeitreihe zeigt, dass sich Marl von einer sehr guten Gesamtbewertung mit 2,6 im Jahr 2005 (129 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, 11. Rang von 93 Städten) ausgehend kontinuierlich verschlechtert hat.

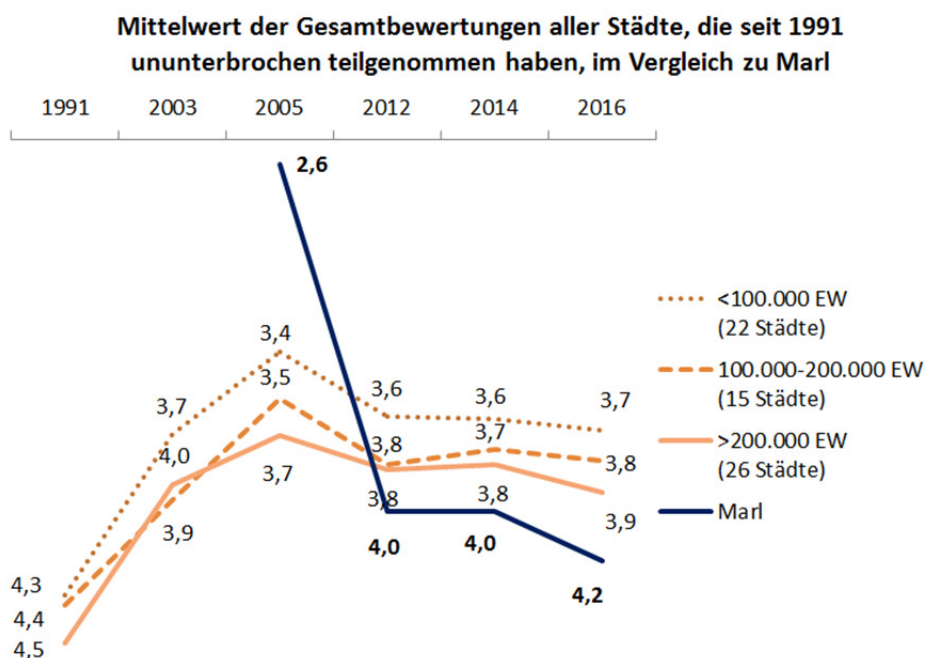



ABBILDUNG 5: ENTWICKLUNG DER BEWERTUNG VON MARL IM VERGLEICH ZUM MITTELWERT ALLER STÄDTE NACH STADTGRÖßENKLASSE (EIGENE DARSTELLUNG, DATENQUELLE: WWW.FAHRRADKLIMA-TEST.DE)

Abbildung 6 zeigt, bei welchen Themen die Teilnehmenden beim ADFC-Fahrradklima-Test 2016 besonders gute oder besonders schlechte Noten vergaben - rechts absolut, links im Vergleich zu den anderen Städten der Stadtgrößenklasse. Betrachtet man beide Aspekte, stechen die Erreichbarkeit des Stadtzentrums sowie die Beteiligung aller Bevölkerungsschichten am Radfahren als Stärken heraus, während die Oberflächen der Radwege sowie die Fahrradförderung in jüngster Zeit als ganz besondere Problempunkte erscheinen. Weiterhin wird relativ zu anderen Städten der Winterdienst in Marl besonders gut bewertet, während bei der Öffnung von Einbahnstraßen besonderer Nachholbedarf zu konstatieren ist.

STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

...im Vergleich zu ähnlichen Städten ³			...im Vergleich der Fragen untereinander ⁴			
F10	Winterdienst auf Radwegen	0,2	 <p style="text-align: center;">Stärken</p> <p style="text-align: center;">Schwächen</p>	F23	Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,7
F2	Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	0,0		F24	zügiges Radfahren	2,9
F3	Alle fahren Fahrrad	0,0		F3	Alle fahren Fahrrad	3,1
F23	Erreichbarkeit Stadtzentrum	0,0		F1	Spaß oder Stress	3,5
F24	zügiges Radfahren	0,0		F2	Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,7
F5	Medienberichte	-0,1		F12	Konflikte mit Fußgängern	3,7
F12	Konflikte mit Fußgängern	-0,1		F25	geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	3,8
F13	Konflikte mit Kfz	-0,1		F26	Wegweisung für Radfahrer	3,8
F18	Breite der (Rad)wege	-0,2		F5	Medienberichte	4,0
F1	Spaß oder Stress	-0,3		F10	Winterdienst auf Radwegen	4,0
F11	Sicherheitsgefühl	-0,3		F13	Konflikte mit Kfz	4,1
F21	Führung an Baustellen	-0,3		F11	Sicherheitsgefühl	4,2
F7	Falschparkerkontrolle auf Radwegen	-0,4		F8	Reinigung der Radwege	4,4
F8	Reinigung der Radwege	-0,4		F14	Hindernisse auf Radwegen	4,4
F9	Ampelschaltungen für Radfahrer	-0,4		F4	Werbung für das Radfahren	4,5
F16	Fahren auf Radwegen und Radf.-streifen	-0,4		F16	Fahren auf Radwegen und Radf.-streifen	4,5
F17	Fahren im Mischverkehr mit Kfz	-0,4		F18	Breite der (Rad)wege	4,5
F22	Fahrradmitnahme im ÖV	-0,4		F20	Abstellanlagen	4,5
F4	Werbung für das Radfahren	-0,5		F17	Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,6
F14	Hindernisse auf Radwegen	-0,5		F22	Fahrradmitnahme im ÖV	4,6
F15	Fahrraddiebstahl	-0,6		F9	Ampelschaltungen für Radfahrer	4,7
F20	Abstellanlagen	-0,7		F15	Fahrraddiebstahl	4,7
F26	Wegweisung für Radfahrer	-0,7		F21	Führung an Baustellen	4,8
F27	Öffentliche Fahrräder	-0,7		F7	Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,9
F25	geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	-0,8		F6	Fahrradförderung in jüngster Zeit	5,0
F19	Oberfläche der (Rad)wege	-1,0		F19	Oberfläche der (Rad)wege	5,1
F6	Fahrradförderung in jüngster Zeit	-1,1		F27	Öffentliche Fahrräder	5,1

1 Schulnotensystem: 1=fahrradfreundlich, 6 = nicht fahrradfreundlich

2 falls zutreffend: Vergleich mit der Gesamtbewertung 2014, fünfstufige Skala

++ starke Verbesserung + leichte Verbesserung, o kaum Veränderung - leichte Verschlechterung -- starke Verschlechterung

3 Reihung der Themen nach dem Unterschied zur Durchschnittsbewertung aller Städte der Stadtgrößenklasse.

Lesebeispiel für F11: der Sicherheitsgefühl wird 0,3 Notenpunkte schlechter bewertet als im Durchschnitt der Stadtgrößenklasse.

4 Reihung der Themen nach den Einzelbewertungen der Stadt

ABBILDUNG 6: STÄRKEN UND SCHWÄCHEN VON MARL IM ADFC-FAHRRADKLIMA-TEST 2016 (QUELLE: WWW.FAHRADKLIMA-TEST.DE)

Im ADFC-Fahrradklima-Test 2016 wurde als Sonderbefragung auch die Wichtigkeit von Themen für das Radfahren in der jeweils bewerteten Stadt abgefragt. Abbildung 7 zeigt das Ergebnis für Marl im Vergleich zu einigen anderen Städten. Während deutschlandweit in den meisten Städten das Sicherheitsgefühl die meisten Nennungen hinsichtlich der Wichtigkeit auf sich vereinte, werden in Marl die Breite und Oberfläche der Wege für Radfahrer sowie die Hindernisfreiheit auf diesen Wegen am häufigsten genannt.

Ort	Index wichtigste Aspekte											
	Aktionen und Kampagnen zum Radfahren	Hindernisfreiheit auf Wegen für Radfahrer/innen	Reinigung von Radwegen und Winterdienst	Abstimmung der Ampelschaltungen auf Radfahrer /innen	Sicherheitsgefühl der Radfahrer/innen	Breite und Oberfläche der Wege für Radfahrer/innen	Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Diebstahlsicherheit	Sichere und bequeme Radverkehrrführung an Baustellen	Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln	Zügige und direkte Erreichbarkeit von Zielen	Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer/innen	Öffentliche Leihfahrräder / Fahrradverleih
Neubranden	0,04	0,31	0,50	0,40	0,39	0,32	0,40	0,18	0,07	0,25	0,11	0,00
Delmenhorst	0,07	0,33	0,39	0,30	0,30	0,63	0,51	0,12	0,02	0,19	0,06	0,03
Gera	0,14	0,41	0,31	0,13	0,45	0,47	0,34	0,04	0,11	0,37	0,14	0,01
Detmold	0,04	0,50	0,28	0,39	0,52	0,44	0,20	0,06	0,08	0,32	0,08	0,01
Langenhagen	0,05	0,38	0,33	0,30	0,46	0,55	0,20	0,10	0,18	0,33	0,03	0,03
Minden	0,03	0,45	0,43	0,49	0,42	0,48	0,29	0,06	0,03	0,22	0,03	0,02
Wetzlar	0,08	0,28	0,27	0,13	0,53	0,37	0,46	0,09	0,20	0,37	0,17	0,00
Bamberg	0,02	0,49	0,26	0,27	0,54	0,41	0,29	0,13	0,06	0,28	0,20	0,01
Marl	0,03	0,47	0,35	0,23	0,44	0,70	0,33	0,03	0,09	0,20	0,06	0,02

ABBILDUNG 7: BEWERTUNG DER WICHTIGKEIT VON THEMENFELDERN FÜR DAS RADFAHREN IN MARL IM VERGLEICH ZU ANDEREN STÄDTEN (QUELLE: WWW.ADFC.DE, SONDERAUSWERTUNG ADFC-FAHRRADKLIMA-TEST 2016)

2.4. VERFAHREN ZUR AGFS-MITGLIEDSCHAFT

Im Jahr 2014 erfolgte eine Bereisung und Begutachtung der Stadt Marl hinsichtlich der Kriterien zur Mitgliedschaft in der AGFS. Folgende Maßnahmen wurden von der Gutachterkommission positiv bewertet:

- Radstation Marl-Sinsen
- Radverkehrsanteil/Modal Split
- Kinderstadtpläne
- Winterdienst
- Baumaßnahmen.

Die folgenden Punkte wurden kritisiert und führten letztlich zu einem Auslaufen der AGFS-Mitgliedschaft:

- Personalreduktion
- Kein Teamgeist der Stadtverwaltung
- Keine Kreativität
- Rückgang der Öffentlichkeitsarbeit
- Gemeinsames Fahrradbüro mit ADFC aufgelöst
- Verwaltungsspitze nicht involviert
- Fußgängerzone nicht in Geschäftszeiten für Radverkehr geöffnet.

2.5. BERÜCKSICHTIGUNG DES RADVERKEHRS IN FACHPLANUNGEN

Maßnahmen zur Radverkehrsförderung sind bereits in vielen Fachplanungen berücksichtigt. Der Nahverkehrsplan für den Kreis Recklinghausen verweist im Wesentlichen auf die Notwendigkeit hochwertiger Fahrradabstellanlagen, insbesondere Fahrradboxen, um die intermodale Verknüpfung zu verbessern. Im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts Marl (ISEK 2025+) wurde auch ein Beteiligungsverfahren zur Mobilität durchgeführt. Dabei wurde das Radwegenetz zwar gelobt, aber in seiner Durchgängigkeit und im Ausbaustandard kritisiert. Im Bereich Radverkehr wurde zudem der Aufbau eines Schnellstreckennetzes durch den RVR begrüßt.

Das integrierte Klimaschutzkonzept beschreibt als Maßnahme und Ziel, bei der Fortschreibung des Flächennutzungsplans (FNP) die Radverkehrsinfrastruktur als nachhaltige und klimaschutzorientierte Verkehrsinfrastruktur besonders zu berücksichtigen. Dies betrifft unter anderem Maßnahmen zum Erhalt des Radwegenetzes der Stadt Marl und seine leistungsgerechte Verbesserung, auch unter Berücksichtigung von zukünftig erwartbarer verstärkter Nutzung von Elektrofahrrädern. Folgende Maßnahmenbereiche mit Relevanz für den Radverkehr werden im Klimaschutzkonzept besonders behandelt und konkretisiert:

- Mobilitätsberatung für Bürger und Unternehmen,
- umweltfreundliche Mobilität in der Stadtverwaltung
- Unterstützung eines Ausbaus der Infrastruktur für Elektro(fahrrad)mobilität.

3. DAS BYPAD-VERFAHREN IN MARL

3.1. ÜBERBLICK UND VERLAUF

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

Ablauf des Verfahrens in Marl				
Schritt		Aktivität	Involvierte Akteure	OK
1	Aug und Sept 2017	Zusammenstellung der Evaluationsgruppe und Zusammenstellung und Aufbereitung der erforderlichen Unterlagen (Hintergrundinformationen)	Kontaktpersonen Stadtverwaltung und BYPAD-Auditoren	√
2	ab 29.09.17	Versand Login für BYPAD-Fragebogen per E-Mail	Mitglieder der Evaluationsgruppe	√
3	bis 06.11.17	Individuelles Ausfüllen der BYPAD-Fragebögen	Mitglieder der Evaluationsgruppe	√
4		Auswertung der Fragebögen	BYPAD-Auditoren	√
5	08.11.17	Befahrung 1. Audit-Meeting (Konsensgespräch) kompilierter Fragebogen mit den Antworten der Mitglieder der Evaluationsgruppe	Evaluationsgruppe, BYPAD-Auditoren	√
6		Auswertung des Konsensgesprächs, Auswertung Hintergrundinformationen, Erstellung Zwischenbericht	BYPAD-Auditoren	√
7	23.12.17	Versand Zwischenbericht an Mitglieder der Evaluationsgruppe per E-Mail	BYPAD-Auditoren	√
8		Lesen und Stellungnahme Zwischenbericht	Evaluationsgruppe	√
9	11.01.18	2. Audit-Meeting (Ziele und Maßnahmen)	Evaluationsgruppe, BYPAD-Auditoren	√
10	08.02.18	3. Audit-Meeting (Ziele und Maßnahmen)	Evaluationsgruppe, BYPAD-Auditoren	√
11		Versand Entwurf Schlussbericht	BYPAD-Auditoren	√
12		Lesen und Stellungnahme Schlussbericht	Evaluationsgruppe	√
13		Erstellung überarbeiteter Schlussbericht, Zertifikat	BYPAD-Auditoren	

TA-
AB-

BELLE 1:

LAUFPLAN DES BYPAD-VERFAHRENS IN MARL

Die Evaluationsgruppe bzw. BYPAD-Gruppe bestand aus sechs Vertretern der politischen Fraktionen im Stadtrat, der Baudezernentin, dem Amtsleiter und zuständigen Abteilungsleiter im Planungsamt,

dem für Radverkehr zuständigen Verkehrsplaner, der Klimaschutzmanagerin sowie Vertreter/innen von Ordnungsamt, Betriebshof, Polizei, Seniorenbeirat und ADFC. Die Mitglieder der Evaluationsgruppe und ihre Funktionen in Marl sowie ihre Teilnahme an den Treffen sind dem Anhang 5 zu entnehmen.

Am Beginn des ersten Treffens sollten die Teilnehmer in einer schriftlichen Befragung ihre Erwartungen und Befürchtungen zum BYPAD-Prozess benennen. Dabei wurden vor allem Erwartungen an eine Umsetzung einer Reihe von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung genannt. Befürchtungen wurden nicht geäußert. Die Befragungsergebnisse im Einzelnen sind in einer Übersicht im Anhang (Kapitel 10.2, Seite 64) dargestellt.

Während des ersten Treffens wurden alle BYPAD-Module und Fragen gemeinsam durchgegangen. Insbesondere bei einer starken Streuung der vorab gesammelten Antworten wurden sie ausführlich diskutiert. Bei der weiteren Dokumentation des ersten Treffens wurden zu jedem Modul die zur jeweiligen Bewertung führenden Sachverhalte und Argumente aufgeführt und daraus abgeleitete Handlungsansätze vorgeschlagen, zum Teil durch die Auditoren. Basis dafür sind die Diskussionsergebnisse des ersten Treffens sowie die ausgefüllten Fragebögen (einschließlich der Bemerkungen und Vorschläge) der Evaluationsgruppe.

Oft wurden auch Ideen oder Ziele für die jeweilige Fragestellung von einzelnen Mitgliedern der Evaluationsgruppe geäußert, ohne dass diese direkt beraten oder ausdiskutiert werden konnten oder in allen Punkten ein Konsens der Gruppe erzielt werden konnte. Damit diese Gedanken nicht für die weitere Debatte verloren gehen, wurden sie jeweils mit dokumentiert.

Bei allen diskutierten Fragen wurde vermerkt, auf welchen Konsens zur Bewertung sich die Gruppe nach Durchsicht der Fragebogenergebnisse und vertiefter Diskussion der Inhalte geeinigt hat. Bei einzelnen Fragen ergaben sich in der Gruppe Einschätzungen wie zum Beispiel „besser als 1, aber noch keine richtige 2“, die dann als 1,5 in die Berechnung eingehen. In den Ergebnissen können durch die Berechnung alle Punktzahlen zwischen 0,0 und 4,0 auftreten, wobei jeweils auf eine Stelle hinter dem Komma gerundet wird. Die Tabelle 2 (Seite 17) zeigt die Einzelergebnisse aller Fragen und Module.

Einige Handlungsmöglichkeiten tauchen bei verschiedenen Modulen auf. Sie sind nicht nach Prioritäten oder anderen Merkmalen gelistet, sondern nur grob thematisch sortiert.

3.2. ZUSAMMENFASSUNG DER BEWERTUNG IM ERSTEN TREFFEN

Abbildung 8 zeigt die Einzelergebnisse der Selbstevaluation für die Stadt Marl durch die Mitglieder der Evaluationsgruppe für alle Module des standardisierten BYPAD-Audits einschließlich der Gesamtbewertung. Zusätzlich zur Einstufung über Bewertungsstufen (Level) sind die Angaben zur besseren Veranschaulichung auch als Prozentwerte angegeben.

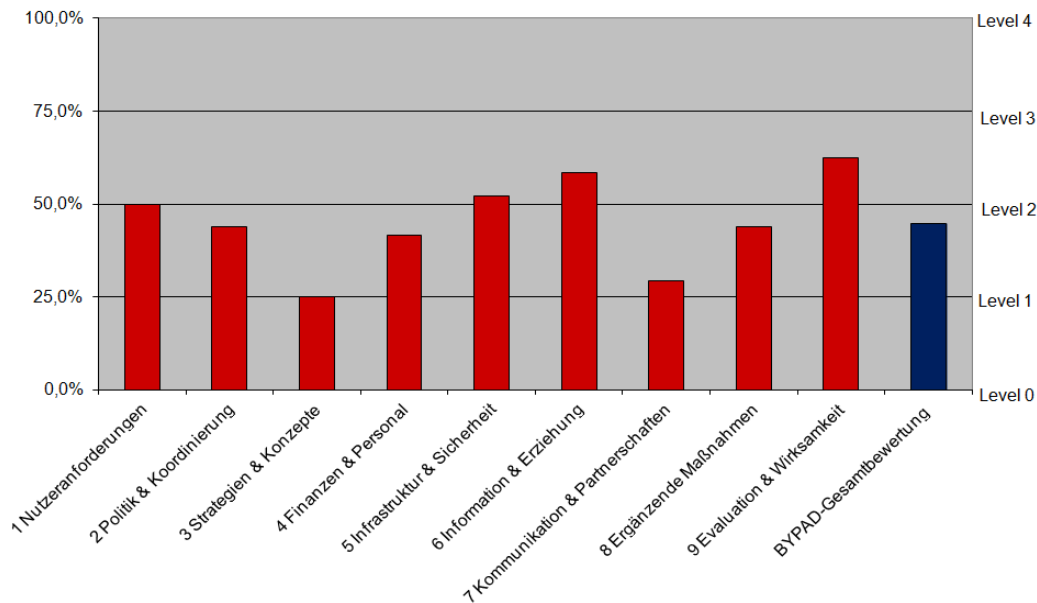


ABBILDUNG 8: BEWERTUNG DER MODULE UND GESAMTBEWERTUNG IM BYPAD

Maximal erreichbar ist eine Bewertung von 4,0. Marl ist mit einer Gesamtbewertung von 1,8 in der Stufe 2 (Isolierter Ansatz) einzuordnen. Die Inhalte der Bewertungsmodule und eine genauere Definition der Bewertungsstufen werden im Anhang (Kapitel 10.1, Seite 56 ff) beschrieben.

Die Module 9 (Evaluation und Wirksamkeit) und 6 (Information und Erziehung) erhalten die besten Bewertungen, wobei vor allem die Erhebung und Bearbeitung von Unfalldaten sowie die schulische Erziehung und Radfahrtraining herausragen. Besonders schlecht werden die Module 3 (Strategien und Konzepte) und 7 (Kommunikation und Partnerschaften) bewertet.

Abbildung 9 zeigt eine grafische Übersicht über die Bewertungen der einzelnen Fragen im BYPAD-Verfahren, wobei die Fragen nur in Kurzform dargestellt sind. Zum Vergleich sind in Hellgrau die Bewertungsergebnisse des BYPAD-Verfahrens 2003 dargestellt. Während sich 2017 bei den Fragen 16 (Kombination Rad-ÖV), 20 (Orientierung), 23 (Rad zur Schule), 28 (Stadtentwicklungspolitik) und 29 (Monitoring Fahrradnutzung) keine Veränderungen gegenüber 2003 ergeben haben, werden sehr wesentliche Fragen wie die Fragen 7-9 (Inhalte der Radverkehrspolitik und ihre Umsetzung sowie Finanzierung) sehr viel schlechter bewertet als 2003. Da sich das BYPAD-Verfahren im Jahr 2003 noch in der Entwicklung befand, sind nicht alle Fragen gleich. Die Darstellung beschränkt sich auf die Fragen des Jahres 2017. Für die Fragen 6, 10, 12, 13, 18 und 26 existierte kein entsprechendes Pendant aus dem Jahr 2003.

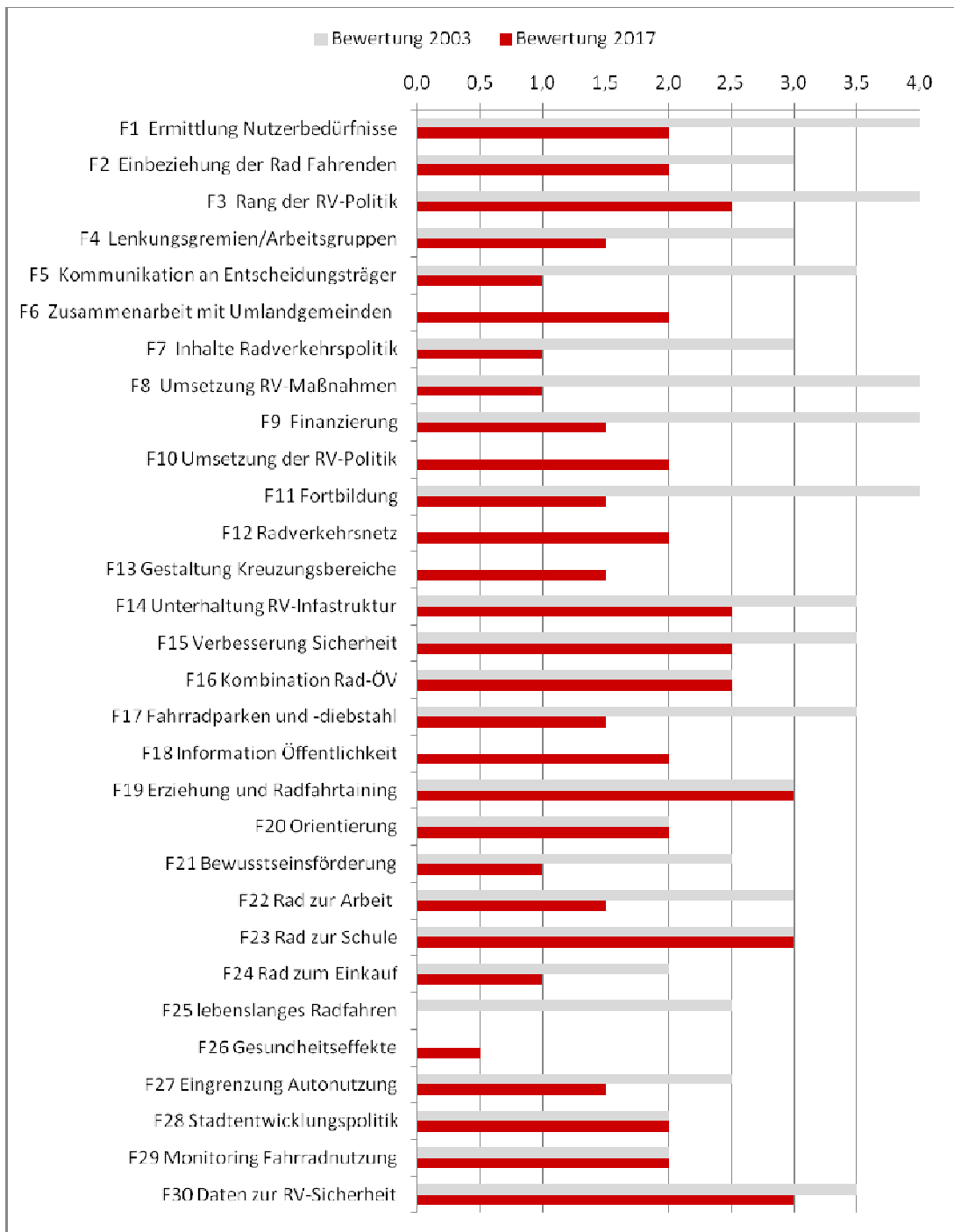


ABBILDUNG 9 BEWERTUNG DER EINZELFRAGEN (F1...F30) IM VERGLEICH ZUM BYPAD 2003

4. BEWERTUNG UND HANDLUNGSANSÄTZE

Tabelle 2 zeigt zunächst die vereinbarten Bewertungen zu den Einzelfragen in den Modulen und die Gesamtbewertung im Überblick.

BYPAD-Audit zur Radverkehrspolitik und -planung in der Stadt Marl BYPAD Bewertungen	Bewertung	%
M1: Anforderungen der RadfahrerInnen	2,0	50,0%
Frage 1: Wie ermittelt die Stadtverwaltung die wirklichen Bedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer?	2,0	50,0%
Frage 2: Wie werden die Rad Fahrenden in die Radverkehrspolitik eingebunden?	2,0	50,0%
M2: Steuerung der Politik und Koordinierung	1,8	43,8%
Frage 3: Welchen Stellenwert hat der Radverkehr im Rahmen der städtischen Verkehrspolitik?	2,5	62,5%
Frage 4: Welche Lenkungsgruppen/Arbeitsgruppen gibt es?	1,5	37,5%
Frage 5: Wie wird die Radverkehrspolitik an Entscheidungsträger kommuniziert?	1,0	25,0%
Frage 6: Wie sind Koordination und Kommunikation zwischen den Städten und Gemeinden der städtischen Agglomeration organisiert?	2,0	50,0%
M3: Strategien & Konzepte	1,0	25,0%
Frage 7: Was beinhaltet die städtische Radverkehrspolitik?	1,0	25,0%
Frage 8: Wie wird die Umsetzung der in der Radverkehrsstrategie/im Radverkehrskonzept enthaltenen Maßnahmen sichergestellt?	1,0	25,0%
M4: Finanzen & Personal	1,7	41,7%
Frage 9: Wie wird die Finanzierung der Radverkehrspolitik sichergestellt?	1,5	37,5%
Frage 10: Durch wen wird die Radverkehrspolitik vorbereitet und umgesetzt?	2,0	50,0%
Frage 11: Was wird für die fachspezifische Fortbildung der Verwaltungsfachleute getan, die mit Radverkehrsangelegenheiten befasst sind?	1,5	37,5%
M5: Infrastruktur & Sicherheit	2,1	52,1%
Frage 12: Wie ausgedehnt und von welcher Qualität ist das bestehende Radverkehrsnetz?	2,0	50,0%
Frage 13: In welchem Umfang sind Kreuzungsbereiche mit Autoverkehr radverkehrsgerecht gestaltet worden und physische Barrieren für den Radverkehr beseitigt worden?	1,5	37,5%
Frage 14: Wie ist die Unterhaltung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur organisiert?	2,5	62,5%
Frage 15: Was wird zur Verbesserung der Sicherheit der Rad Fahrenden getan?	2,5	62,5%
Frage 16: Was wird zur Optimierung der Kombination von öffentlichem Verkehr und Radverkehr getan?	2,5	62,5%
Frage 17: Was wird zur Verbesserung des Fahrradparkens und gegen Fahrraddiebstahl getan?	1,5	37,5%
M6: Information & Erziehung	2,3	58,3%
Frage 18: Wie werden die Bürgerinnen und Bürger über die Radverkehrspolitik informiert?	2,0	50,0%
Frage 19: Was wird in den Bereichen Erziehung und Radfahrtraining getan?	3,0	75,0%
Frage 20: Was wird zur Verbesserung der Orientierung der Rad Fahrenden getan?	2,0	50,0%
M7: Kommunikation & Partnerschaften	1,2	29,2%
Frage 21: Was wird getan, um die Fahrradnutzung durch Bewusstseinsförderung zu steigern?	1,0	25,0%
Frage 22: Was wird zur Förderung des Rad Fahrens zur Arbeit getan?	1,5	37,5%
Frage 23: Was wird zur Förderung des Rad Fahrens zur Schule getan?	3,0	75,0%
Frage 24: Was wird getan, um Rad fahren zum Einkauf zu fördern?	1,0	25,0%
Frage 25: Welche Initiativen werden ergriffen, um lebenslanges Rad fahren zu fördern?	0,0	0,0%
Frage 26: Wie werden die positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens für die Radverkehrspolitik nutzbar gemacht?	0,5	12,5%
M8: Ergänzende Maßnahmen	1,8	25,0%
Frage 27: Was wird zur Eingrenzung/Reduzierung der Autonutzung getan?	1,5	37,5%
Frage 28: In wie weit unterstützt die aktuelle Stadtentwicklungspolitik die Radverkehrspolitik?	2,0	50,0%
M9: Evaluation & Wirksamkeit	2,5	62,5%
Frage 29: Wie werden Daten zur Fahrradnutzung erhoben und genutzt?	2,0	50,0%
Frage 30: Wie erhebt bzw. nutzt die Gemeinde Daten zur Sicherheit des Radverkehrs?	3,0	75,0%
BYPAD-Gesamtbewertung	1,8	44,6%

TABELLE 2: ÜBERSICHT ÜBER DIE BEWERTUNGEN

Die Module werden im Folgenden differenziert dargestellt und inhaltlich unterlegt. Basis für die Ausführungen sind die Inhalte der eingereichten Fragebögen sowie die Diskussionsergebnisse des ersten Treffens.

Um die weitere Arbeit zur Ableitung abgestimmter Maßnahmenempfehlungen zu unterstützen, sind zusätzlich zu jedem Modul Handlungsmöglichkeiten aufgelistet. Diese greifen die bisher von den Teilnehmern geäußerten Vorschläge auf und ergänzen sie mit Maßnahmenvorschlägen und Beispielen aus der Sicht der Auditoren. Beispiele sind dabei in Kästchen gefasst.

4.1. MODUL 1: ANFORDERUNGEN VON RADFAHRERINNEN UND RADFAHRERN (FRAGEN 1 UND 2)

Bewertung:	2,0 (50%)
-------------------	------------------

Grundsätzlich bemüht sich die Stadt Marl um die Ermittlung der Wünsche und Bedürfnisse der Radfahrenden und untersucht sie gelegentlich. Die Probleme der Infrastruktur sind bei den zuständigen Stellen auch aus eigener Radfahrersicht hinlänglich bekannt und die Ergebnisse von Befragungen damit vorhersehbar. Wenn Projekte durchgeführt werden, werden sie gelegentlich durch Untersuchungen begleitet, eine systematische Erfassung der Benutzerwünsche (online oder offline) erfolgt nicht.

2015 wurde eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs gegründet. Sie tagte jedoch nur zwei Mal und wurde nach personellen Neubesetzungen an der Verwaltungsspitze nicht wieder eingerichtet.

In der Vergangenheit gab es ein gemeinsames Fahrradbüro mit dem ADFC. Es war durch Ehrenamtliche aus dem Verband und Mitarbeiter der Verwaltung besetzt, so dass die Abstimmung beider und der Austausch von Meinungen und Ideen stets gegeben war. Die Entsendung von Verwaltungsmitarbeitern musste jedoch aus personellen Gründen eingestellt werden, so dass der Austausch nicht mehr so intensiv ist. Ein regelmäßig tagendes Radverkehrs-Gremium gibt es bisher nicht, es soll jedoch im Rahmen des Prozesses rund um das Mobilitätskonzept wieder neu gegründet werden.

Der ADFC wird jetzt wieder als wichtigste Interessenvertretung der Radfahrenden in Planungen einbezogen und kann die Sicht der Nutzerinnen und Nutzer einbringen. Im Verband gibt es wieder Aktive, die sich für Radverkehrspolitik interessieren.

Mit dem ADFC Kreisverband Vest Recklinghausen wird auch im touristischen Bereich zusammengearbeitet.

Handlungsmöglichkeiten

1. Die Baudezernentin Andrea Baudek nimmt sich des Themas an.
2. Regelmäßiges Tagen eines Radverkehrsgremiums (mindestens ein Mal in sechs Monaten).
3. Vertiefung der Zusammenarbeit mit den Verbänden; Einladen der Verbände (ADFC u. a.) sollte zu einer neu zu bildenden Arbeitsgruppe für die Fuß- und Radverkehrsförderung führen.
4. Verteilen der Radverkehrsförderung auf mehr Schultern in der Stadtverwaltung.

Hinweise Auditoren

1. Deutliche Unterstützung des ADFC-Fahrradklima-Tests, zum Beispiel durch Auslage von Fragebögen in städtischen Institutionen oder Bewerbung der Teilnahme durch die Presseabtei-

lung. So können einfach und kostengünstig Nutzermeinungen für die Stadt gesammelt werden.

2. Nutzung eines Online-Mängelmelders durch die Stadt, z. B das Tool RADar des Klimabündnisses. Allerdings muss sichergestellt werden, dass gemeldete Mängel auch bearbeitet werden.
3. Integration von Radverkehrsfragen in Mieter- oder Bürgerbefragungen, um die Bedürfnisse zu erfassen und Trends und Bedarfe zum Beispiel zur Intermodalität oder Pedelec-Nutzung frühzeitig zu identifizieren.
4. Regelmäßige Befahrungen mit Politik, Verbänden und Verwaltungsvertretern, um Probleme zu diskutieren, Lösungsmöglichkeiten zu suchen und Ideen auszutauschen.
5. Frühzeitige Einbindung des ADFC bei Planungen mit Einfluss auf den Radverkehr und Aufnahme in den Verteiler für die TÖB-Beteiligung auch ohne Anerkennung als solcher.

Das Land Niedersachsen sowie die Städte Aachen, Hannover und Minden verfahren (oder verfahren zeitweise) bei Straßenbaumaßnahmen so, dass sie die Nutzerverbände in frühen Planungsphasen wie Träger öffentlicher Belange beteiligen („anhören“). Sie haben gute Erfahrungen damit gesammelt. Anregungen und Hinweise können auf diese Weise wie die anderen Stellungnahmen frühzeitig in die weitere Planung einfließen. Der ADFC wird zum Teil bereits bei der Problemanalyse und somit im Anfangsstadium der Planung hinzugezogen und kann so die Problemanalyse anreichern und ergänzende Lösungsansätze zur Diskussion stellen. Das hat auch kostenmindernd gewirkt.

4.2. MODUL 2: STEUERUNG DER POLITIK UND KOORDINIERUNG (FRAGEN 3 BIS 6)

Bewertung:	1,8 (40%)
-------------------	------------------

Radverkehr hat in Marl schon immer einen hohen Stellenwert gehabt: ein Vorbehaltsnetz für den Radverkehr ist vom Rat beschlossen und wird von der Politik einmütig mitgetragen. Die Anerkennung der Mitgliedschaft in der AGFS zeigt jedoch deutlich, dass nur wenige Ressourcen für das Thema zur Verfügung stehen. Zwar leisten einige Mitarbeiter in der Verwaltung schon seit Jahren Pionierarbeit für den Radverkehr, jedoch wird Radverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr oft nachrangig berücksichtigt.

Dennoch sind viele gute Projekte mit Radverkehrs-Schwerpunkt in Planung oder als Skizze vorhanden. Außerdem gibt es eine Prioritätenliste für Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr. Dennoch können immer nur ganze Straßenzüge umgestaltet werden, so dass Baumaßnahmen nicht an den Prioritäten des Radverkehrs ausgerichtet sind, sondern umgesetzt werden, wenn Geld vorhanden ist oder es andere Umstände erlauben.

Im Bereich Unfallverhütung gibt es bereits eine Arbeitsgemeinschaft, in der konkret und proaktiv Gefahrenpunkte analysiert werden. Wenn es dabei um fahrradbezogene Themen geht, ist der ADFC Marl mit einbezogen. Die Polizei ist im Bereich Verkehrssicherheitsarbeit mit ihrem Projekt „Radfahrtsicherheit“ federführend, das funktioniert in den Projektstädten Haltern, Dorsten und Marl sehr gut. Das Thema wird regelmäßig bearbeitet.

Eine regionale Zusammenarbeit findet besonders im Bereich der touristischen Radwege statt. Hier hat der Regionalverband Ruhr (RVR) die Führung übernommen. Er ist als Geldgeber mit der Betreu-

ung des Radwegenetzes beauftragt. Projekte werden über den Kreis Recklinghausen an die Stadt Marl kommuniziert.

Auch die Kommunikation mit der Kreisverwaltung funktioniert gut, hier sind besonders das Radwegenetz im Kreis Recklinghausen und der Radroutenplaner hervorzuheben. Zurzeit wird gemeinschaftlich ein Bürgerradweg an der L 630 (Westerholter Straße) zwischen Herten und Marl geplant, von dem ein kleiner Abschnitt im Stadtgebiet Marl bereits umgesetzt ist.

Derzeit bekommen der Stadtplanungsausschuss sowie der Betriebsausschuss des Zentralen Betriebshofs (ZBH) sowie deren Arbeitskreise Informationen anlassbezogen. Aufgrund der aktuellen Personalsituation werden Informationen auch nur auf Anfrage an weitere Fachbereiche innerhalb der öffentlichen Verwaltung weitergegeben. Auch Arbeitsgruppen werden nur einberufen oder externe Experten aus Verbänden, Verkehrsbetrieben oder anderen Behörden eingebunden, wenn es einen konkreten Anlass gibt. Allerdings ist die Ausarbeitung einer umfassenden und systematischen Mobilitätsstrategie geplant. Im Rahmen dieses Prozesses werden sich Arbeitskreise und Gremien voraussichtlich verstetigen.

Handlungsmöglichkeiten

1. Projekte mit Radverkehrsschwerpunkt, die bereits jetzt in der Planung oder in der Vorbereitung sind, auf Umsetzbarkeit überprüfen.
2. Bekenntnis der Politik zur Radverkehrsförderung unter Bezug auf die Ergebnisse der BYPAD-Evaluierung und der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts.
3. Mehr Anfragen der Politik zum Radverkehr.

Hinweise Auditoren

1. Statements auf höchster politischer Ebene und höchster Verwaltungsebene, dass Marl wieder als Fahrradstadt an alte Erfolge anknüpfen will.
2. Langfristiges Anstreben einer erneuten Mitgliedschaft in der AGFS, da sie ein interessantes Forum für den Austausch von Informationen und Ideen rund um den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen ist.
3. Jährlicher Runder Tisch Radverkehr (Fahrradforum) unter Einbeziehung der Politik und unter Leitung der Baudezernentin, bei dem grundsätzliche strategische Fragen der Radverkehrsförderung und wichtige Maßnahmen beraten werden.

In Kiel wird die Beteiligung der Nutzergruppen über ein Fahrradforum (mit ähnlicher Zusammensetzung wie der BYPAD-Gruppe in Marl), das auch strategische Themen der Radverkehrsförderung behandelt durchgängig von Verwaltung, Politik und Verbänden als erfolgreich bewertet. Dort werden alle Planungen diskutiert, bevor sie in den zuständigen Ausschuss oder an die Ortsräte gehen (also kurz vor Ende des Planungsprozesses). Zu allen den Radverkehr betreffenden Fragen wird dabei so intensiv diskutiert, dass diese Punkte in den anschließenden Gremiensitzungen kaum mehr angesprochen werden.

In Bremen wurde mit der Arbeitsgruppe ÖPNV (AGÖV) ein Gremium eingerichtet, dessen Teilnehmer die Befugnis haben, Planungen verbindlich abzustimmen. Da danach kein Mitzeichnungs- oder schriftliches Umlaufverfahren mehr nötig war, arbeitete die AGÖV wirkungsvoll für eine schnelle Umsetzung der Maßnahmen.

Das in Hamburg geschlossene Bündnis für den Radverkehr ist eine 20seitige Vereinbarung, die vom Ersten Bürgermeister und den Leitern aller betroffenen Dienststellen unterzeichnet wurde. Damit verpflichten sie sich dazu, den Radverkehrsanteil mit Hilfe konkreter, in der Vereinbarung genannter Maßnahmen in Richtung 25% am Gesamtverkehrsaufkommen zu entwickeln. Dazu gehören eine – möglichst auch für Pedelecs und Lastenfahrräder – gut ausgebaute und ganzjährig sicher befahrbare Radverkehrsinfrastruktur, komfortables Fahrradparken, vielfältige Service- und Informationsangebote sowie eine Kampagne für den Radverkehr. Dieses Bündnis verpflichtet alle zu einer gemeinsamen Zielrichtung und minimiert so Reibungswiderstände und den Verlust von Informationen.

4.3. MODUL 3: STRATEGIEN UND KONZEPTE (FRAGEN 7 BIS 8)

Bewertung:	1,0 (25%)
-------------------	------------------

Ein aktuelles Verkehrskonzept für Marl wird derzeit erarbeitet.

Derzeit werden vor allem Projekte zur Verbesserung der Sicherheit und des Verkehrsflusses im motorisierten Individualverkehr (MIV) bearbeitet, der Radverkehr wird dabei überwiegend begleitend zu Straßenerneuerungsprojekten behandelt. Deshalb gibt es derzeit zwar anlassbezogen bei Umbauten Bestrebungen, die Situation für den Radverkehr mit zu verbessern, der Radverkehr ist aber in der Regel nicht der Anlass für Umbauten, es sei denn dass akute Engpässe beseitigt werden sollen. Allerdings ist die Ausarbeitung einer umfassenden und systematischen Mobilitätsstrategie im Rahmen des Mobilitätskonzepts angestoßen.

Bereits im Verkehrsentwicklungsplan 1993 gab es ein Teilkonzept zur Radverkehrssicherheit, auf das aufgebaut werden kann. Außerdem sollen die Ergebnisse des Fußverkehrschecks und des BYPAD-Audits in das Mobilitätskonzept einfließen. Das Themenfeld wird von der BYPAD-Gruppe in der derzeitigen Situation daher als nachrangig bewertet.

Derzeit werden im Radverkehr kurzfristig Maßnahmen ergriffen, wenn Engpässe auftreten, es gibt jedoch keine systematische Herangehensweise und kein aktuelles Sofortmaßnahmenprogramm. Eine ältere Auflage eines Sofortmaßnahmenprogramms wurde bereits vor 15 Jahren abgearbeitet.

Handlungsmöglichkeiten

1. Aufstockung des Personals und die Bereitstellung entsprechender Finanzmittel. Dabei ist zu beachten, dass die Stadt Marl am Stärkungspakt Stadtfinanzen teilnimmt und darüber hinaus qualifizierte Ingenieure derzeit nur schwer zu finden sind.

Hinweise Auditoren

1. Aufnahme messbarer Ziele in das Mobilitätskonzept (Modal Split, Unfallentwicklung, Anzahl und Qualität von Abstellanlagen u. a.). Außerdem sollte ein konkretes Maßnahmenprogramm mit definierten Zeithorizonten erarbeitet werden. Um beide verbindlich zu machen, sollten sie vom Rat beschlossen und öffentlichkeitswirksam verkündet werden.
2. Verstärkt auch diejenigen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung konzipieren und durchführen, die Einschränkungen beim motorisierten Verkehr erfordern, um Verkehrsverlagerung vom motorisierten Verkehr zum Radverkehr zu unterstützen.
3. Gemeinsame Exkursionen in andere Städte mit vorbildlichen Maßnahmen. Sie heben nicht nur den Wissensstand, sondern geben auch die Gelegenheit, Maßnahmen, ihre Umsetzung

und ihre Anwendbarkeit auf Marl zu diskutieren und so den eigenen Horizont zu erweitern und kreative Lösungen für die Stadt Marl zu finden.

Die Stadt Kopenhagen hat sich unter der Überschrift „ECO-METROPOLIS“ vorgenommen, DIE Umwelthauptstadt zu werden. Eine der vier Säulen ist das Ziel, die weltbeste Stadt zum Radfahren zu werden. Es ist mit konkreten Zielen unterlegt, zum Beispiel zum Radverkehrsanteil (50%), zum Sicherheitsgefühl der Radfahrenden und zur Senkung der Unfallzahlen.

4.4. MODUL 4: FINANZEN UND PERSONAL (FRAGEN 9 BIS 11)

Bewertung:

1,7 (42%)

Die Stadt Marl ist Teilnehmer des Stärkungspakts Stadtfinanzen. Der Radverkehr ist dementsprechend finanziell nicht besonders gut ausgestattet, finanzielle Sondertöpfe stehen nicht zur Verfügung. Die Zahl der mit dem Radverkehr befassten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter reicht nicht, um vorhandene Förderangebote auszuschöpfen. Maßnahmen werden vor allem ergriffen, um Unfallschwerpunkte zu entschärfen oder um Einzelprojekte zur Verbesserung der Infrastruktur umzusetzen.

In der Verwaltung gibt es zwar einen Radverkehrsexperten, der jedoch auch für andere Fachthemen zuständig ist und personelle Unterstützung benötigt. Die Verkehrsplanung im Planungs- und Umweltamt ist derzeit mit insgesamt nur zwei Mitarbeitern besetzt.

Fortbildungen werden angeboten, können aufgrund der dünnen Personaldecke jedoch kaum in Anspruch genommen werden. An Fortbildungen wird deshalb vor allem dann teilgenommen, wenn sie die Möglichkeit bieten, ein konkretes Problem zu lösen. Das betrifft auch Angebote der Fahrrad-Akademie.

Aufgrund der geringen Größe der Stadt gibt es kein explizit für Fortbildungen im Radverkehrsbereich vorgesehenes Budget.

Handlungsmöglichkeiten

1. Eine Aufstockung des Fachpersonals im Bereich Verkehrsplanung ist dringend notwendig.

Hinweise Auditoren

1. Radverkehrsförderung als Teil der strategischen Finanzplanung der Kommune als Mittel zur Effizienzsteigerung und Einsparung. Ein Großteil der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger in Marl kann mit dem Rad erfüllt werden, die dafür nötigen Mittel (vor allem zum Infrastrukturausbau) sind sehr preisgünstig im Vergleich zum Bedarf des MIV oder ÖPNV.
2. Bereitstellung eines eigenständigen Budgets für gezielte Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, die nicht an andere Vorhaben gebunden sind (z. B. für das Aufstellen von Fahrradbügeln, Umbauten zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten). Ein eigener Radverkehrstitel hat auch positive Wirkung für das Image von Marl als fahrradfreundliche Stadt. Er stärkt die verwaltungsinterne Wahrnehmung des Themas.
3. Systematische Prüfung der Fördermöglichkeiten für den Radverkehr anhand der NRVP-Förderfibel (www.nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel)

4. Prüfen, ob nicht nur die Verwaltungsmitarbeiter, sondern auch Entscheidungsträger oder Politiker die Angebote der Fahrradakademie wahrnehmen können, um alle Beteiligten auf einen einheitlichen Stand zu bringen.

In vielen Städten Deutschlands werden die Personalstellen für Radverkehrsplanung und Radverkehrsförderung derzeitig zum Teil stark aufgestockt. In Berlin wurden in den Jahren 2016 und 2017 zusammen mit den Bezirksämtern insgesamt ca. 50 Radverkehrsstellen ausgeschrieben. Die Stadt Dresden hat ebenfalls sechs Radverkehrsstellen ausgeschrieben/besetzt und damit den Personalstab für den Radverkehr etwa vervierfacht.

Politiker und Mitarbeiter der Stadt Danzig haben 2012 und 2013 innerhalb des EU-Projektes „abc.multimodal“ an zwei Fachexkursionen nach Kopenhagen und Malmö sowie Basel und Freiburg teilgenommen. Die Erkenntnisse aus den Besuchen haben jeweils zu konkreten innovativen Pilotmaßnahmen in Danzig geführt und auch bisher kritische Politiker von den Potenzialen der Radverkehrsförderung überzeugt.

4.5. MODUL 5: INFRASTRUKTUR UND SICHERHEIT (FRAGEN 12 BIS 17)

Bewertung:

2,1 (52%)

Das Vorbehaltsnetz für den Radverkehr wurde in Marl definiert und 2014 vom Rat beschlossen, die Ausbaustandards werden jedoch nicht eingehalten und das Netz ist im Vergleich zu anderen Städten sehr grobmaschig. Obwohl viele Radwege vorhanden sind, wird ihre Qualität allgemein als schlecht beurteilt. In Marl gibt es so viele Tempo-30-Zonen, dass man von einem flächendeckenden Tempolimit reden kann. Dennoch wird der Radverkehr allgemein durch den Autoverkehr belastet, der zum Teil viel zu schnell unterwegs ist.

Insbesondere in Richtung Hertzen und zwischen Hamm und Sickingmühle gibt es noch Netzlücken, die jedoch nicht leicht zu schließen sind, da sich die Straßen nicht in der Baulast der Stadt Marl befinden, sondern in der des Bundeslands Nordrhein-Westfalen bzw. des Kreises Recklinghausen. Auch wenn linke Radwege außer in begründeten Fällen entfernt werden, gibt es immer noch Abschnitte, auf denen Zweirichtungsradwege vorherrschen. Die Polizeistatistik belegt, dass das Unfallrisiko für links fahrende Radfahrerinnen und Radfahrer an Knotenpunkten (auch Kreisverkehren) oder Ein- und Ausfahrten erhöht ist, da sie leicht von Autofahrern übersehen werden.



ABBILDUNG 10: "LINKER RADWEG" IN MARL-SINSEN, BAHNHOFSTRAßE IM MORGENGRAUEN

Wo linke Radwege aufgehoben wurden, wird trotzdem aus Gewohnheit oft noch links gefahren. Teilweise wird die Aufhebung von der Bevölkerung kritisch gesehen, da es sich aus ihrer Sicht um eine Komforteinbuße handelt. Die Polizei kontrolliert die korrekte Nutzung der Radwege und versucht, die Verkehrsteilnehmer zu sensibilisieren. Bis ein Kulturwandel eintritt, vergeht jedoch viel Zeit.

Die Reinigung und Räumung der Radwege funktioniert gut. Dezentrale Salzlager gewährleisten einen reibungslosen Ablauf im Winterdienst, für Radwege wurden Sondermaschinen angeschafft.

Maßnahmen, die Gefahrenpunkte für den Radverkehr reduzieren sollen, wurden vor allem an Knotenpunkten umgesetzt. Dazu gehören auch Maßnahmen für das sichere Linksabbiegen an Lichtsignalanlagen, seit deren Umsetzung die Unfallzahl stark zurückgegangen ist. Außerdem wurden an einigen Knotenpunkten Aufstellflächen nachgerüstet. Zu den umgestalteten Knotenpunkten gehören LZA 89 „Otto-Wels-Straße/Lipper Weg“, LZA 90 „Hülsstraße/Otto-Wels-Straße/Droste-Hülshoff-Straße“ und LZA 9 „Hochstraße (B 225)/Barkhausstraße/Vikariestraße“ sowie die Kreisverkehre Bergstraße/Otto-Wels-Straße und Breddenkampstraße. Weitere Maßnahmen sollen folgen, zum Beispiel an der Römerstraße und bei der LZA 49 „Breite Straße/Dorstener Straße (B 225)/Polsumer Straße/Westerholter Straße“. Für Baustellen gibt es Konzepte, wie der Rad- und Fußverkehr umgeleitet oder sicher geführt werden kann, die Verkehrsplaner achten explizit auf gute Umleitungen.

Unterhaltungsmaßnahmen werden vor allem dann durchgeführt, wenn ernsthafte Probleme auftreten oder es viele Beschwerden gibt. Im Rahmen des Prozesses zur Erarbeitung des Mobilitätskonzepts werden Schadensmeldungen systematisch erfasst, wobei die Hälfte der Meldungen zu Infrastrukturproblemen den Radverkehr betrifft (diese Erfassung lief zunächst bis Dezember 2017, soll aber verstetigt werden). Die Mängelerfassung findet derzeit vor allem telefonisch statt, auch in der Bürgermeister-Sprechstunde werden Mängel angesprochen. Außerdem nimmt das Ordnungsamt Hinweise und Beschwerden entgegen, die dann an die zuständigen Stellen weitergeleitet werden.

Im Stadtgebiet sind an einzelnen Standorten Fahrradständer aufgestellt. Die Fahrradwache am Marler Stern konnte sich wirtschaftlich nicht halten, die jetzt noch vorhandenen Ständer erfüllen die modernen Anforderungen an das Fahrradparken nicht mehr.

Fahrraddiebstahl ist ein ernst zu nehmendes Problem in Marl, zumal immer mehr hochwertige Pedelecs auf den Straßen zu sehen sind. Die Polizei führt unregelmäßig Schwerpunktaktionen zum Thema Fahrraddiebstahl durch, aus Personalmangel und aufgrund der politischen Lage jedoch nicht regelmäßig. Der ADFC bietet Fahrradcodierungen an.

Auch wenn der ÖPNV prinzipiell recht gut mit dem Fahrrad zu erreichen ist, sind die Anlagen zum Fahrradparken an Haltestellen von sehr unterschiedlicher Qualität. Derzeit ist ein Projekt geplant, das die Abstellanlagen an allen Bahnhöfen qualifizieren soll. Es steht kurz vor der Umsetzung.

Am Bahnhof Marl-Sinsen wurde Mitte der 2000er Jahre eine Radstation errichtet. Der Haltepunkt Marl Mitte ist nicht stark frequentiert, die Streckenführung für Fahrräder zum Bahnhof ist auch nicht deutlich genug. Über ein VRR Förderprogramm wird der Haltepunkt 2019 modernisiert und erhält einen P+R-Platz sowie eine Fahrradabstellanlage.

Werktags ab 9:00 Uhr und an Wochenenden und Feiertags können Fahrräder ganztätig im ÖPNV mitgenommen werden, soweit entsprechende Kapazitäten vorhanden sind.

Im Zuge der immer intermodaler werdenden Verkehrsmittelnutzung sieht sich die Stadt mit der neuen Aufgabe konfrontiert, die Verkehrsmittel besser zu verknüpfen und das intermodale Umsteigen, das immer noch schwierig ist, zu verbessern.

Auch in diesem Bereich reicht die aktuelle Personaldecke nicht aus, um neue Projekte in Angriff zu nehmen. Rund 30 % der gegenwärtigen Tätigkeiten beziehen sich auf das Abarbeiten von Beschwer-

den. Die Schaltung von Lichtsignalanlagen ist leichter zu optimieren als die Radverkehrsanlagen, bei denen die Zuständigkeiten zum Teil in unterschiedlichen Abteilungen liegen.



ABBILDUNG 11: RADSTATION MARL-SINSEN (FOTO: THOMAS BÖHMER)

Handlungsmöglichkeiten

1. Überprüfen der vorhandenen Zweirichtungsradwege, ob sie tatsächlich notwendig sind, um häufiges Queren oder ein erhöhtes Risiko beim Queren zu vermeiden. Anderenfalls sollten sie konsequent in Einrichtungsräderwege umgewandelt werden. Wo linke Radwege bleiben, sind mindestens an ihrem Anfang und Ende sichere Querungsmöglichkeiten herzustellen.
2. Überprüfung von Benutzungspflichten von Radverkehrsanlagen, die nicht mehr den rechtlichen Vorgaben entsprechen.
3. Netzlücken an der L 630 (Westerholter Straße, in der Baulast von Straßen NRW) und an der K 22 (Marler Straße, in der Baulast des Kreises) schließen.
4. Prüfen, ob eine Fortführung der alten Zechenbahntrasse nach Sinsen und eine bessere Verbindung nach Norden möglich sind.
5. Ausbau des Projekts zur Verkehrssicherheit, wenige Aktionstage im Jahr sind zu wenig.
6. Fahrradcodierung ausbauen, da nicht codierte Räder eher gestohlen werden.
4. Bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel, zum Beispiel indem Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen eingerichtet werden.
7. Mehr und bessere Abstellanlagen im ganzen Stadtgebiet, besonders an ÖPNV-Haltestellen, im Stadtkern Marl und in der Fußgängerzone Marl-Hüls

Hinweise Auditoren

1. Die Oberfläche und Qualität der Radverbindungen vom bereits definierten Vorbehaltsnetz ausgehend flächendeckend auf den Prüfstand stellen und verbessern.
2. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn aufbringen, um die Autofahrer und die Radfahrer für die Fahrbahnnutzung zu sensibilisieren.
3. In der Verkehrssicherheitsarbeit das Verhalten von Autofahrern gegenüber Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, stärker in den Fokus rücken. Dazu gehören nicht nur die Verkehrsregeln bei neu eingeführter Infrastruktur, sondern auch die Aufklärung darüber, welche Risiken zu hohe Geschwindigkeiten, ein fehlender Schulterblick oder zu geringer Überholabstand für andere Menschen haben und wie wichtig Rücksichtnahme auf schwächere Verkehrsteilnehmer ist.
4. Förderung des intermodalen Umsteigens. Nicht nur am schienengebundenen Personennahverkehr, sondern auch an wichtigen Bushaltestellen überprüfen, ob und wo witterungsgeschützte (überdachte) und/oder abschließbare Abstellanlagen aufgebaut werden können.
5. Den oft genutzten Bahnhof Marl-Sinsen komfortabler an die für den Radverkehr gut erschlossene Marler Innenstadt anschließen, an der Victoriastraße fehlen sichere und attraktive Radverkehrsanlagen.
6. Ein flächendeckendes Fahrradparkprogramm, das auch die Bedürfnisse von Pedelecs, Lastenrädern und Rädern mit Anhänger berücksichtigt (soziale Kontrolle, Fahrradboxen, ggf. Lastestationen) erarbeiten und umsetzen. Für die Umsetzung kann ein „1000-Bügel-Programm“ aufgelegt werden, in dem Gelder bereitgestellt werden, um Fahrradbügel in der Stadt aufzubauen.

Die Hamburger Hochbahn bietet mit ihrem switchh-Portal die Möglichkeit an großen Nahverkehrs-Knotenpunkten in der Stadt intermodal umzusteigen. Hier werden nicht nur gute und zum Teil im Stahlkäfig gesicherte Abstellanlagen für das Fahrrad bereitgestellt, sondern auch Carsharing-Parkplätze und Bikesharing-Ports vorgehalten. Über Kooperationsverträge sind alle Angebote sowohl in den Tarif als auch in die Fahrplanauskunft integriert.

4.6. MODUL 6: INFORMATION UND ERZIEHUNG (FRAGEN 18 BIS 20)

Bewertung:	2,3 (58%)
-------------------	------------------

Informationen zu Radthemen werden der Allgemeinheit überwiegend anlassbezogen und sporadisch zur Verfügung gestellt. Wenn größere Umbauprojekte anstehen, werden die Pläne als Dienstleistung für die Bürgerinnen und Bürger ausgestellt, die Anwohnerinnen und Anwohner werden informiert. Die Baubeginne werden außerdem an die Presse mitgeteilt.

Die Website der Stadt Marl ist veraltet, die Verkehrsplanung spielte bisher dort keine Rolle. Da die Website im Rahmen des Mobilitätskonzeptes überarbeitet wird, sind bereits erste Verbesserungen erreicht worden.

Verkehrserziehung wird in den Grundschulen angeboten, dort gibt es auch einen Fahrrad-Check, ohne den die Schülerinnen und Schüler nicht am Training im Straßenverkehr teilnehmen dürfen. Bei

der schulischen Ausbildung liegt der Schwerpunkt auf der Verkehrssicherheit und auf den motorischen Fähigkeiten, die in den letzten Jahren immer weiter zurückgehen. Da es keinen Verkehrsübungsplatz in Marl gibt, finden Radfahrtrainings auf der Straße statt, was pädagogisch auch sinnvoll ist.

Die Verkehrserziehung an den Schulen wird durch die Polizei und die Schulen durchgeführt. Gerade bei den Radfahrtrainings im fließenden Verkehr ist die Anwesenheit der Polizei notwendig und sinnvoll, da sie berechtigt ist, den Verkehr zu regeln. Die Schulen übernehmen das mobilitätsfördernde Training im Vorfeld, das die motorischen Fähigkeiten der Kinder verbessern soll. Dazu gehören auch Radfahrtrainings im Schonraum. Die Stadt stellt auf Anfrage einen Fahrradparcours zur Verfügung, der in einem Hänger transportiert werden kann. In weiterführenden Schulen gibt es vereinzelte Angebote.

Neben der Radfahrausbildung für Kinder gibt es vereinzelt Kurse für Flüchtlinge und Seniorinnen und Senioren. Besonders die Verkehrssicherheit von Flüchtlingen ist eine wichtige Aufgabe, da sie teilweise ohne StVO-Kenntnisse oder ohne überhaupt Rad fahren zu können mit dem Fahrrad im Straßenverkehr unterwegs sind.

Einige wichtige Ziele in der Stadt sind ausgeschildert, soweit sie in das Landesnetz aufgenommen sind, das von Straßen NRW finanziert und dem ZBH regelmäßig gewartet wird. Die Dichte der Wegweiser ist sehr gering. Da heute viele Menschen auch auf dem Fahrrad mit einem Navigationsgerät unterwegs sind oder die Handy-Navigation nutzen, ist damit zu rechnen, dass Schilder eine geringere Bedeutung haben als früher. Obwohl sie sich eher an Auswärtige richten als an Einheimische, stehen sie so weit auseinander, dass Orientierungsprobleme auftreten.

Überregionale touristische Routen sind gut ausgeschildert, besonders die Römerroute und die Route der Industriekultur. Es gibt den Wunsch, eigene Marler Themenrouten auszuweisen, was jedoch noch nicht umgesetzt wurde.

Ein Fahrradstadtplan liegt in Marl seit Jahren vor, derzeit ist die dritte Auflage in Arbeit. Der Künstler Martin Kaltwasser ist an dem Projekt beteiligt.

Handlungsmöglichkeiten

1. Häufigere und ausführlichere Berichte über die guten Projekte, die es schon gibt.
2. Bei der Überarbeitung der Website darauf achten, dass die Schlüsselbegriffe aus der Verkehrsplanung berücksichtigt werden.
3. Die Fahrradausbildung ausbauen und auch in weiterführenden Schulen anbieten.
4. Die Fahrradausbildung für Flüchtlinge systematisch ausbauen und regelmäßig anbieten.
5. Die Fahrradausbildung für Seniorinnen und Senioren mit einem Schwerpunkt auf Pedelecs verstetigen.
6. Bei der Ausschilderung Kosten-Nutzen-Beziehungen im Blick behalten. Für die Einheimischen ist der (geförderte) Fahrradstadtplan sicherlich hilfreicher als eine lückenlose Wegweisung.
7. Marler Themenrouten wie zum Beispiel „Marler Architekt(o)ur“ oder „Rund um Marl“ erarbeiten und ausweisen.
8. Diese Maßnahmen können nur mit zusätzlichem Personal umgesetzt werden..

Hinweise Auditoren

1. Eine Kommunikationsstrategie erarbeiten, die neben den klassischen Medien auch die neuen Medien umfasst. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass sie Bausteine enthält, um mit den Bürgerinnen und Bürgern ins Gespräch zu kommen (nicht nur Informationen senden). Diese Strategie sollte auch bei der Erarbeitung der Website und ihrer Inhalte berücksichtigt werden.
2. Die Aktivitäten "Mehr Freiraum für Kinder" weiterführen oder sogar ausbauen. Dabei sind Möglichkeiten zur Entlastung der Verkehrsplanung durch andere Abteilungen oder Hilfskräfte zu erschließen.
3. Aufbau des städtischen Webauftritts zum Radverkehr: Regelmäßige Aktualisierung von Inhalten und Neuerstellung von Inhalten (zum Beispiel eine "News"-Kategorie unter Nutzung der Pressemitteilungen der Stadt); Erläuterung der konzeptionellen Grundlagen der Radverkehrsplanung bzw. einer integrierten Gesamtplanung; Ansprechpartner vorstellen und Verwaltungsabläufe erläutern; Bürgeranliegen sammeln (ggf. Link zu einem Mängelportal). Hier sollte auch das Datenmaterial zum Radverkehr in Marl einfach zugänglich sein (z. B. Pläne und Datenzusammenstellungen unter einer Kategorie "Download Radverkehr" zusammengefasst). Es dient in Ergänzung zu den MIV- und ÖPNV-Informationen bzgl. des Rad- und Fußgängerverkehrs als zusätzliche Information und als Argumentationshilfe für Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger, Akteure sowie die (Fach-) Öffentlichkeit.

Im Rahmen des Projektes UrBike wurde in Dresden ein Leitfaden zur Radschulwegplanung mit Unterstützung der relevanten Ämter (Hauptabteilung Mobilität, Straßenverkehrsbehörde, Polizei) entwickelt und angewandt, um Radschulwegpläne an allen weiterführenden Schulen zu erstellen. Der Leitfaden strebt weitgehende Integration und somit Identifikation der Schüler mit dem Thema Radfahren an. Das Ziel ist, die Schüler Radschulwegpläne für ihre Schule weitestgehend selbst erstellen zu lassen.

In Niedersachsen ist das „Curriculum Mobilität“ so ausgelegt, dass während der gesamten Dauer der Schulpflicht statt einer reinen Verkehrssicherheitserziehung eine Mobilitätserziehung angeboten wird. Die Themen sind altersgerecht aufbereitet und werden auch in Sekundarschulen und Berufsschulen unterrichtet. Sie sind in die verschiedenen Schulfächer integriert, zum Beispiel kann das Thema Sichtbarkeit im Kunstunterricht besprochen werden, der Flächenverbrauch von Rad- und Autoverkehr im Mathematikunterricht, die Folgen von Alkohol am Steuer oder die Vorteile aktiver Mobilität im Biologieunterricht, die Sichtweise verschiedener Straßennutzergruppen kann in Form von Aufsätzen oder Interviews im Deutschunterricht behandelt werden.

4.7. MODUL 7: KOMMUNIKATION UND PARTNERSCHAFTEN (FRAGEN 21 BIS 26)

Bewertung:	1,2 (29%)
-------------------	------------------

Das Fahrrad wird in Marl gelegentlich als Freizeitaktivität oder als gesundheitsfördernd beworben, derzeit findet jedoch so gut wie keine gezielte Öffentlichkeitsarbeit statt.

Das Thema Gesundheit kommt bei jeder Radwegeröffnung zur Sprache, unter anderem auch, weil das Gesundheitsbewusstsein in der Bevölkerung steigt und die Menschen dazu motiviert, Rad zu fahren. Das lebenslange Radfahren steht jedoch noch nicht im Fokus der Stadt.

Zwanzig Jahre lang fanden Fahrradtage in Marl statt, werden jetzt allerdings nicht mehr durchgeführt. Auch andere Aktionen - wie zum Beispiel eine Wettfahrt zwischen Fahrrad, Auto und ÖPNV oder die Vorstellung von Lastenrädern und Kinderanhängern- werden nicht mehr durchgeführt.

Marl nahm im Mai/Juni 2017 erstmals am Stadtradeln teil. Außerdem gibt es in der Stadt Gruppen, die an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ teilnehmen. Das Marien-Hospital bietet seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Dienstrad-Leasing an, der Chemiepark Marl hat Werksräder. Da nur noch ein Drittel der Belegschaft in Marl wohnt, werden die Räder aus dem Chemiepark jedoch nicht mehr in dem Maße in der Stadt genutzt, wie das früher der Fall war.

Die Standorte der Stadtverwaltung sind gut mit Fahrradstellplätzen ausgestattet. Die Fahrradabstellanlage am Bauturm und der Fahrradkeller im Rathaus sind besonders hervorzuheben. Auch der Marler Chemiepark verfügt über gute Abstellanlagen, die anderen Unternehmen im Stadtgebiet haben Aufholbedarf. Vor den Schulen wurden Elternhaltstellen eingerichtet, um die Gefährdung der Kinder durch Elterntaxen zu reduzieren und ihre Sicherheit zu erhöhen. Dadurch, dass die Geschwindigkeit großflächig auf Tempo 30 reduziert ist und das auch baulich unterstützt wird, wird die Verkehrssicherheit für Schülerinnen und Schüler weiter erhöht.

In der Stadt wurde schon die Einrichtung von Pedelec-Ladestationen diskutiert, das ist jedoch nur möglich, wenn sich private Investoren finden.

Für Kinder gibt es Kampagnen zum sicheren Radfahren. Gemeinsam mit Schulkindern wurden Kinderstadtpläne erarbeitet, in denen sichere Routen verzeichnet sind. Am Gymnasium im Loekamp gibt es einen Radfahrpool und der Helmträger der Woche wird ausgezeichnet. Das Albert-Schweitzer-/Geschwister-Scholl Gymnasium hat bei der Ausarbeitung des Fahrradstadtplans geholfen. In diesem Bereich finden auch Wettbewerbe mit attraktiven Gewinnen statt.

In Einkaufsgebieten sind Fahrradständer vorhanden, so dass das Einkaufen mit dem Rad prinzipiell möglich ist. Für den Einzelhandel und für Bauherren, die mehr als zwei Wohnungen bauen, regelt eine Satzung, wie viel Fahrrad-Parkfläche zur Verfügung zu stellen ist. Vor dem Marler Stern gab es eine Fahrradwache, die jedoch nicht aufrechterhalten werden konnte.

Handlungsmöglichkeiten

1. Mehr Aktionen und Kampagnen rund um den Radverkehr durchführen.
2. Die Bevölkerung besser über Radverkehrs-Projekte informieren.
3. Die Zusammenarbeit mit den Schulen ausbauen.
4. Für zusätzliche Maßnahmen sind zusätzliche Personalkapazitäten erforderlich.

Hinweise Auditoren

1. Regelmäßige Teilnahme an den Kampagnen Stadtradeln (Klimabündnis) und „Mit dem Rad zur Arbeit“ (ADFC/AOK).
2. Weiterführung der Projekte im Rahmen von „Mehr Freiraum für Kinder“.
3. Nichtinvestive Maßnahmen wie Kommunikation und Kampagnen in das Mobilitätskonzept aufnehmen und hinlänglich gewichten. Dabei kann die Stadt Marl an eigene Erfolge anknüpfen, zum Beispiel Aktionen wie das gemeinsame Malen von Piktogrammen mit Bürgern oder Investitionen von Bürgern in die Sicherheit ihrer Straßen.
4. Für Arbeitgeber in der Stadt Marl ein Informationspaket rund um das betriebliche Mobilitätsmanagement schnüren, das über die Vorteile der aktiven Mobilität informiert. Dazu ge-

hören zum einen gesundheitliche Vorteile für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, zum anderen Kosteneinsparungen durch weniger Krankheitstage und weniger Parkplätze für Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber.

5. Neben Pedelecs bieten auch moderne Lastenräder, die zum Teil ebenfalls elektrisch unterstützt sind, die Möglichkeit, Fahrräder in neuen Nischen effektiv einzusetzen. Um diese Möglichkeiten bekannt zu machen, sollten Informationen und Probefahrten bei Veranstaltungen angeboten werden.
6. Kooperation zwischen Stadtverwaltung und örtlichem Einzelhandel, um das Bewusstsein für die noch nicht ausgeschöpften Potenziale des Einkaufens mit dem Fahrrad zu heben. Das betrifft sowohl Rad fahrende Kunden als auch Lieferdienste mit dem Lastenrad.

Die Zertifizierung fahrradfreundlicher Arbeitgeber wurde im Rahmen eines EU-Projekts auf den neuesten Stand gebracht und internationalisiert. Die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber können einen einfachen Online-Selbsttest durchführen, sich individuell beraten lassen und sich in Gold, Silber oder Bronze zertifizieren lassen. Dazu müssen sie in sechs Themenfeldern zu baulichen Maßnahmen wie Fahrradparken und weichen Maßnahmen wie Information und Kommunikation vorgegebene Punktzahlen erreichen.

Mit Kasimir hat Köln das erste öffentliche Lastenrad in Deutschland angeboten, jetzt gibt es ähnliche Projekte auch in München, Hamburg und vielen anderen Städten. Das Fahrrad wird über eine App verliehen, die Nutzer stellen im Gegenzug Artikel und Fotos über das Fahrrad auf die Projekt-Website. In der Regel stehen die Räder nicht immer an derselben Stelle, sondern wandern durch die Stadt, indem sie bei wechselnden Unternehmen oder Geschäften untergebracht sind. So haben viele Menschen die Möglichkeit, die Räder zu testen und Erfahrungen zu sammeln.

In der City-Logistik gewinnt das Fahrrad immer mehr an Bedeutung. In Göteborg ist das Projekt Stadsleverans sehr erfolgreich, bei dem Waren von Einzelhandelsgeschäften mit Lastenrädern und Elektromobilen in der Stadt verteilt werden, in Hamburg bietet IKEA in Altona einen Lieferdienst per Lastenrad sowie den Verleih von Lastenrädern und Sackkarren an. Diese Dienstleistungen und die bahnhofsnah Lage führen dazu, dass das Angebot fast immer ausgelastet ist. Auch Lieferdienste wie UPS und DHL setzen besonders in Innenstädten immer mehr auf das Lastenrad, das mit kleinen Distributionszentren in der Stadt kombiniert wird.

Da Fahrradkunden normalerweise in der Nähe ihrer Wohnung und nicht im Einkaufszentrum auf der grünen Wiese einkaufen, sind sie ein wichtiger Verbündeter des lokalen Einzelhandels. In Belgien hat die von Städten, Einzelhandel, Gesundheitsförderung und Verbänden durchgeführte Kampagne „Mit Radgeklingel zum Laden“ („Met belgerinkel naar de winkel“) jahrelang erfolgreich darauf aufmerksam gemacht. Fahrradkunden sammelten in dieser Kampagne Punkte und nahmen an einer Verlosung teil. Sie wurde 2017 durch die Kampagne „So nah!“ („Zo dichtblij“) abgelöst.

4.8. MODUL 8: ERGÄNZENDE MAßNAHMEN (FRAGEN 27 UND 28)

Bewertung:	1,8 (44%)
-------------------	------------------

Die Größe und Struktur von Marl ermöglicht es den Bewohnerinnen und Bewohnern, Ziele in der Stadt mit dem Fahrrad zu erreichen, obwohl die Stadt in den 60er Jahren als autogerechte Stadt ausgebaut wurde. In Tempo-30-Zonen und im Schulbereich gibt es verkehrsberuhigende Maßnahmen, auch das Stadtzentrum ist überwiegend verkehrsberuhigt oder für den Autoverkehr gesperrt. Dafür ist es hervorragend für den Radverkehr erschlossen. Die Parkgebühren wurden im Jahr 2000 aufgrund eines Wahlversprechens abgeschafft.

Bei der Stadtplanung wird auf kompakte Siedlungen, die kurze Wege ermöglichen, geachtet. Um die Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu verbessern und finanziell tragbare Lösungen zu finden, hat die Innenentwicklung Vorrang vor Entwicklungen an der Peripherie. Seit rund 20 Jahren gibt es eine Fahrradabstellsatzung. Derzeit wird eine kinder- und familienfreundliche Ausrichtung der Stadt- und Verkehrsplanung erarbeitet, die dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden soll.

Der Beschluss des Landes Nordrhein-Westfalen, das die Schuleinzugsbezirke aufgehoben hat, ist für die Nahmobilität in der Stadt Marl kontraproduktiv, da es so zu weiteren Schulwegen zum Teil durch Elterntaxen kommt.

Handlungsmöglichkeiten

1. Parkgebühren wieder einführen, um eine Steuerungsmöglichkeit zur Reduktion eher nicht nötiger Kfz-Fahrten zu erhalten. Dabei sollte beachtet werden, dass durch Parkgebühren sanierte Parkhäuser auch mehr Autoverkehr generieren können. Der Erneuerungsbedarf der Parkhäuser in der Marler Mitte lässt allerdings keine Alternative zur Sanierung zu.
2. Den vorhandenen Straßenraum so aufteilen, dass er für den Rad- und Fußverkehr attraktiv ist.

Hinweise Auditoren

1. Für die Parkraumbewirtschaftung ein Konzept mit gestaffelten Preisen und Anwohnerparken erarbeiten.
2. Auf Haupttrouten dem Radverkehr Vorrang vor dem querenden Kfz-Verkehr geben, wie es jetzt schon am Rathaus der Fall ist.
3. Schleichwege für den motorisierten Individualverkehr analysieren und ggf. unpassierbar oder unattraktiv machen, um den Rad- und Fußverkehr zu schützen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.
4. Verstärkte Steuerungsmaßnahmen für den Kfz-Verkehr (Durchfahrtsperren, Radfahrstreifen, aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) u. ä. sollten mit Informationskampagnen und Verkehrskontrollen für den Kfz-Verkehr begleitet werden.
5. Nach dem Wegfall der Schuleinzugsbezirke mit Kampagnen dafür werben, dass Eltern für ihre Kinder eine Schule in fahrradereicherer Entfernung auswählen. Dazu kann auch eine Förderung außerschulischer Aktivitäten (Feste, Aktionen) im Nahumfeld der Schulen beitragen.
6. Durchlässigkeit der Bebauung für Rad- und Fußverkehr weiter erhöhen, gleichzeitig MIV-Durchgangsverkehr einschränken, um bei innerstädtischen Verbindungen deutliche Reisezeitvorteile für den Radverkehr gegenüber dem MIV zu generieren.

In der niederländischen Stadt Houten ist die Erschließung der Quartiere so organisiert, dass man diese mit dem Auto nur von der Peripherie (umgebende Ringstraße) her erreichen kann, während für Radfahrer und Fußgänger komfortable, direkte Wegeverbindungen vorhanden sind. Innerstädtische Wege werden deshalb vor allem mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt.

4.9. MODUL 9: EVALUATION UND WIRKSAMKEIT (FRAGEN 29 UND 30)

Bewertung:	2,5 (63%)
-------------------	------------------

In Marl werden Radfahrerzählungen nicht regelmäßig an bestimmten Querschnitten durchgeführt, sondern nur anlassbezogen, zum Beispiel wenn Probleme auftreten oder wenn Lichtsignalanlagen auf ihre Notwendigkeit hin überprüft werden. Vereinzelt werden Zählungen durchgeführt, um das Netz zu verbessern. Für die Erarbeitung des neuen Mobilitätskonzepts wurde der Modal Split erhoben. Das war dringend notwendig geworden, da die vorher verwendeten Daten aus dem Jahr 1991 stammen. Im Mobilitätskonzept werden Vorher-Nachher-Untersuchungen im Rahmen des dauerhaften Monitorings durchgeführt. Dies sieht auch die integrierte Lärmaktionsplanung nach EU-Vorgaben als obligatorischen Bestandteil vor.

Auch außerhalb der überörtlichen Unfallkommissionen erfolgt zwischen Polizei und Stadtverwaltung ein zeitnaher Datenaustausch über Radverkehrsunfälle, um Unfallereignisse schnell zu analysieren und Probleme in der Baulichkeit der Unfallsituation rasch zu beseitigen. Seit mehr als 30 Jahren existiert in Marl die Arbeitsgruppe Unfallverhütung (AGU), die sich vornehmlich mit der Entschärfung von Unfallstellen beschäftigt und auch im Vorfeld Sicherheitsrisiken beseitigt.

In Marl werden Unfallschwerpunkte betrachtet, Statistiken ausgewertet und Unfallanalysen durchgeführt. In der AGU (Arbeitsgruppe Unfallverhütungen) werden Unfälle besprochen und nach baulichen Lösungen gesucht. Bei der Unfallaufnahme verfasst die Polizei Berichte und Aktenvermerke über Infrastrukturmängel. Die Ergebnisse werden an die Kreisverwaltung gemeldet. Bei Radfahrerbeteiligung werden Maßnahmen erarbeitet. Politik und Stadt arbeiten in diesem Bereich gut zusammen.

Handlungsmöglichkeiten

1. Radverkehrsanteile regelmäßig erheben, damit die verwendbaren Zahlen nicht zu alt sind. Eine Erhebung, die alle fünf Jahre durchgeführt wird, ist anzustreben. Sie sollte sich aus einer Haushaltsbefragung und einer Verkehrsbeobachtung zusammensetzen.

Hinweise Auditoren

1. Festlegung von messbaren Zielwerten, insbesondere bzgl. Modal-Split-Anteil und Unfallgeschehen, regelmäßige Überprüfung der Zielwerte.
2. Regelmäßige Modal-Split-Erhebungen im Abstand von etwa fünf Jahren; dazu bietet die Förderrichtlinie für Modal Split Erhebungen im Radverkehr des Landes NRW¹ eine gute Basis. Ggf. Beteiligung an koordinierten Erhebungen, die unter wissenschaftlicher Aufsicht in vielen Städten gleichzeitig durchgeführt werden und so einen Kosten- wie auch Qualitätsvorteil bieten, beispielsweise hinsichtlich der Vergleichbarkeit mit anderen Städten, der Da-

¹ http://www.agfs-nrw.de/fileadmin/agfs/Fachthemen/Modal_split-Erhebungen_in_NRW/Standards_Modal_Split_240409.pdf

tenaufbereitung oder der Fortschreibbarkeit der Zeitreihe: Aufstockung der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) oder Teilnahme an "Mobilität in Städten" (SrV).

3. Installation und Nutzung von Dauerzählstellen, um einen Überblick über die Fahrradnutzung und die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung zu erhalten. Konzeptionierung der manuellen Zählungen so, dass die für bestimmte Orte vergleichbare Zeitreihen geben (ggf. unter Nutzung von Hochrechnungsfaktoren zur Kompensation von Wettereinflüssen).
4. Nutzung von Befragungen des betrieblichen oder schulischen Mobilitätsmanagements, um zielgruppenspezifische/ortsbezogene oder auch allgemeine Hinweise zu Stärken und Schwächen im Radverkehrssystem zu erhalten.
5. Unterstützung des ADFC-Fahrradklima-Tests, um aussagekräftigere Werte zum Stand und der Entwicklung der subjektiven Einschätzung der Radverkehrsbedingungen durch die Bevölkerung zu erhalten.
6. Benchmarking auch zu anderen Aspekten der Radverkehrsförderung wie Fahrraddiebstahl, Ausbauzustand von Radverkehrsanlagen, Fahrradbesitz, Fahrradnutzung (auch nach bestimmten Personengruppen), um Ansätze für Handlungsschwerpunkte zu identifizieren.

Dauerzählstellen, die für den Kfz-Verkehr selbstverständlich sind, sind im Radverkehr immer noch selten anzutreffen. Um eine zuverlässige Datengrundlage für den Radverkehr zu schaffen, arbeitet die Stadt Köln an einem möglichst dichten Netz von Zählstellen. Ähnliche Bestrebungen sind auch in anderen Städten zu sehen. Ein öffentlichkeitswirksames Element kann dabei eine öffentliche Zählsäule sein, die tägliche und langfristige Radverkehrsmengen abbildet. Mit ihrer Auszeichnung zur fahrradfreundlichen Stadt bekam zum Beispiel die Stadt Karlsruhe im Jahr 2011 einen Fahrradzähler vom Land Baden-Württemberg geschenkt.

5. STÄRKEN UND SCHWÄCHEN DER FAHRRADPOLITIK DER STADT MARL

Nachfolgend werden Stärken und Schwächen der Fahrradpolitik der Stadt Marl aus der Sicht der Auditoren stichpunktartig aufgeführt.

Stärken:

- Geringe Höhenunterschiede
- Geh- und Radwegverbindungen durch ausgedehnte Grünzüge
- Chemiepark Marl als Treiber der Fahrradnutzung
- Kompetenz, Erfahrung und Einsatzbereitschaft der für Radverkehr zuständigen Verwaltungsmitarbeiter
- Kreativität der Verwaltung
- Fahrradfreundliche Details (Ampelgriff, Ampelschaltungen, Fahrbahnpiktogramme)
- Ausgedehnte Tempo 30 Zonen
- Radfahren zur Schule
- Winterdienst
- Radstation Marl-Sinsen
- Geschichte und Reputation als besonders fahrradfreundliche Stadt

Schwächen:

- Geschichte und Reputation als besonders fahrradfreundliche Stadt (definiert Anspruch)
- Schlechte finanzielle Ausstattung der Kommune (Haushaltskonsolidierung)
- Begrenzte Ressourcen zur Radverkehrsförderung
- Unklare oder fehlende Zielsetzung und Strategie für die Radverkehrsförderung
- keine Arbeitsgruppen zur Koordinierung der Aktivitäten zur Rad- und Fußverkehrsförderung
- Oberflächenqualität der Wege für Radfahrer
- Fahrraddiebstahl/Fahrradparken
- Kein regelmäßiges Monitoring oder Modal-Split-Untersuchungen

6. DOKUMENTATION DES ZWEITEN UND DRITTEN TREFFENS: ZIELE UND HANDLUNGSFELDER

6.1. ÜBERBLICK

Zum **zweiten Treffen** wurden die Stärken und Schwächen aus Sicht der Auditoren (vgl. Kapitel 0, Seite 34.) vorgestellt und die Bedeutung des BYPAD-Verfahrens als Selbstevaluation betont. Außerdem wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer angeregt, Radverkehrsmaßnahmen als Möglichkeit zu sehen, kostengünstig Mobilität für alle herzustellen, da Investitionen in den Radverkehr deutlich kostengünstiger sind als Investitionen in den MIV oder in den ÖPNV.

Von der Gruppe wurde festgestellt, dass es sich bei dem BYPAD-Gremium um ein Empfehlungsgremium handelt, das fachlich begründete Vorschläge für das Verfahren zur Erstellung des Mobilitätskonzepts erarbeitet. In der Konsequenz sind mit den Vorschlägen auch Auswirkungen auf den Haushalt, das Personal und die politische Willensbildung verbunden.

Für die Erfolgskontrolle der Radverkehrsmaßnahmen wurde Messbarkeit gefordert. Das wird in Zukunft möglich sein, da der Modal Split aufgrund des Mobilitätskonzepts alle fünf Jahre festgestellt werden soll. Außerdem könnte ein Zielwert für die Nutzerzufriedenheit festgelegt werden. Abschließend wurde darauf hingewiesen, dass Maßnahmen und Monitoring Teil des im Mobilitätskonzept vorgesehenen Qualitätszyklus sind.

Wesentliche Inhalte des zweiten Treffens waren die Sammlung der wichtigsten Handlungsoptionen der Radverkehrspolitik aus Sicht der Evaluationsgruppe und deren Bewertung, wobei besonders das Thema Ressourcen einen breiten Raum einnahm.

Jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer konnte dazu Karten mit Handlungsoptionen beschriften (von konzeptionell bis zum Detail). Die Karten wurden dann von den Auditoren zu Handlungsfeldern zusammengefasst. Alle Mitglieder der Evaluationsgruppe konnten anschließend je drei Klebepunkte für Handlungsfelder, die sie für besonders wichtig hielten, vergeben.



ABBILDUNG 12: PRIORISIERUNG DER HANDLUNGSFELDER DURCH DIE EVALUATIONSGRUPPE (FOTO: THOMAS BÖHMER)

In der Reihenfolge der Zahl der vergebenen Punkte zu den Handlungsfeldern wurden Inhalte diskutiert und das weitere Vorgehen für die Stadt besprochen. Alle benannten Themen sowie deren Punktbewertung sind dem Anhang (Kap.10.3, S.65) zu entnehmen.

Aus der Punktebewertung der Teilnehmenden wurde die folgende Rangfolge der Handlungsfelder (für die nachfolgende Diskussion) abgeleitet:

- Finanzen und Personal
- Fahrradparken
- Oberflächen
- Öffentlichkeitsarbeit

Aus Zeitgründen konnten die folgenden Themen beim zweiten Treffen nicht mehr umfassend diskutiert werden, sie wurden beim **dritten Treffen** behandelt:

- Benutzungspflicht überprüfen
- Beleuchtung; Radverkehrsnetz verbessern
- Autoverkehr einschränken
- Beschilderung, Unfallanalyse
- Lebenswerte Stadt

Weiterhin wurden beim dritten Treffen Konkretisierungen zum Thema Radwegeinstandhaltung infolge Baumschäden besprochen sowie mit Blick auf das Mobilitätskonzept folgende weitere Themen auf Vorschlag der Auditoren behandelt:

- Zielstellungen für die Radverkehrsentwicklung in Marl (AGFS-Mitgliedschaft, Radverkehrsanteil, Unfälle, Nutzerbewertung)
- Arbeitsgruppen zum Radverkehr (AG Rad/Radforum)

Bis zum dritten Treffen der BYPAD-Gruppe wurden die Teilnehmenden gebeten, Vorschläge zur weiteren Konkretisierung der bisher diskutierten Maßnahmen zu entwickeln.

Im Folgenden werden die Inhalte der Diskussionen zu den Handlungsfeldern und den von den Auditoren eingebrachten weiteren Themen dokumentiert. Am Ende jedes Kapitels werden die Ergebnisse in Form einer Maßnahmenliste zusammengefasst.

Handlungsoptionen, die zum zweiten Treffen auf den Karten vermerkt worden waren, wurden - soweit sie in der Diskussion nicht sowieso zur Sprache kamen - mit in die Listen mit Maßnahmenempfehlungen aufgenommen.

Weitere schriftliche Vorschläge der Auditoren zu den wichtigsten Handlungsfeldern sind dem Anhang (Kap.10.4, S.67) zu entnehmen.

6.2. FINANZEN UND PERSONAL

Finanzen und Personal müssen als Einheit betrachtet werden. Eine Prioritätenliste zur Radverkehrsinfrastruktur existiert bereits, muss jedoch aktualisiert werden, auch in Hinblick auf den Mitteleinsatz.

Ein verkehrspolitisches Ziel muss für die Stadt formuliert werden, auf das hingearbeitet werden kann. Um etwas zu bewegen und den politischen Diskurs zu beeinflussen, müssen außerdem Ziele und Maßnahmen formuliert werden. Dabei können auch Beispiele aus der direkten Umgebung als Best Practice vorgestellt werden, zum Beispiel aus Recklinghausen. Diese Schritte werden im Rahmen der Aufstellung des klimafreundlichen Mobilitätskonzepts angegangen. Mithilfe von Szenarien werden grundsätzliche Zielstellungen festgelegt und mit Maßnahmen hinterlegt.

Die Stadt Marl nimmt am Stärkungspakt Stadtfinanzen teil. Der finanzielle Spielraum für die Radverkehrsförderung ist in Marl daher sehr gering. Der Stärkungspakt Stadtfinanzen in Nordrhein-Westfalen läuft noch bis 2021. Im Haushalt sind Verschiebungen zwischen den einzelnen Finanzposten grundsätzlich möglich, eine Genehmigung von zusätzlichen Geldern durch die Kommunalaufsicht in Münster ist auch für Pflichtaufgaben nicht zu erwarten. Zusätzliche Maßnahmen können deshalb derzeit nur mit Deckungsvorschlägen beantragt werden.

Der Anteil des Haushaltsvolumens, der in den Radverkehr fließt, sollte nach Empfehlung der BYPAD-Gruppe, erhöht werden.

Der ZBH verfügt über den Überblick, wo Mittel für Radverkehrsanlagen ausgegeben werden. Diese Mittel sind im Haushalt an unterschiedlichen Stellen zu finden. Neben den Kostenstellen für Baumaßnahmen gibt es auch die Möglichkeit, zum Beispiel bei Kanalbaumaßnahmen Radverkehrsanlagen zu verbessern.

Bei der Finanzierung muss das Kommunalabgabengesetz berücksichtigt werden. Anlieger müssen aufgrund des in einer städtischen Satzung festgelegten Verteilungsschlüssels Erschließungsbeiträge entrichten. Die Stadt Marl darf auf diese Beiträge nicht verzichten, die Satzung lässt dahingehend keinen Spielraum. Aus Akzeptanzgründen wird von einer Konzentration der Radverkehrsmaßnahmen und einer Beschränkung des Straßenausbaus auf Nebenanlagen in Bereichen mit hohen Anliegerbeiträgen Abstand genommen. Dennoch soll versucht werden, bei der Bevölkerung mehr Akzeptanz für die Sanierung der Seitenräume zu erzeugen.

Da viele Radverkehrsanlagen im Seitenraum liegen, ist es auch wichtig, die Versorgungsunternehmen für die Möglichkeit der Radverkehrsförderung als wichtiges Anliegen der Stadt Marl zu sensibilisieren und mit ihnen eine Teilfinanzierung zu prüfen.

Zur Erhöhung der für den Radverkehr verfügbaren Mittel wird bereits jetzt so weit wie möglich auf Fördermittel (zum Beispiel vom Land oder vom Bund) zurückgegriffen, wobei das Fördermittelwissen dezentral bei den jeweiligen Fachabteilungen konzentriert ist. Die verwendeten Fördertöpfe sind aber teilweise stark überzeichnet und deshalb schwer anzuzapfen oder nur durch Streckung der Investitionen über Jahre nutzbar. Es wird angeregt, die in der Förderfibel Radverkehr des BMVI aufgezeigten Finanzierungsoptionen systematisch zu scannen.

Das bislang verfügbare, eigenständige Radverkehrsbudget von 10.000 EUR steht im Haushalt 2018 nicht mehr zur Verfügung, auch weil es der Verwaltung in der Vergangenheit immer wieder gelungen ist, zusätzliche Planungen und Öffentlichkeitsarbeit zu 100 Prozent aus Fördergeldern zu finanzieren (zum Beispiel Fußverkehrskonzept, Projekt „Mehr Freiraum für Kinder“). Dennoch wird von den Teilnehmenden ein eigenständiges Budget als wichtig erachtet, um kleine, aber wichtige Radverkehrsmaßnahmen - auch im Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit - flexibel und unkompliziert umzusetzen.

Die Personalsituation in Marl ist aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen knapp bemessen. Eine Aufstockung des Personals für den Radverkehr wird derzeit als kaum realisierbar eingeschätzt. Damit sind die Kapazitäten für die Suche nach Fördermitteln und die Umsetzung der Maßnahmen

sowie die angestrebte Öffentlichkeitsarbeit eingeschränkt. Bei Baumaßnahmen wird zur Planungsvorbereitung derzeit ein Teil des verfügbaren Geldes an externe Planungsbüros vergeben, da eigene Planungskapazitäten nicht zur Verfügung stehen.

Die BYPAD-Gruppe verständigt sich auf das Ziel, nach 2021 (Ende des Stärkungspakts) eine Erhöhung der Personalkapazitäten für den Radverkehr zu empfehlen. Diese sollen so ausgestattet sein, dass sie auch in Zukunft ein höheres Radverkehrs-Budget (Empfehlung der BYPAD-Gruppe) verwaltet und Maßnahmen für mehr Fahrradfreundlichkeit adäquat vorbereitet werden können. Dafür gibt es gute Argumente: Eine Stadt mit weniger Autoverkehr und mehr Radverkehr ist modern, bürgerfreundlich und attraktiv. Die Städte werden belebter, wodurch die Kriminalität sinkt.

Je länger Sanierungsarbeiten aufgeschoben werden, desto teurer werden die Maßnahmen. Die Infrastruktur ist bereits heute in vielen Bereichen in keinem guten Zustand. Im schlimmsten Fall führt das nicht nur zu einem Attraktivitätsverlust der Stadt, sondern auch dazu, dass betroffene Wegeverbindungen aufgrund der Verkehrssicherungspflicht gesperrt werden müssen.

Weiterhin soll angestrebt werden, Studierende für fachliche Zuarbeiten zu gewinnen, zum Beispiel zur Erarbeitung einer Radverkehrs-Wegweisung.

Zusammenfassend wurde in der Gruppe ein umfassender Konsens erzielt, dass eine höhere Priorität für Radverkehrsmaßnahmen in den bestehenden Haushaltsansätzen anzustreben ist, wobei diese Aussage als Empfehlung an Politik und Verwaltung zu verstehen ist.

Maßnahmenübersicht

- Die Prioritätenliste für Infrastrukturmaßnahmen aktualisieren.
- Förderfibel des BMVI systematisch auf Finanzierungsoptionen durchsuchen.
- Politische Ziele und Maßnahmen hinsichtlich Finanzen und Personal formulieren und in die relevanten Gremien einspeisen.
- Argumente sammeln, um Grundstückseigentümer von der Notwendigkeit der Berücksichtigung von Radverkehrsanlagen bei der Sanierung zu überzeugen (Erschließungsbeiträge).
- In Zusammenarbeit mit Hochschulen Studienarbeiten anbieten, um studentisches Engagement einbinden zu können.

6.3. FAHRRADPARKEN

Komfortables und sicheres Fahrradparken ist wichtig für den Radverkehr, da die Fahrräder immer hochwertiger werden. Hinzu kommt eine steigende Zahl von Pedelecs. Die alten „Felgenkiller“ werden von den Nutzern nicht mehr akzeptiert.

Um für die Bedeutung des Fahrradparkens mehr Verständnis zu schaffen, müssen die Gewerbetreibenden und Wohnungsgesellschaften in die Diskussion einbezogen werden. Außerdem ist es sinnvoll, die Werbegemeinschaften und einzelne große Akteure gezielt anzusprechen, wie zum Beispiel die Paracelsus-Klinik. Es gibt bereits Studien, dass Radfahrerinnen und Radfahrer sehr gute Kunden sind - sogar Discounter-Ketten legen in den letzten Jahren mehr Wert auf komfortable Abstellplätze in Eingangsnähe. Der Einzelhandel sollte darüber verstärkt informiert werden.

Die Radstation in Sinsen ist sehr erfolgreich für den Alltagsradverkehr, da Pendlerinnen und Pendler auch teure Räder dort sicher abstellen können. Das lohnt sich sowohl beim Einpendeln (die Räder stehen nachts in der Radstation) als auch beim Auspendeln (die Räder stehen tagsüber in der Radstation).

Interessant wäre, überwachtes Fahrradparken in Parkhäusern einzurichten, wie es zum Beispiel in Hameln oder Bremen bereits angeboten wird. Dieses Angebot würde sich vor allem an Ausflügler und Touristen richten, da das Gepäck auf dem Fahrrad bleiben kann, während die Stadt erkundet wird.

Auf dem Creiler Platz fehlt derzeit eine sichere Möglichkeit, Räder während eines Einkaufs im Marler Stern abzustellen. Ein Wiederaufleben der professionellen Fahrradwache am früheren Standort ist aufgrund des Zustands der Anlage und der heutigen Anforderungen ohne bauliche Maßnahmen nicht möglich. Das Thema sollte in das aktuelle Stadtmitte-Projekt zur Erneuerung des Marler Sterns eingebracht werden, denn attraktives Fahrradparken ist als Instrument der Kundenbindung aus wirtschaftlichen Gründen interessant. Das gilt auch für Gastronomie, die am Marler Stern angesiedelt werden soll.

Für das Fahrradparken auf dem Creiler Platz wäre auch zu überlegen, ob sich eine Gestaltung als Kunstobjekt eignet, auch um einen ideellen Mehrwert zu schaffen.

Auch an den Marktplätzen fehlen derzeit sichere und überdachte Abstellanlagen, so dass viele Kundinnen und Kunden Fahrräder über die Märkte schieben.

Am ZOB fehlen derzeit Abstellanlagen, die jedoch in zwei Jahren im Zuge der Bahnsteigqualifizierung des Bahnhofs Marl Mitte durch den Verkehrsverbund nachgerüstet werden sollen.

Um adäquates Fahrradparken an Haltestellen - besonders an Bushaltestellen im Außenbereich - zu garantieren, sollte das Thema Fahrradparken in den nächsten Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Um die entsprechenden Abstellanlagen bauen zu können, müssen gleichzeitig Ideen für die Finanzierung gesammelt werden, da Abstellanlagen nicht gefördert werden.

Die Stellplatzpflicht für Pkw wird bei der Neukonzipierung der Bauordnung für Nordrhein-Westfalen überarbeitet. Hieraus ergeben sich neue Möglichkeiten für die Marler Stellplatzsatzung. Bei der Überarbeitung sollte das Fahrradparken mit geregelt werden, um zumindest eine Gleichwertigkeit von Pkw und Fahrrad zu erreichen. Ablösegelder sollen auch weiterhin in den Radverkehr investiert werden können.

Maßnahmenübersicht

- Einbeziehung alle Akteure (Gewerbetreibende, Wohnungswirtschaft, Einzelhandel, Gastronomie, Werbegemeinschaften, Gesundheitswesen, Investoren etc.).
- Den Einzelhandel über die Wirtschaftskraft von Fahrradkunden informieren.
- Möglichkeiten für überwachtes Fahrradparken suchen (Creiler Platz, Parkhäuser etc.).
- Fahrradparken stadtwweit aufwerten, besonders an Schulen und am Rathaus sowie an Marktplätzen.
- Möglichkeiten suchen, das Fahrradparken an Bushaltestellen zu verbessern und die Finanzierung dafür zu sichern.
- Fahrradparken in den Nahverkehrsplan aufnehmen.
- Fahrradparken bei der Überarbeitung der Stellplatzsatzung angemessen unterbringen.

6.4. OBERFLÄCHEN

Bei Straßensanierungen werden Rad- und Gehwege oft nicht mit saniert, weil die geringen Mittel nur für die Fahrbahnsanierung bereitgestellt werden, oder es sich dabei um Kanalsanierungsmaßnahmen handelt.

Netzlücken sind kaum vorhanden, aber auf dem vorhandenen Netz macht das Radfahren keinen Spaß, weil die Oberflächen inzwischen in vielen Bereichen sehr schlecht sind. Da der Bau von Nebenanlagen in der Regel nicht so teuer ist, wird vorgeschlagen, schnell mit den Arbeiten zu beginnen, um der Bevölkerung zu signalisieren, dass etwas für den Radverkehr getan wird.

Da Wurzelaufbrüche ein besonderes Problem sind, sollte die Zeit bis zum Beginn der ersten Arbeiten dazu genutzt werden, ein Konzept zu erarbeiten, wie zum Beispiel bei Querschnittsänderungen mit Bäumen umgegangen wird. Wurzeln haben Unebenheiten und damit Stolperfallen entstehen lassen. Diese können jedoch nur dann entfernt werden, wenn oberflächennahe Wurzeln gekappt werden. Eine Höherlegung der Wege ist in der Regel aufgrund der Anforderungen der Straßenentwässerung schwierig. Aufgrund des Alleenschutzes können Einzelbäume nur gefällt werden, wenn für jeden gefällten alten Baum mehrere junge gepflanzt werden.

Um Handlungsfähigkeit herzustellen, sollte ein Alleenkonzert erarbeitet werden, das auch mögliche Baumarten und Wurzelsysteme betrachtet und eine Bestandsaufnahme enthält. Ein solches Konzept befindet sich bereits in der Fachplanungsabteilung des Planungs- und Umweltamtes in Vorbereitung. Eine enge Koordination mit dem ZBH (Straßenerneuerung) ist dabei erforderlich. Die Ergebnisse des Konzeptes sollten auch ins ISEK aufgenommen werden. Für den rechtlichen Alleenschutz ist die untere Naturschutzbehörde (im Kreis Recklinghausen) zuständig. Eine begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung wird notwendig, um in der Bevölkerung Verständnis zu schaffen und Ideen für Ersatzmaßnahmen zu sammeln. Dabei muss allerdings darauf geachtet werden, dass Bäume und Radfahren nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Für den Fußverkehr besteht das gleiche Problem. Radwege können daher nicht saniert werden, ohne parallel verlaufende Gehwege mit zu sanieren. Anderenfalls würde es einerseits Akzeptanzprobleme geben, andererseits ist es technisch nicht anders sinnvoll (Gefälle, Entwässerung, Bäume etc.).

Eine weitere Möglichkeit wäre, die Benutzungspflicht abzuschaffen oder parallel Radfahrstreifen anzulegen. Die Friedhofstraße würde sich als erstes Projekt eignen.

Ein wichtiges Argument zur Begründung von Oberflächenverbesserungen ist die Verkehrssicherungspflicht der Stadt.

Maßnahmenübersicht

- Ein Konzept zu Wurzelaufbrüchen/Bäumen/Alleen erarbeiten (besondere Berücksichtigung geeigneter Baumarten mit geeignetem Wurzelsystem und mit angemessener Öffentlichkeitsbeteiligung).
- Möglichkeiten für die gemeinsame Sanierung von Rad- und Fußwegen suchen.
- Radfahrstreifen anlegen.
- Netzlücken identifizieren und schließen.

Zum dritten BYPAD-Treffen wurde das Thema der Wurzelaufbrüche erneut aufgerufen und konkretisiert. Herr Ricken (Abteilungsleiter Umwelt und Grün) gab einen Input zum Alleenkonzert, das erarbeitet wird. Der Schutz für Alleebäume übersteigt nach dem Naturschutzgesetz (BNatSchG) den einfachen Baumschutz. Als untere Naturschutzbehörde ist der Kreis Recklinghausen für die Alleen in Marl zuständig. Deshalb wird das Konzept in Zusammenarbeit mit dem Kreis in der städtischen Fachbehörde erarbeitet.

Das Alleenkonzert umfasst eine Bestandserfassung der Alleen und Bäume sowie Probleme für den Fußverkehr, den Radverkehr und den MIV. Außerdem werden Aussagen zur Nachpflanzbarkeit, Lücken und Erweiterungsmöglichkeiten gemacht. Auf diese Weise können qualifizierte Aussagen zur

Rodung von Einzelbäumen gemacht und neue Pflanzorte vorgeschlagen werden, was die Verhandlungen mit dem Kreis erleichtert.

Viele der Alleen in Marl sind vor 60 bis 70 Jahren gepflanzt worden. Damals waren die Pflanzabstände im Allgemeinen sehr eng, auch die gepflanzten Baumarten waren nicht immer für das städtische Umfeld geeignet. So haben zum Beispiel die Platanen mit ihrem starken Dickenwachstum und den oberflächennahen Wurzeln zu besonders starken Anhebungen und Aufbrüchen der Rad- und Gehwege geführt. Außerdem sind sie nur wenig resistent gegen den Klimawandel.

Um die Baumschäden an den Radwegen zu beseitigen, müssen Wurzeln gekappt werden, was wiederum die Bäume schädigt. Deshalb muss vorher eine Genehmigung vom Kreis eingeholt werden, die nur gegeben wird, wenn die Unvermeidbarkeit der Maßnahme nachgewiesen wird. In dieser Genehmigung werden Ersatzpflanzungen angeordnet, die in derselben Allee oder in einer anderen Allee (zum Beispiel in Lücken) erfolgen können. Für einen alten Baum, der gefällt wird, müssen bis zu drei neue Bäume gepflanzt werden. Dabei ist es auch möglich, verschiedene Baumarten zu mischen. Ob Alleen gemischt oder mit nur einer Baumart bepflanzt sind, ist im Kataster dokumentiert.

Zur Effizienzsteigerung ist es notwendig, dass das Alleekonzept und die Mobilitätsstrategie parallel ausgearbeitet und aufeinander abgestimmt werden. Auch der Bereich Öffentlichkeitsarbeit sollte mit eingebunden werden.

6.5. ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Öffentlichkeitsarbeit findet derzeit nur anlassbezogen statt, zum Beispiel bei der Aufhebung von linken Radwegen oder zu Unfallhäufungsstellen. Gesonderte Marketingaktionen für das Fahrrad können derzeit allerdings aus Kapazitätsgründen von der Verwaltung (Stadtplanungsamt) nicht geleistet werden.

Marl nimmt am Stadtradeln teil. Das ist eine gute Gelegenheit, um Aktionen rund um das Rad anzubieten und Persönlichkeiten aus Politik und Verwaltung öffentlichkeitswirksam mit dem Rad fahren zu lassen. Die Stadtverwaltung sollte 2018 im Rahmen dieser Aktion möglichst radelnde Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter öffentlichkeitswirksam einbeziehen (zum Beispiel durch Auszeichnungen oder Preise), um ein Zeichen zu setzen.

Marler Unternehmen nehmen auch an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ teil. Das könnte deutlicher kommuniziert und beworben werden. In diesem Rahmen könnten Arbeitgeber außerdem deutlich auf die Möglichkeit hingewiesen werden, dass sie für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Diensträder bzw. Dienstpedelecs leasen können.

Um in Zukunft öffentlichkeitswirksame Maßnahmen umzusetzen zu können, sollte ein Unterstützernetzwerk aufgebaut werden, in dem der Fahrradhandel (zum Beispiel für Probefahrten mit Pedelecs oder Lastenrädern), die Kommune, Verbände (Verkehrswacht, ADFC) und die Polizei (Verkehrssicherheitsarbeit) eingebunden sind. Aktionen sollten außerdem an das allgemeine Stadtmarketing angebunden werden, um die Sichtbarkeit zu erhöhen.

Für die Verkehrssicherheitsarbeit gibt es bei der Polizei eine eigene Stelle, die Input in Veranstaltungen einbringen könnte (zum Beispiel Regelkunde, Neuerungen, Tombola). Die Stadt hat einen eigenen Fahrradparcours, der in einem Hänger verpackt ist und an Veranstaltungsorte gefahren werden kann. Das wird derzeit regelmäßig von den Schulen genutzt.

Für die Stadt wäre es auch interessant, jedes Jahr einen „Fahrradfahrer des Jahres“ auszuloben und als Botschafter für den Radverkehr auftreten zu lassen.

Eine besondere Stellung in der Diskussion nahm der Marler Fahrradtag ein, den viele Beteiligte noch kennen und für den die vielfach erprobte Veranstaltungsplanung noch vorliegt. Es wurde diskutiert, die Durchführung des Fahrradaktionstags an das Klimaschutzmanagement anzudocken. Zu Beginn des dritten Treffens wurde bestätigt, dass die Klimaschutzmanager die Organisation eines Fahrradtags übernehmen kann, wobei die Planungsverwaltung sie mit ihrem Fachwissen unterstützt. Eine Umsetzung ist jedoch frühestens 2019 möglich, wobei die geförderte Stelle der Klimaschutzmanagerin im März 2019 ausläuft. Ob sie dann verlängert werden wird, ist derzeit nicht absehbar. Bis dahin wird die Klimaschutzmanagerin auf jeden Fall Koordinationsstelle für Ideen und Vorbereitung sein. Eine Einbettung in das Stadtradeln wäre zum Beispiel als Startveranstaltung oder zur Preisverleihung möglich. Dazu kann ein Infostand oder eine Messe mit Radreiseveranstaltern und dem örtlichen Fahrradhandel umgesetzt werden. Auch eine Kooperation mit Krankenkassen, einem Krankenhaus oder dem Unternehmen Evonik im Chemiepark Marl ist denkbar. Eine weitere Veranstaltung, mit der eine Kombination möglich wäre, ist die Versteigerung von Fundfahrrädern in Marl-Sinsen im April. Der ADFC Marl ist bereit, die Veranstaltung mit Ideen und Vorschlägen zu unterstützen.

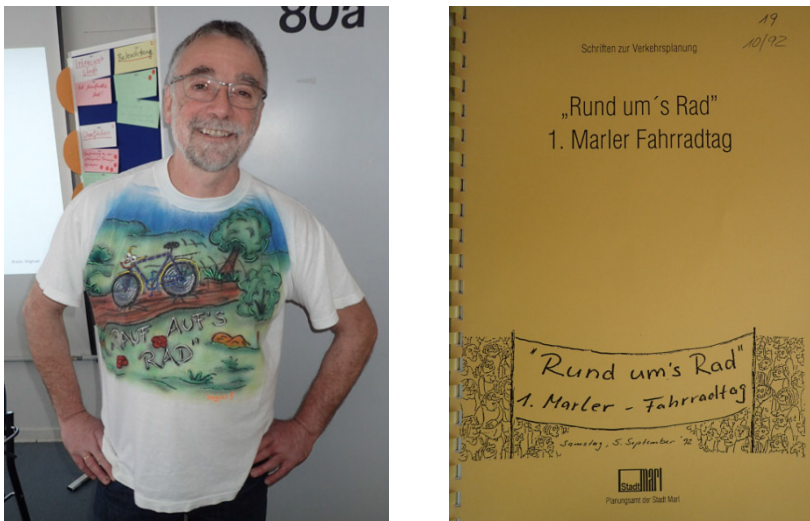


ABBILDUNG 13: VERKEHRSPLANER UDO LUTZ MIT DEM T-SHIRT-MOTIV UND DOKUMENTATION DES 1. MARLER FAHRRADTAGES (FOTO: THOMAS BÖHMER)

Beim dritten Treffen wurde auch explizit das Internetangebot der Stadt Marl angesprochen. Während die kurzfristige Öffentlichkeitsarbeit zu Aktivitäten der Verkehrsplanung in Form von Presseerklärungen gut funktioniert, ist die Verkehrsplanung im Internet praktisch nicht existent. Somit sind beispielsweise für das vorbildliche Angebot von acht Elternhaltestellen in Marl für Interessenten keine Informationen abrufbar. Gute Ergebnisse müssen deshalb besser dokumentiert und kommuniziert werden.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes soll deshalb der Internetauftritt der Stadt auch zum Radverkehr entsprechend verbessert werden, die Koordination übernimmt dabei die Pressestelle.

Maßnahmenübersicht

- Fahrradaktionstag federführend durch das Klimaschutzmanagement durchführen.
- „Stadtradeln“ und „Mit dem Rad zur Arbeit“ besser bewerben.
- Die Stadtverwaltung als gutes Beispiel bei Aktionen vorangehen lassen.
- Dienstradleasing bekannter machen.

- Aufbau eines Unterstützernetzwerks aus Fahrradhandel, Verbänden und Verwaltung (einschließlich Polizei), um vorhandenen Ressourcen zu bündeln.
- Aktionen rund ums Rad in das Stadtmarketing einbinden.
- Ausloben der Radfahlerin/des Radfahrers des Jahres.
- Leihfahrräder für Veranstaltungen organisieren.
- Gutes tun. Und darüber reden!
- Internetauftritt der Stadt zum Radverkehr und zur Mobilität insgesamt aufbauen

6.6. BENUTZUNGSPFLICHT ÜBERPRÜFEN

Die Benutzungspflicht wird in einer Zusammenarbeit zwischen Ordnungsamt, ZBH, Verkehrsplanung und Polizei überprüft. Dabei wird über Beschilderung und Markierungen entschieden. Das ist personell aufwendig, da es mit einer Ortsbesichtigung verbunden ist. Deshalb wird diese Aufhebung auch in der Regel als Einzelmaßnahme zum Beispiel aufgrund von Unfällen durchgeführt. Allerdings wurde außerhalb der Tempo-30-Zonen, in denen sowieso keine Benutzungspflicht möglich ist, bereits in der Brassertstraße und in der Sickingmühler Straße die Benutzungspflicht in der linken Fahrtrichtung aufgehoben. Die Carl-Duisberg-Straße und die Römerstraße sollen bei den linken Radwegen folgen. Nicht aus eigener Kraft zu lösen ist die Situation an der L 798 mit dem einseitigen Radweg.

Ein stadtweites Konzept ist bisher nicht vorhanden, die Erfassung der Radwege und ihres baulichen Zustands ist jedoch für das Mobilitätskonzept vorgesehen.

Das Marler Radverkehrsnetz ist sehr umfangreich und aufgrund der besonderen Planungsgeschichte der Stadt vor allem in den üppig dimensionierten Seitenräumen untergebracht. Allerdings ist der bauliche Zustand häufig sehr schlecht, und teilweise sind Radverkehrsanlagen deutlich unterdimensioniert (wie zum Beispiel in der Heisterkampstraße). Bei untermaßigen Radverkehrsanlagen ist die Stadt gesetzlich verpflichtet, die Benutzungspflicht aufzuheben.

Bei der Aufhebung von Benutzungspflichten ist zu überlegen, wie der Radverkehr geführt werden soll. Die Erfahrung zeigt, dass bei geringen Kfz-Verkehrsstärken eine Mischung der Verkehrsarten auf der Fahrbahn sicher sein kann. Gleichzeitig kann es sinnvoll sein, durch die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr eine Wahlfreiheit anzubieten. Dabei muss der Seitenraum jedoch in einem guten Zustand sein (keine Radverkehrsanlage „zweiter Klasse“), da viele Radfahrende trotzdem den Seitenraum nutzen und nicht auf der Fahrbahn fahren. Zusätzlich ist eine gezielte Aufklärung der Autofahrenden notwendig. Anderenfalls ist mit „Sanktionen“ oder „Erziehungsmaßnahmen“ seitens der Autofahrenden gegenüber denjenigen, die mit dem Rad auf der Fahrbahn fahren, zu rechnen. Kritisch zu sehen ist, dass auf den Gehwegen oft in beide Richtungen und zu schnell gefahren wird („Gehweg Radfahrer frei“ bedeutet Schrittgeschwindigkeit!).

Die Aufhebung von Benutzungspflichten kommt auch allen, die zu Fuß in der Stadt unterwegs sind, zugute, da so anstatt von parallel verlaufenden schmalen Geh- und Radwegen ein breiter Gehweg angelegt werden kann. Andererseits sind auch die Interessen der Schülerinnen und Schüler zu berücksichtigen, zum Beispiel um eine unnötige Querung des Lipper Wegs am Gymnasium im Loekamp zu vermeiden.

In Ergänzung zur Aufhebung der Benutzungspflicht soll die Akzeptanz des Radverkehrs auf der Fahrbahn erhöht werden. Möglich wäre zum Beispiel das Aufstellen von Schildern, dass Rad fahren auf der Fahrbahn erlaubt ist (wie zum Beispiel in München) oder eine Piktogrammreihe auf der Fahrbahn (wie in Mainz). Außerdem sollte das widerrechtliche Parken auf Fahrradspuren stringent ver-

folgt werden. Allerdings wird schon heute bis zu drei Mal am Tag durch das Ordnungsamt kontrolliert, so dass eine Ausweitung kaum möglich ist. Als Steigerung wäre es lediglich möglich, Falschparker abzuschleppen.

Die mögliche Aufhebung von Radwegbenutzungspflichten sollte mit dem geplanten Alleenkonzert abgestimmt und auch dort berücksichtigt werden.

Maßnahmenübersicht

- Benutzungspflichten zu Gunsten von Mischverkehr aufheben und gegebenenfalls durch die Freigabe von Gehwegen Wahlfreiheit ermöglichen.
- Radwegfassung im Rahmen des Mobilitätskonzepts.
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit bei der Aufhebung von Benutzungspflichten, um Radfahrende und Autofahrende über die neue Regelung und angepasstes Verhalten zu informieren.
- Falschparker auf Rad- und Gehwegen schneller abschleppen.
- Maßnahmenliste zur Akzeptanzerhöhung von Radverkehr auf der Fahrbahn: Aufstellen (temporärer) Schilder, Piktogrammreihe.
- Aufhebung von Radwegbenutzungspflichten mit dem Alleenkonzert abstimmen und dort berücksichtigen.

6.7. BELEUCHTUNG

Die Beleuchtung der Wege ist nicht mehr in der Zuständigkeit der Stadt, sondern an einen Dritten vergeben. Außerdem liegt ein Ratsbeschluss zur Reduzierung der öffentlichen Beleuchtung vor. Bei der laufenden Instandsetzung werden die vorhandenen Lampen gegen LED-Lampen ausgetauscht. Die neuen Lampen sind auch für den Radverkehr von Vorteil. Sicherheitsdefizite entstehen vor allem dort, wo alte Beleuchtung und schlechte Oberflächen zusammenkommen, da es so schneller zu Stürzen kommen kann.

Für den Radverkehr sind vor allem die ehemaligen Bahntrassen problematisch, da dort keine Beleuchtung vorhanden ist. Zwar wird die Fahrradbeleuchtung immer heller und immer besser, das kann jedoch eine Beleuchtung des öffentlichen Raums auch in Bezug auf die soziale und gefühlte Sicherheit nicht ersetzen. Das ist auch deutlich an der Nutzung abzulesen: Während die Trassen tagsüber gut genutzt werden, sind dort bei Dunkelheit nur relativ wenige Menschen mit dem Rad unterwegs. Allerdings wäre eine herkömmliche Beleuchtung für diese Wege sehr aufwendig und kostenintensiv, da auch die entsprechenden Kabel gelegt werden müssten.

Ein anderes Problem ist in der Schulstraße in Marl-Sinsen zu beobachten, in der nur auf der Nordseite ein Zweirichtungs-Radweg vorhanden ist, die Straßenleuchten jedoch nur auf der Südseite stehen.

Früher gab es in Marl Beleuchtungsaktionen mit der Polizei, bei denen die Fahrräder in den Schulen kontrolliert wurden. Das war jedoch nur möglich, weil Kräfte aus der Hundertschaft der Polizeibereitschaft angefordert werden konnten. Diese Möglichkeit steht jedoch aufgrund der hohen Einsatzbelastungen und der beschränkten Personaldecke der Polizei derzeit nicht zur Verfügung. Dennoch werden Schwerpunktaktionen zur Beleuchtungskontrolle durchgeführt, wobei Marl jedoch nicht zur Zielgruppe der Einsatzstädte gehört, da die Unfallzahlen relativ gering sind.

Für eine bessere Beleuchtung der Radwege gibt es weder ein Konzept noch Gelder. Dabei wäre sie sinnvoll, um den Umstieg auf das Fahrrad attraktiver zu machen. Gleichzeitig würde eine bessere Beleuchtung der Radwege auch zur sozialen Sicherheit für Jogger und Spaziergänger beizutragen.

Maßnahmenübersicht

- Im Rahmen des Mobilitätskonzepts prüfen, ob ein Beleuchtungskonzept möglich ist.
- Den Einsatz von autarken Solar-Beleuchtungsanlagen für die ehemaligen Bahntrassen prüfen.
- Prüfen, ob die Licht-Check-Aktion in den Schulen wieder durch die Polizei unterstützt werden kann.

6.8. RADVERKEHRSNETZ VERBESSERN

Die Nord-Süd-Verbindung und die Ost-West-Verbindung sollten verbessert werden. In Herten wird mit geplantem Baubeginn in 2018 ein Bürgerradweg gebaut. Aufgrund der aufwendigen Abstimmungsarbeiten zwischen den Städten Marl und Herten einerseits und dem Landesstraßenbaulastträger Straßen NRW andererseits sind die Übergänge an der Stadtgrenze jedoch noch nicht fertiggestellt. Ebenfalls fehlt eine Verbindung nach Alt-Marl, auch hier wird ein Bürgerradweg gebaut werden.

Die Bürgerradwege entstehen dort, wo eigentlich das Land Nordrhein-Westfalen für den Bau zuständig wäre, da die Straße in der Baulast des Landes liegt, aber die Umsetzung aus Personalmangel auf absehbare Zeit nicht möglich ist. Dort wird durch die Kommunen geplant, während das Land die Kosten trägt.

Aufgrund der Umnutzung des Geländes des Bergwerks Auguste Victoria kommt es zu einer Brückenerneuerung an der Marler Straße über den Sickingmühlenbach, bei der diese verbreitert wird. Dabei wird ein Geh- und Radweg ergänzt. Im Zuge des Ausbaus von "gate.ruhr" soll auch die Radverkehrsachse ausgebaut werden.

An der Hülsbergstraße-Nord wurde bereits ein neuer Geh-/Radweg errichtet; die Querspange zwischen Brucknerstraße und Hülsbergstraße-Süd ist ebenfalls fertiggestellt.

Die Verbindung nach Marl-Hamm ist vorhanden, aber nicht hinlänglich bekannt. Das trifft auch auf die Nord-Süd-Achse und auf die Ost-West-Achse zu, da es keine einheitliche Beschilderung gibt. Somit ist die Bedeutung der Verbindungen als Velorouten nicht sichtbar. Auch die Zechenbahntrasse muss deutlicher in ihrer Funktion als Radverbindung hervorgehoben werden, indem die Einfahrten in die Trasse verdeutlicht werden. Außerdem wäre es sinnvoll zu prüfen, ob die Routen von den Routing-Algorithmen für die Navigation (Navis, Google, Routenplaner NRW) berücksichtigt werden. Ergänzend ist Öffentlichkeitsarbeit nötig, um die Routen bekannter zu machen.

Für die Hauptverbindungen ist es auch sinnvoll, eine ebene Führung auf Radwegen anzustreben und dafür die Rampen zur Überfahrt des Radwegs für die Kfz steiler zu machen. Dafür können wie in der Ringerottstraße Rampensteine verwandt werden. Das ist zwar Stand der Technik, sollte aber trotzdem ins Mobilitätskonzept aufgenommen werden.

Regionale Radschnellverbindungen und regional bedeutsame Radverkehrsstrassen sind bereits durch den Regionalverband Ruhr geplant und sollen Marl mit Dorsten, Haltern und Herten verbinden.

Maßnahmenübersicht

- Radverbindungen bekannter machen.
- Haupttrouten als Velorouten ausschildern.

- Überprüfen, ob die Marler Hauptrouuten in Routing-Algorithmen einbezogen sind.
- Rampensteine an Ein- und Ausfahrten nutzen, um eine „Berg- und Talfahrt“ für den Radverkehr zu vermeiden und den Fahrkomfort zu erhöhen.
- Aufnehmen als Baustandard in das Mobilitätskonzept.
- Einfahrten in die Zechenbahntrasse deutlicher machen.
- Ergänzende Öffentlichkeitsarbeit, um die Routen bekannter zu machen.

6.9. AUTOVERKEHR EINSCHRÄNKEN

Bei beschränkenden Maßnahmen für den Autoverkehr handelt es sich in der Regel um politische Weichenstellungen, die kontrovers diskutiert und in Marl auch aktuell nicht verfolgt werden.

Die Parkgebühren wurden 1998 durch die Bürgermeisterin aufgehoben, um den Einzelhandel zu fördern. Dennoch ist zu beobachten, dass die alten Zentren von Brassert und Hüls nicht wie geplant profitieren konnten.

Parkgebühren können nur bedingt durch die Stadt erhoben werden, da viele Parkplätze nicht im Eigentum der öffentlichen Hand sind. Auf verschiedenen privaten Flächen im Bereich des Marler Sterns sollen in Verbindung mit Sanierungsmaßnahmen in den nächsten Jahren Parkgebühren eingeführt werden.

Wie sich ein eventuelles Einrichten kostenpflichtigen Parkens am Marler Stern auf die umliegenden Parkflächen auswirkt, ist derzeit schwer prognostizierbar. Für den Radverkehr ist das Thema aber nicht direkt relevant.

Wichtiger, als das Parken teurer zu machen, wäre es, die Attraktivität des Radverkehrs zu erhöhen. Dazu könnte zum Beispiel geprüft werden, ob es möglich ist, das Fahrradparken in Parkhäusern einzuführen. Auch hierzu sollten die Ergebnisse des Mobilitätskonzepts abgewartet werden.

Insgesamt ist bei der Gestaltung des Radverkehrsnetzes im Rahmen des Mobilitätskonzeptes darauf zu achten, dass bei möglichst vielen Relationen Erreichbarkeitsvorteile bei der Nutzung des Fahrrades gegenüber dem Kfz erzielt werden.

Maßnahmenübersicht

- Prüfen, ob Fahrradparken in Parkhäusern möglich ist.
- Erreichbarkeitsvorteile für Räder gegenüber Kfz bei der Netzplanung berücksichtigen

6.10. BESCHILDERUNG

Die Radrouuten in Marl sind zwar in die landesweite Ausschilderung aufgenommen, die Stadt hat aber keine eigenen Wegweiser für den Radverkehr.

Einerseits nutzen heute viele Menschen Handy-Applikationen oder Navigationsgeräte auf dem Rad, so dass die Priorität der Ausschilderung nicht sehr hoch ist, andererseits gibt es auch heute Menschen, die diese Möglichkeiten nicht haben, sie nicht nutzen wollen oder sich nicht allein auf elektronische Helfer verlassen wollen. Auch bei der Wegweisung für Veranstaltungen ist das Vorhandensein von Schildern hilfreich. Trotzdem sollte geprüft werden, ob die Routing-Algorithmen die Strecken in Marl richtig darstellen.

Maßnahmenübersicht

- Prüfen, ob die Strecken in Marl durch die Routing-Algorithmen richtig dargestellt werden.
- Prüfen, ob eine stadteigene Ausschilderung möglich ist.



ABBILDUNG 14: ROUTENMARKIERUNGEN IN MARL, VICTORIASTRASSE (FOTO: THOMAS BÖHMER)

6.11. UNFALLANALYSEN

Aus der langjährig freigegebenen Nutzung der linken Radwege ergibt sich für Marl eine besondere Situation bei Verstößen und Unfällen. Deshalb ist das Thema Geisterradeln in der Unfallkommission seit Jahren im Fokus. Außerdem gibt es ein Projekt, in dem die Aufklärung über die korrekte Radwegnutzung medial begleitet wird.

In allen elf Kommunen des Polizeipräsidiums Recklinghausen ist das Geisterradeln ein Problem, auch in denen, die anders als Marl wenige in Gegenrichtung freigegebene Radwege hatten. Auch Kreisverkehre werden zum Teil in Gegenrichtung befahren. Die Hauptgründe dafür scheinen im Fahrkomfort zu liegen sowie in der Möglichkeit, Wege abzukürzen.

Derzeit besteht das Angebot, dass Marl Modellstadt im Projekt "Geisterradeln" im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) wird. Das Projekt beschäftigt sich mit Gründen für das Geisterradeln und möglichen Maßnahmen. Vorgesehen sind u.a. Unfalldatenauswertungen und Videoanalysen. Marl ist aufgrund seiner besonderen Situation als Projektstadt besonders interessant. Die Durchführung ist an ein Projekt in Thüringen angelehnt.

In Marl wird bei der Erfassung der Fahrradunfälle auch notiert, ob es sich um ein Pedelec oder E-Bike handelt und aus welcher Richtung das Fahrrad kam. Auch wenn das Fahrrad auf dem linken Radweg fuhr, ist das Kfz bei einem Unfall der Hauptunfallverursacher, da parallel fahrende Fahrräder Vorrang haben. Auf der elektronischen Unfalldatensystemkarte EUSka werden den Unfalltypen dreiziffrige Codes zugeordnet. Innerhalb von Knotenpunkten ist jedoch eine Zuordnung zu einer bestimmten Fahrtrichtung schwierig, so dass der eingegebene Text bei einer Auswertung zusätzlich geprüft werden muss.

Kleine Projekte in der Stadt können für die Probleme, die aus dem Geisterradeln entstehen, sensibilisieren. So werden Piktogramme oder Hinweise mit Sprühkreide auf die Radwegoberfläche aufgetragen, Schablonen dafür sind vorhanden. Diese Aktionen werden auch durch Analysen begleitet.

Ergänzend müssen mehr sichere Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr geschaffen werden, zum Beispiel in der Victoriastraße.

Maßnahmenübersicht

- Prüfen, ob Marl Projektstadt beim NRVP-Projekt Geisterradeln sein kann.
- Untersuchung zum Geisterradeln, unter Umständen mit Videoanalyse.

- Aktionen zur Sensibilisierung zum Geisterradeln, möglichst mit einer Analyse begleitet.
- Sichere Querungsmöglichkeiten schaffen.

6.12. LEBENSWERTE STADT

In vielen Publikationen, Kampagnen etc. steht die Fahrrad- (und Fußgänger-) Freundlichkeit als Synonym für eine lebenswerte Stadt, da damit Geschwindigkeiten, Entfernungen und Umweltbedingungen im menschlichen Maßstab zu verbinden sind. Der Austausch zum Handlungsfeld "Lebenswerte Stadt" wurde deshalb in eine Diskussion um eine mögliche Bewerbung für einen Wiedereintritt in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden (AGFS) Nordrhein-Westfalen überführt (siehe nächstes Kapitel).

6.13. ZIELSTELLUNGEN FÜR DIE RADVERKEHRSENTWICKLUNG IN MARL

Zu den Themen Wurzelaufbrüche, Modal Split, Fahrradklimatest und Arbeitsgruppen gab es gesonderten Input, der während der Sitzung diskutiert wurde.

6.13.1. AGFS-MITGLIEDSCHAFT

Im Jahr 2014 wurde die langjährige Mitgliedschaft der Stadt Marl als Gründungsmitglied der AGFS nicht mehr verlängert (vgl. Kap. 2.4, S. 11). Eine Wiederaufnahme der Mitgliedschaft gemäß der Aufnahmekriterien ist möglich, wenn wieder mehr Maßnahmen für den Radverkehr umgesetzt werden. Die radverkehrspolitisch interessierten Ehrenamtler des ADFC Marl unterstützen gern.

Eine Mitgliedschaft in der AGFS wird als sinnvoll betrachtet, weil die Stadt Marl so an vielen Projekten teilnehmen kann und kostenlosen Zugriff auf wertvolle Materialien bekommt. Auch im ISEK ist festgeschrieben, dass Marl sich um die Wiederaufnahme in die AGFS bemüht.

Die Stadt Marl ist inzwischen nicht mehr nur auf das Thema Radverkehr fokussiert, sondern hat auch den Fußverkehr in die Wahrnehmung genommen, was ein Plus bei Wiederaufnahmebemühungen sein kann.

Eine Wiederaufnahme in die AGFS sollte für die Zeit nach der Monitoring-Phase des Mobilitätskonzepts angestrebt werden. Realistisch ist eine Vorbereitungszeit von ein oder zwei Jahren.

Maßnahmenübersicht

- Ziel: Bemühung um Wiederaufnahme in die AGFS nach Ablauf der Monitoring-Phase des Mobilitätskonzepts.

6.13.2. MODAL SPLIT ZIELSTELLUNG

Die Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes liegen vor (vgl. Kap. 2.1, S.7) und bieten die Möglichkeit zur Festlegung von Zielwerten im Modal Split. Der Modal Split hat sich in Marl wie folgt verändert:

	MIV	Mitfahrer MIV	ÖV	Radverkehr	Fußverkehr	(Summe Umweltverbund)
1991	45	11	4	23	17	(44)
2017	52	11	8	19	10	(37)

TABELLE 3: MODAL SPLIT IN MARL (ALLE ANGABEN IN %)

In Marl wurde in den vergangenen Jahren viel für den ÖPNV und dessen Beschleunigung getan, was sich in seinem gestiegenen Anteil am Modal Split niederschlägt. Ampelschaltungen wurden optimiert und neue Fahrzeuge angeschafft. Dennoch ist der Anteil des MIV gestiegen, während besonders der Fußverkehrsanteil gesunken ist. Der Anteil des Radverkehrs ist ebenfalls gesunken, ist im Vergleich zu anderen Kommunen aber weiterhin hoch.

Insgesamt ist jedoch zu beobachten, dass immer mehr Menschen auf das Auto umsteigen. Zum Einkaufen nutzen sie nicht mehr den nächstgelegenen Einzelhandel, sondern weiter entfernt liegende Einzelhandelseinrichtungen. Außerdem gab es einen strukturellen Wandel bei den Arbeitsplätzen in Marl, so dass jetzt mehr Menschen weiter pendeln. Hinzu kommt eine steigende Zahl von „Elterntaxen“.

Die Rad- und Fußwege in Marl laden aufgrund ihrer Gestaltung und schlechten Oberflächen nicht zur aktiven Mobilität ein. Das schlägt sich vermutlich auch im Fahrradklimatest nieder, in dem die Bewertung der Stadt Marl stark gefallen ist. Allerdings belegen die bundesweiten Ergebnisse auch, dass die Erwartungen an die Qualität des Radverkehrs gestiegen sind.

Um diesen Trend zu stoppen, wird ein politisches Signal benötigt. Eine Möglichkeit, den Trend umzukehren, wäre ein Umbau der Infrastruktur, der dem Radverkehr schnellere und praktischere Vorteile gegenüber dem Autoverkehr verschafft. Ein bindender und greifbarer Zielwert sollte für den Modal Split im Mobilitätskonzept festgelegt werden. Die Gruppe einigt sich auf einen Vorschlagswert von 25 % Radverkehrsanteil, der 1991 fast erreicht war und der den Zielvorgaben der AGFS entspricht. Als Zielhorizont werden fünf bis zehn Jahre als angemessen betrachtet.

Ein unterstützender Faktor für die Radverkehrsförderung ist der Pedelec-Boom, der weitere Fahrstrecken als bisher im Radverkehr erlaubt. Deshalb sind Pedelecs besonders für Pendlerinnen und Pendler interessant. Andererseits werden sichere und möglichst überdachte Abstellanlagen benötigt sowie eine Aufklärungskampagne, da Autofahrerinnen und Autofahrer sich auf ein anderes Fahrverhalten und andere Geschwindigkeiten im Radverkehr einstellen müssen. Ein Lastenradverleih oder ein Bike-Sharing-Angebot können den Umstieg auf das Fahrrad zusätzlich unterstützen.

Um Kosten und Aufwand einzusparen sowie eine hohe Qualität und Vergleichbarkeit der Daten zu gewährleisten, sollte sich die Stadt Marl in Zukunft in bundesweite der Erhebungen zum Modal Split anschließen. Die Erhebung "Mobilität in Städten" (SrV) bietet diese Möglichkeit. Über das Land NRW bestehen Fördermöglichkeiten für Modal-Split-Erhebungen im Radverkehr.

Maßnahmenübersicht

- Ziel: Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr der Marler Bevölkerung auf 25% innerhalb der nächsten fünf bis zehn Jahre
- Regelmäßige Modal-Split-Erhebungen im 5-Jahres-Rhythmus

6.13.3. ZIELSTELLUNGEN IN DER UNFALLENTWICKLUNG

Angesichts der niedrigen Unfallzahlen wird es von der Evaluationsgruppe als angemessenes Ziel betrachtet, dass die Unfallzahlen trotz eines steigenden Radverkehrsanteils nicht steigen.

Maßnahmenübersicht

- Ziel: Keine Erhöhung der Unfallzahlen trotz Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr der Marler Bevölkerung auf 25% innerhalb der nächsten fünf bis zehn Jahre

6.13.4. ZIELSTELLUNGEN IM ADFC-FAHRRADKLIMA-TEST

Obwohl die Stadt 2005 mit einem Ergebnis von 2,6 auf einer Schulnotenskala von 1 bis 6 gestartet ist, hat Marl im letzten ADFC-Fahrradklima-Test 2016 nur das Ergebnis 4,2 erreicht (vgl. Kap. 2.3, S.9). Damals war sie Vorreiterstadt in Nordrhein-Westfalen, heute ist das Ergebnis schlechter als der Durchschnitt, der bei 3,5 liegt.

Die Ergebnisse des Fahrradklimatests werden auch durch die Erwartungen der Nutzer geprägt, so dass die Durchschnittswerte sich trotz objektiv messbarer Besserung der Radverkehrsbedingungen bundesweit eher verschlechtert als verbessert haben. Deshalb ist es sinnvoll, die Ergebnisse vergleichbarer Städte als Maßstab heranzuziehen. Zunächst wird von der Gruppe das kurzfristige Ziel als angemessen betrachtet, dass sich Marl in der Bewertung seiner Bürger wieder über dem Durchschnitt in Land einordnet. Außerdem soll kurzfristig angestrebt werden, dass sich die Teilnehmerzahl gegenüber dem Jahr 2016 mindestens von 66 auf 132 verdoppelt.

Auch die Teilnehmerzahl beim Stadtradeln ist ein guter Indikator für die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt.

Maßnahmenübersicht

- Ziel: Die Gesamtbewertung im ADFC-Fahrradklima-Test 2020 liegt über dem Durchschnitt der Bewertungen der Städte in der gleichen Stadtgrößenklasse, die Teilnehmerzahl liegt über 132.
- Prüfung der Teilnehmerzahlen und Kilometerleistungen der Kampagne "Stadtradeln" als Monitoring- und Zielgröße

6.13.5. ARBEITSGRUPPEN ZUM RADVERKEHR IN MARL

Für eine optimal funktionierende Radverkehrsförderung sind Arbeitsgruppen auf verschiedenen Ebenen förderlich: zum einen eine Arbeitsgruppe auf Arbeitsebene der Verwaltung (AG Radverkehr o.ä.), die sich mit operativen Aufgaben befasst, d.h. mit konkreten Planungen, Projekten oder Problemen und den Abstimmungen dazu; zum anderen eine Arbeitsgruppe auf Leitungsebene, die sich mit den strategischen Fragen der Radverkehrsförderung beschäftigt und in die möglichst alle wesentlichen Stakeholder inkl. der Politik eingebunden sind (Runder Tisch Radverkehr, Fahrradforum o.ä.).

Die Evaluationsgruppe verständigt sich auf den Vorschlag, dass als Arbeitsgruppe auf Arbeitsebene der Verwaltung eine "AG fahrradfreundliches Marl" unter Beteiligung aller für den Radverkehr wesentlichen Verwaltungsbereiche, Polizei und ADFC regelmäßig tagen soll und dabei speziell auch die Herstellung der Bedingungen für eine Wiederaufnahme in die AGFS in Auge haben soll. Die Gruppe selbst stellt eines der notwendigen Elemente für die Wiederaufnahme in die AGFS dar. Diese AG ist für die Stadt sinnvoll, da in Planungen sehr viele Akteure involviert sind und so gemeinsame Abstimmungen effektiv erfolgen können. Auch das Thema Pedelec/E-Bike könnte in der AG besprochen werden.

Auf Leitungsebene im Sinne eines "Runden Tisches" wird von der BYPAD-Evaluationsgruppe angedacht, nach Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes eine Arbeitsgruppe zu bilden, die nicht nur den Radverkehr, sondern alle Verkehrsmittel im Blick hat und als Grundlage für strategische Entscheidungen das Monitoring der Ziele des Mobilitätskonzeptes kontrolliert. Das würde auch den Zielstellungen des Mobilitätskonzeptes entsprechen.

Maßnahmenübersicht

- Bildung bzw. Weiterführung einer regelmäßig tagenden "AG fahrradfreundliches Marl" unter Beteiligung aller für den Radverkehr wesentlichen Verwaltungsbereiche, Polizei und ADFC
- Nach Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes Bildung einer verkehrsmittelübergreifenden Arbeitsgruppe auf Leitungsebene zum Monitoring und zur Steuerung der Zielerreichung, die ähnlich wie die BYPAD-Evaluationsgruppe alle wesentlichen Akteure vereinigt.

7. FEEDBACK DER EVALUATIONSGRUPPE

Am Ende des dritten Treffens wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Form einer schriftlichen Kurzumfrage um Rückmeldung zum Verfahren gebeten. Dabei ging es neben der allgemeinen Zufriedenheit mit dem Verfahren und dessen Ergebnissen insbesondere um die Frage, ob die u.a. zum ersten Treffen geäußerten Erwartungen (vgl. Anhang Kap. 10.2, S. 64) an das BYPAD-Audit erfüllt worden sind. Die gesammelten Kommentare sind in Tabelle 4 dargestellt.

Bewertung des Verfahrens
<ul style="list-style-type: none">• Erwartung übertroffen aufgrund der großen Praxisnähe.• Erwartungen voll erfüllt. Hervorragende Begleitung durch die Moderatoren, exzellente Zusammenfassung und Darstellung der Ist-Situation und der Arbeitsergebnisse.• Sehr zufrieden! Gute Ausgangsbasis für das weitere Mobilitätskonzept!• Ich bin mit der Diskussionsbreite in der Gruppe sehr zufrieden. Vorbereitung und Durchführung der Treffen waren gut, die langen Sitzungszeiten wurden benötigt.• Die Erwartungen wurden gut erfüllt. Das Verfahren war gut geeignet, bei den Ergebnissen sollte man die Realisierung der Maßnahmen abwarten. Die strukturierte Herangehensweise hat mir gut gefallen. Die Ergebnisse können in der weiteren Arbeit gut verwendet werden!• Ich bin sowohl mit dem Verfahren als auch mit den Ergebnissen zufrieden. Ich hoffe, dass davon viel ins Mobilitätskonzept aufgenommen wird.• Meine Erwartungen wurden erfüllt, da eine breite Basis geschaffen wurde und mit den Entscheidungsträgern (Politik) besprochen werden konnte. Leider reichte im Einzelfall die Zeit nicht aus, um weiter in die Tiefe zu gehen!• Die Evaluation des Themas ist gelungen.• Gute Visualisierung, gute Dokumentation/Zusammenfassung, zum Teil zu sehr kleinteilige Vorgehensweise, zu stark am Detail orientiert.• Bestätigt: Marl ist besser als sein Ruf.• Die Erwartungen an BYPAD wurden erfüllt. Es ist unbedingt in Hinblick auf Wege und Ziel eine Fortsetzung erforderlich. Die Methode der Fortsetzung sollte an die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes gekoppelt werden.

TABELLE 4: BEWERTUNG DES VERFAHRENS DURCH DIE TEILNEHMERINNEN UND TEILNEHMER

8. LITERATUR UND QUELLEN

ADFC (2016) Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.: ADFC-Fahrradklima-Test 2016, Auswertung Marl

IKSK (2013) Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Marl, IfR Institut für Regionalmanagement im Auftrag der Stadt Marl, Dezember 2013

ISEK (2016) Stadt Marl, Planungs- und Umweltamt (Auftraggeber): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Marl 2025+ „Stadt der Möglichkeiten“, Band 1 und Band 2, ASTOC architects and planners GmbH & Co. KG, Norbert Post und Hartmut Welters Architekten Stadtplaner GmbH und Prof. Dr. Guido Spars, Universität Wuppertal, Lehrstuhl Ökonomie des Planens und Bauens (Auftragnehmer), Marl/Köln/Dortmund, September 2016

VEP (1993) Kühler, R.; Wiucha, J.: Verkehrsentwicklungsplan Marl, Ingenieurbüro Retzko + Topp 1993

VUB (2016) Verkehrsunfallbericht 2016, Polizeidirektion Recklinghausen

9. ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte,Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.
AGÖV	Arbeitsgruppe ÖPNV (Bremen)
AG	Arbeitsgruppe
AG Rad	Arbeitsgemeinschaft Radverkehr
AGU	Arbeitsgruppe Unfallverhütung
AOK	Allgemeine Ortskrankenkasse
ARAS.....	Aufgeweitete Radaufstellstreifen
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BYPAD	Bicycle Policy Audit (dt. etwa: Radverkehrs-Politik-Überprüfung)
CDU	Christlich Demokratische Union Deutschlands
EFQM	Europäische Stiftung für Qualitätsmanagement
EU	Europäische Union
EUR.....	Euro
EUSka	Elektronische Unfalltypensteckkarte
EW	Einwohner
FDP.....	Freie Demokratische Partei
FNP.....	Flächennutzungsplan
IGA	Internationale Gartenbauausstellung
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
ISO.....	Internationale Organisation für Normung
Kfz	Kraftfahrzeug
LZA	Lichtzeichenanlage (Ampel)
MiD	Mobilität in Deutschland (verkehrsstatistische Erhebung)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖV, ÖPNV.....	öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride

QM	Qualitätsmanagement
RVR.....	Regionalverband Ruhr
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
SrV.....	System repräsentativer Verkehrserhebungen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
TÖB	Träger öffentlicher Belange
UBP	Unabhängige-Bürger-Partei
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VHZ.....	Verunglücktenhäufigkeitszahl
VRR.....	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
ZBH	Zentraler Betriebshof Stadt Marl
ZOB	Zentraler Omnibus-Bahnhof

Weitere Abkürzungen verweisen auf das Literaturverzeichnis.

10. ANHÄNGE

10.1. ANHANG 1: ALLGEMEINE ERLÄUTERUNGEN ZUM FAHRRADPOLITIKAUDIT BYPAD

10.1.1. ÜBERBLICK

Das BYPAD – Bicycle Policy Audit – ist ein qualitatives Instrument zur Evaluierung und Qualitätsverbesserung kommunaler Radverkehrspolitik. Die Ergebnisse liefern einen Überblick über Maßnahmen und bestehende Strukturen in der lokalen Radverkehrspolitik und eröffnen die Möglichkeit, diese zu optimieren. Ziel ist es, zur Qualitätsverbesserung der Radverkehrspolitik in europäischen Städten beizutragen.

Das Verfahren des Audits wurde im Rahmen eines EU-Projekts in den Jahren 1999 bis 2001 von einem internationalen Experten-Konsortium entwickelt. Maßnahmen, die im BYPAD empfohlen werden, wurden in europäischen Städten erfolgreich angewandt. Die Nachfolgeprojekte BYPAD+ und BYPAD Plattform (2003-2008) haben weitere Anwendungsfälle mit einbezogen und das Audit verfeinert. Es wurde bereits in fast 200 Städten und Regionen europaweit angewandt, davon 21² in Deutschland.

In einer Qualitätskette aus neun Modulen bewerten die beteiligten Akteure der jeweiligen Stadt im Rahmen eines BYPAD selbst, wie der Status Quo der Radverkehrspolitik in ihrer Stadt ist. Jede Bewertung wird einer der vier BYPAD-Entwicklungsstufen zugeordnet. Ausgehend von diesen Entwicklungsstufen definieren die Akteure selbst verbindliche Qualitätsziele in einem Aktionsplan. So wird es möglich, die Entwicklung der Radverkehrspolitik in jedem einzelnen Modul systematisch zu beobachten und laufend zu verbessern.

Es wird empfohlen, das Audit alle drei bis fünf Jahre zu wiederholen und so die Entwicklung in der Radverkehrspolitik deutlich zu machen. Auf diese Weise kann ein Prozess kontinuierlicher Radverkehrsförderung angesprochen und am Laufen gehalten werden. Da das BYPAD ein standardisiertes Audit ist, bietet es allen Gemeinden, Städten und Regionen, die bereits ein solches Audit durchgeführt haben, im Rahmen des BYPAD-Netzwerks die Möglichkeit innerhalb Europas zu vergleichen sowie Erkenntnisse und Erfahrungen auszutauschen.

10.1.2. DIE BYPAD-METHODE

Methodentransfer des Qualitätsmanagements auf den Radverkehr

Die BYPAD-Methode basiert auf der Idee des Qualitätsmanagements, wie es in der Wirtschaft seit langem Standard ist. Mit Hilfe von Methoden des Qualitätsmanagements (QM) versuchen Unternehmen, ihre Produkte und Dienstleistungen zu verbessern, Abläufe zu optimieren und die Kundenbindung zu stärken. Ziele sind hier Produktqualität, höherer Ertrag und größerer Marktanteil. Die Verbesserungen basieren auf Benchmarking-Prozessen, in denen Unternehmen von anderen Unternehmen lernen und so ihre eigene Leistung verbessern. Beispiele für solche QM-Modelle sind zum Beispiel die ISO-9000-Serie oder das EFQM-Modell (European Foundation for Quality Management).

Im BYPAD wird der QM-Ansatz auf die Radverkehrspolitik übertragen, mit dem Ziel, den Radverkehr nach dem Stand der Technik auszubauen und seinen Anteil entsprechend der Ziele einer nachhalti-

² u.a. Troisdorf, Marl, Unna, Köln, Bünde, Ettlingen, Kiel, Lüneburg, Rostock, Karlsruhe, Münster, Leipzig, Mannheim, Frankenthal

gen Verkehrspolitik zu stärken. Damit sollen die Bedingungen für den Radverkehr als wichtiger Baustein der integrierten Gesamtverkehrsplanung nachhaltig verbessert werden.

Radverkehrspolitik als dynamischer Prozess

BYPAD betrachtet die kommunale und regionale Verankerung der Radverkehrspolitik als dynamischen Prozess. Untersucht werden die Ergebnisse der Radverkehrspolitik und die Einbettung in die politischen und administrativen Strukturen. BYPAD unterscheidet neun Module, deren qualitative Einstufung einzeln bestimmt wird. In Abbildung 15: BYPAD Module für Städte und Gemeinden sind die Module dargestellt.

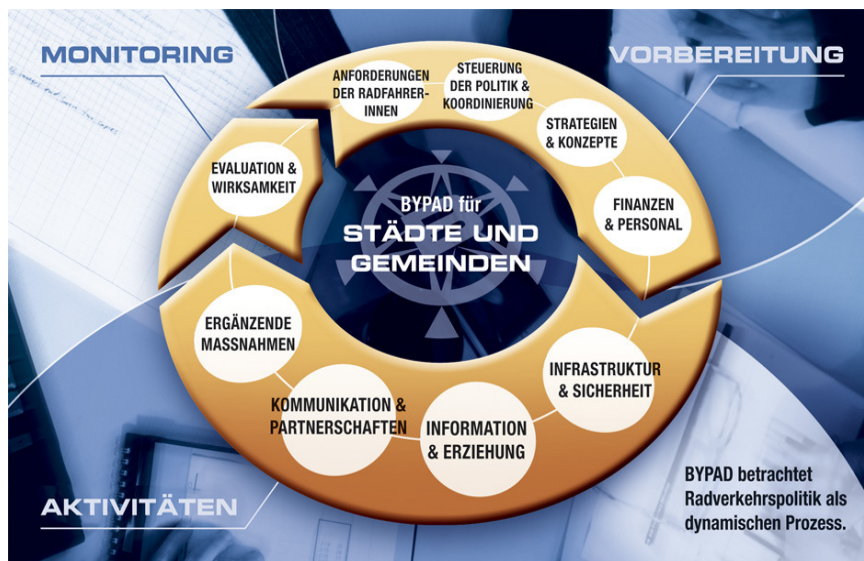


ABBILDUNG 15: BYPAD MODULE FÜR STÄDTE UND GEMEINDEN

Jedem Modul wird eine Entwicklungsstufe auf der vierstufigen BYPAD-Entwicklungsleiter zugeordnet. Anhand der Entwicklungsleiter können die Evaluatoren einer Stadt oder einer Region für jedes einzelne Modul verbindliche Qualitätsziele definieren. Dadurch wird es möglich, die Entwicklung in der Radverkehrspolitik systematisch zu beobachten und Veränderungen festzustellen.

Den neun Modulen sind jeweils zwei bis sechs (insgesamt 30) Fragen zugeordnet.

Qualitative Bewertung durch die Evaluationsgruppe

Der gesamte Bewertungs- und Verbesserungsprozess von BYPAD wird von einer Evaluationsgruppe (BYPAD-Gruppe) unter Begleitung von zwei externen Beratern, den Auditorinnen und Auditoren, durchgeführt. Die Evaluationsgruppe sucht nach den schwächsten Gliedern der Qualitätskette, um gemeinsam zu definieren, in welchen Bereichen Verbesserungen nötig und möglich sind. Die Evaluationsgruppe besteht aus Personen, die Politik, Stadtverwaltung/Verwaltungsspitze, örtliche Nutzergruppen oder Fahrradgruppen (zum Beispiel Fahrradinitiativen). Sie sollten aussagefähig zu Fragen des lokalen Radverkehrs sein, um den Fragebogen ausfüllen zu können und wesentlich zur Diskussion beizutragen. Die Gruppengröße sollte ein intensives Arbeiten ermöglichen, ideal sind acht bis zwölf Personen.

Die Evaluation beginnt mit einer individuellen Beurteilung durch jedes Mitglied der Evaluationsgruppe, wobei eine Abstimmung innerhalb der Fraktion, des Verbandes oder Amtes möglich und wünschenswert, aber nicht zwingend erforderlich ist. Danach kommt die Gruppe zu einem Konsensge-

spräch (erstes Treffen) zusammen, wo die Mitglieder mit den unterschiedlichen Einschätzungen der anderen Gruppenmitglieder konfrontiert werden. Hier wird ein Konsens gesucht (und in der Regel auch gefunden), in welche Entwicklungsstufe bei den jeweiligen Fragen die eigene Stadt einzustufen ist. Auf Basis der im Zwischenbericht dokumentierten Ergebnisse dieses Konsensgesprächs wird in einem zweiten Treffen ein Qualitätsplan für die künftige Radverkehrspolitik entwickelt: Ziele werden definiert, wichtige Handlungsfelder und deren Prioritäten abgeleitet und erste Maßnahmen vorgeschlagen.

Die folgenden Instrumente gehören zu einer Anwendung von BYPAD:

Vorabinformationen

Die Auditoren holen Vorabinformationen ein, wie Verkehrs- und Radverkehrskonzepte, quantitative Daten zum Verkehr allgemein und insbesondere zum Radverkehr (Modal Split, Unfalldaten etc.). Sie werden von einem Mitglied der Evaluationsgruppe (zum Beispiel einer Mitarbeiterin oder einem Mitarbeiter der Stadtverwaltung) zusammengestellt.

BYPAD-Fragebogen

Der BYPAD-Fragebogen wird von jedem Mitglied der Evaluationsgruppe separat ausgefüllt und bildet die Grundlage für die Erarbeitung des Qualitätsplans. Der Fragebogen enthält Antworten, die nach Entwicklungsstufen (von Level 1 bis Level 4) geordnet sind und Aktivitäten und Maßnahmen enthalten, die bereits anderswo in Europa mit Erfolg durchgeführt werden. So gibt es für jeden Bereich konkrete Anregungen für Zielsetzungen zur Verbesserung der eigenen Radverkehrspolitik.

Vier Entwicklungsstufen (Vier Level, siehe auch Kap. 2.3)

Level 1 – Ad hoc-Ansatz

Auf diesem Level wird nicht viel für den Radverkehr getan. Nur wenn es unbedingt sein muss, werden Maßnahmen und Aktivitäten durchgeführt.

Level 2 – Isolierter Ansatz

Auf diesem Level werden vereinzelte, sporadische, jedoch nicht regelmäßige oder systematische Maßnahmen und Aktivitäten für den Radverkehr durchgeführt.

Level 3 – Systemorientierter Ansatz

Auf diesem Level werden regelmäßig und systematisch unterschiedliche Maßnahmen und Aktivitäten für den Radverkehr durchgeführt.

Level 4 – Integrierter Ansatz

Auf diesem Level werden integrierte, regelmäßige und systematische Maßnahmen und Aktivitäten für den Radverkehr durchgeführt, die auch andere Verkehrsarten betreffen. Der Radverkehrspolitik wird von anderen Politikbereichen als gleichwertig anerkannt und hat entsprechende Priorität innerhalb der Verkehrspolitik.

Befahrung

Mit dem Fahrrad erkunden die Auditoren gemeinsam mit einem Mitglied oder mehreren Mitgliedern der Evaluationsgruppe die örtliche Radinfrastruktur, um einen persönlichen Eindruck zu erhalten und gegebenenfalls neue Planungsbereiche oder Schwachstellen im Radwegenetz aufzuspüren.

Drei Treffen mit der Evaluationsgruppe

Beim Konsensgespräch (erstes Treffen) diskutiert die Evaluationsgruppe das aktuelle Qualitätsniveau der Radverkehrspolitik in der Stadt und versucht, zu einer gemeinsamen Beurteilung zu kommen. Geleitet und moderiert wird das Treffen von den Auditoren, die die Ergebnisse zusammenfassen. Diese dienen beim zweiten und dritten Treffen als Grundlage zur gemeinsamen Entwicklung von Zielen und Maßnahmenvorschlägen (Qualitätsplan).

Endbericht: Bewertung der Fragen und Qualitätsplan

Der Endbericht besteht aus zwei Teilen: Der erste Teil bewertet jede Frage und gibt somit Auskunft über Stärken und Schwachpunkte der bisherigen Radverkehrspolitik. Der zweite Teil enthält den Qualitätsplan, der als Arbeitsgrundlage dient und die Vorschläge für Zielvorstellungen für die nächsten Jahre darstellt.

BYPAD-Zertifikat

Am Ende des BYPAD-Prozesses erhält die Stadt das BYPAD-Zertifikat, in dem das aktive Bestreben bestätigt wird, die Qualität der Radverkehrspolitik langfristig zu verbessern.

BYPAD-Website: www.bypad.org

Die Website ist das Forum, in dem Städte und Regionen von den Erfahrungen anderer lernen können und sich miteinander austauschen können.

10.1.3. MODULE IM FRAGEBOGEN UND BEWERTUNGSSTUFEN

Innerhalb des Fragebogens sind die Themen zu neun Modulen zusammengestellt, die im Folgenden vorgestellt werden. Die Module lassen sich wiederum den Gruppen Vorbereitung, Aktivitäten und Monitoring zuordnen.

Rahmenbedingungen (Module 1 bis 4)

Modul 1: Anforderungen der Radfahrerinnen und Radfahrer

Dieses Modul prüft, wie Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer ermittelt und einbezogen werden. Die Aufmerksamkeit wird darauf gelenkt, wie Beteiligungsprozesse ablaufen und wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse in politischen Entscheidungsprozesse einbezogen werden. Das Modul orientiert sich an einem kundenorientierten Ansatz der Radverkehrspolitik.

Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung

Dieses Modul untersucht Einfluss und Engagement von Verwaltungsspitze und Politik bezüglich der Qualität der Fahrradpolitik. Haben die Personen in Führungspositionen einen anregenden und motivierenden Einfluss? Sind sie willens, ihre Führungspositionen auch für Belange des Radverkehrs auszufüllen, sind sie engagiert bei der Sache, managen sie Veränderungen oder sind sie eher desinteressiert und isoliert und nehmen keinen großen Einfluss?

Geklärt werden soll, wer die Leitlinien der Verkehrspolitik maßgeblich initiiert und festlegt: In welchem Ausmaß üben führende Persönlichkeiten einen deutlichen Einfluss auf die (Verkehrs-)Politik aus? Auf der politischen Ebene ist es wichtig festzustellen, wer Verantwortung auf sich zieht (eine einzelne Person, Einheiten oder der ganze Stadtrat). Auch das Vorhandensein von Lenkungsgremien wird betrachtet, sowohl internen als auch externen. Die Möglichkeiten, wie Nutzerinnen und Nutzer und ihre Gruppen sich einbringen können, werden ebenfalls in diesem Modul behandelt.

Ein weiterer Fokus liegt darauf, wie Radverkehrspolitik mit Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern kommuniziert wird. Besteht ein kontinuierlicher Austausch zwischen der für Radverkehr zuständigen Abteilung und den Stadträtinnen und Stadträten? In Agglomerationen wird die Ko-

ordination und Kommunikation zwischen den Gemeinden untersucht. Besteht ein gegenseitiger Austausch zwischen den Gemeinden und Verwaltungen? Gibt es ein ständiges Abstimmungsgremium, das verkehrspolitische Entscheidungen zum Radverkehr vorbereitet und empfiehlt?

Modul 3: Strategie und Konzepte

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

Modul 4: Finanzen und Personal

Dieses Modul beschäftigt sich einerseits mit den finanziellen Aspekten der Politik, andererseits mit Personalstärke, Vorbildung und Fortbildungsmöglichkeiten derer, die mit dem Radverkehr befasst sind. Welches sind die Quellen zur Finanzierung der Umsetzung der Radverkehrspolitik und was wird unternommen, um die Finanzen langfristig zu sichern? Gibt es finanzielle Anreize, um innovative Fahrradprojekte zu initiieren? Welche Anstrengungen werden unternommen, um Haushaltsmittel für eine bessere Radverkehrspolitik bereitzustellen?

Umsetzung (Module 5 bis 8)

Diese Module betrachten das tatsächliche Handeln in Bezug auf die städtische Fahrradpolitik. Wegen der Vielzahl an möglichen Maßnahmen werden vier Module unterschieden.

Modul 5: Infrastruktur und Sicherheit

Welche Radverkehrs- bzw. radverkehrsfreundliche Infrastruktur ist vorhanden und wie ist ihre Unterhaltung organisiert? Weitere Themen sind die Verhinderung von Fahrraddiebstahl und die getroffenen Maßnahmen zum Fahrradparken.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein zentraler Bereich der Radverkehrspolitik, deshalb wird ihr in diesem Modul besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Die Verknüpfung mit dem ÖPNV und zusätzliche Angebote wie Fahrradstationen sind weitere Inhalte dieses Moduls.

Modul 6: Information und Erziehung

Das Modul untersucht, wie die Kommune die Bürger über ihre Radverkehrspolitik informiert. Es geht darum, Daten und Fakten bekannt zu machen und Argumente zu sammeln, die helfen, neue Akteure zu finden und sie zu unterstützen, eigene Beiträge zur Radverkehrspolitik zu liefern. Außerdem wird gefragt, was hinsichtlich (Verkehrs-)Erziehung und Radfahrtraining sowie zur Verbesserung der Orientierung der Radfahrerinnen und Radfahrer getan wird.

Modul 7: Kommunikation und Partnerschaften

In diesem Modul wird betrachtet, wie die kommunale Radverkehrspolitik Zielgruppen anspricht und erreicht. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Einbindung oder Zusammenarbeit der entsprechenden Partner. Welche Initiativen gibt es, um die Fahrradnutzung durch „Awareness-raising“ (Bewusstseinsbildung) zu steigern? Mit welchen Anreizen wird die Fahrt mit dem Fahrrad zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen gefördert? Wie sind örtliche Arbeitgeber, Schulen, Kindergärten, Einzelhändler, Gebäudeeigentümer und andere potenzielle Radverkehrserzeuger (Tourismus, Sportstätten und -veranstalter etc.) beteiligt? Gibt es Maßnahmen, um „lebenslanges Radfahren“ zu fördern? Wichtig ist auch die Frage, wie das Image des Radfahrens gepflegt wird.

Modul 8: Ergänzende Maßnahmen

Dieses Modul behandelt Aktivitäten und Entscheidungen jenseits der engeren Radverkehrspolitik, die aber einen Einfluss auf die Fahrradnutzung haben (können). Es gibt zwei Aspekte: Der erste betrifft das, was getan wird, um auf unreflektierte Kfz-Nutzung hinzuweisen und um zum Beispiel die Überschreitung von Immissionsgrenzwerten oder eine eingeschränkte Verkehrsqualität durch zu hohes Verkehrsaufkommen netzwerkstark zu vermeiden. Der zweite betrifft die Frage, in wie weit die aktuelle Stadtentwicklungspolitik die Bemühungen um eine Verbesserung der Nahmobilität unterstützt.

Es gibt unterschiedliche Politikbereiche, die indirekt den Modal Split und damit die Fahrradnutzung beeinflussen. Es ist wichtig, auch diese Bereiche zu betrachten, um Synergien zu erzeugen und kontraproduktive Wirkungen zu vermeiden. Weiterhin wird untersucht, wie die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens genutzt werden, um zur Radnutzung zu ermuntern.

Überprüfung (Modul 9)

Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit

Dieses Modul konzentriert sich auf die tatsächliche Wirksamkeit der Fahrradpolitik. Wie misst die Kommune die Wirkung ihrer Politik? Wie wird die Prozessqualität sichergestellt? Gibt es ein regelmäßiges Monitoring? Wie erfolgt die regelmäßige Erhebung der Verkehrskenndaten einschließlich der Fahrradnutzung und wie wird die Verkehrssicherheit gemessen?

10.1.4. STUFEN DER ENTWICKLUNG

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

Diese Entwicklungsleiter ist das Barometer der städtischen Fahrradpolitik. Hier kann die Stadt sehen, wo sie mit ihrer Fahrradpolitik zu einem bestimmten Zeitpunkt steht, und zwar in Bezug auf einzelne Fragen und Module. Die Stadt bekommt einen Überblick, welche Module schwerpunktmäßig verbessert werden müssen, um eine höhere Stufe zu erreichen. Natürlich sind Verbesserungen immer und auf jedem Niveau gefragt, um Stagnation oder Rückschritt zu vermeiden.

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

Ad hoc-Ansatz (Feuerwehr-Prinzip)	0,0-1,0
Isolierter Ansatz (reine Radverkehrspolitik)	1,1-2,0
Systemorientierter Ansatz	
Gesamtpolitische Ansatz der Radverkehrsförderung	2,1-3,0
Integrierter Ansatz (systematische Radverkehrspolitik)	3,1-4,0

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

Die Gesamtbewertung ergibt sich aus den gewichteten Mittelwerten der einzelnen Module, wobei folgende Gewichtungen zunächst standardmäßig im BYPAD festgelegt sind:

Planung (35 %)	
Modul 1:	0,05
Modul 2:	0,1
Modul 3:	0,1
Modul 4:	0,1
Umsetzung (60 %)	
Modul 5:	0,2
Modul 6:	0,1
Modul 7:	0,1
Modul 8:	0,2
Evaluation (5 %)	
Modul 9:	0,05

Die folgende Beschreibung der Bewertungsstufen ist auf die Gesamtbewertung bezogen. Für die einzelnen Fragen und Module sind die Bewertungen entsprechend ihres Inhalts sinngemäß anzuwenden.

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

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

- Geringe, nicht regelmäßig fließende Finanzmittel
- Kaum politisches Engagement
- Wenige zuständige Hauptamtliche (wenn überhaupt), mit eher geringem Ausbildungsgrad und an wenig einflussreicher Position
- Kaum Öffentlichkeitsarbeit
- Unverbindliche Strukturen und Vereinbarungen
- Qualität ist eher zufällig und nur das Ergebnis individuellen Engagements.

Falls einzelne Kriterien für Stufe 1 nicht erfüllt werden, kann überhaupt keine Qualitätsstufe vergeben werden.

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

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

- Gelegentliche Nutzung von Daten und Berücksichtigung von Anforderungen und Prioritäten seitens der Radfahrer
- Allgemeine Entscheidungen mit geringer Bindungskraft (Aufgabensetzung)

- Wegen geringer Abstimmung mit anderen Politikbereichen werden auch kontraproduktive Entscheidungen getroffen
- Die Kontinuität der Radverkehrspolitik ist nicht gewährleistet.

Stufe 3: Systemorientierter Ansatz (systematische Radverkehrspolitik) (2,1 bis 3,0)

Radfahren wird als System gesehen, das in die allgemeine Verkehrspolitik integriert ist. Der politische Wille zur Radverkehrsförderung wird durch beständige Entscheidungen zugunsten einer Radverkehrspolitik sowie der Bereitstellung von genügenden personellen und finanziellen Mitteln demonstriert. Es gibt Unterstützung von verschiedenen Verantwortlichen in Politik und Verwaltungsspitze. Die Fahrradpolitik umfasst eine große Spanne unterschiedlicher Handlungsfelder (Mobilitätsmanagement, Dienstleistungen, Kampagnen, Erziehung, Infrastruktur). Verschiedene Partner beteiligen sich und arbeiten zusammen an der Umsetzung der Radverkehrspolitik. Charakteristika sind:

- Tendenzen zur langfristigen Planung, aber noch projektorientiert
- Die Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer werden systematisch berücksichtigt
- Eine gute Datenverfügbarkeit als solide Grundlage der Radverkehrspolitik
- Es gibt erhebliche Finanzmittel, aber diese sind noch nicht langfristig abgesichert
- Gemeinsame Projekte generieren eine förmliche Partnerschaft zwischen verschiedenen Akteuren (z. B. anderen Verwaltungsstellen, Schulen, Arbeitgeber, Gesundheitsorganisationen).

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

Fahrradpolitik wird als kontinuierliche Aufgabe mit enger Verbindung zu anderen Politikbereichen gesehen (Umwelt, Gesundheit, Wirtschaft, Beschäftigung). Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs werden ergänzt durch Maßnahmen zur Minderung unreflektierter und substituierbarer Auto-nutzung. Qualitätsindikatoren werden als politische Instrumente wahrgenommen und verwendet. Neben politischer Unterstützung sind systematische Arbeit in Netzwerken und strategische Partnerschaften charakteristisch für die Fahrradpolitik. Dies hilft, Synergieeffekte durch den Austausch von Ideen, Wissen und Erfahrungen mit externen Partnern zu erzielen, sowohl auf der horizontalen Ebene (mit anderen Städten, Körperschaften und Privaten) als auch vertikal (mit höheren Verwaltungsebenen). Typisch sind:

- Sehr gute Datenverfügbarkeit und vertiefte Kenntnis der Nutzerbedürfnisse
- Maßnahmen nach dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik auf der Basis von abgestimmten Qualitätsstandards in jedem Maßnahmenbereich (Belange des Radverkehrs werden bei jeder Maßnahme automatisch mitgedacht und abgewogen)
- Systematische Wirkungskontrollen (Evaluation und Monitoring von Strategien, Programmen und Projekten)
- Instrumente, die eine Kontinuität der Radverkehrspolitik sicher stellen
- Eine hohe und langfristig abgesicherte Finanzausstattung
- Systematische Arbeit in Netzwerken, die das Umland einschließen
- Strategische Partnerschaften.

10.2. ANHANG 2: ERWARTUNGEN DER TEILNEHMER

<u>Erwartungen</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Eine unabhängige, belastbare Aussage zu Stärken und Schwächen der Marler Radverkehrspolitik herausarbeiten • Analyse Ist-Zustand als Grundlage für mögliche Optimierungsansätze • Konkrete Maßnahmenansätze • Steigerung der Radverkehrssicherheit durch optimierten Verkehrsraum → Senkung der Unfallzahlen • Sicherheit für den Fahrradbereich • Maßnahmen erarbeiten, die die Infrastruktur verbessern • Wo nötig, den Kfz-Verkehr begrenzen und erschweren • Planungen für ein die Stadt durchquerendes Fahrradnetz • Netzsystem im Stadtbereich in Anlehnung an das Ruhrgebiet • Konzept zum bezahlbaren Neuaufbau der Oberflächen • Richtlinienkonformes Herrichten der Radwege, ansonsten Aufhebung der Benutzungspflicht • Herausfiltern des Fahrradbereichs zu den anderen Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Autoverkehr) • Eigenständigkeit der Verkehrseinrichtungen für den Radverkehr • Beschaffenheit der Fahrradwege, Verbesserung • Verbesserung der Qualität der Radwege und der Vernetzung • Fahrradwege in den Wohnquartieren (Planung, Gestaltung) • Werbung für das Fahrradfahren als integrativer Bestandteil von städtischer Mobilität • Mehr Werbung und Aufklärung (Verkehrsregeln) für Radverkehr • Mehr Öffentlichkeitsarbeit für das Radfahren • Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer • Radverkehr als Klimaschutzbeitrag • Erhöhung des Radverkehrsanteils • Maßnahmen erarbeiten, die den Radverkehrsanteil erhöhen • Integration ins Mobilitätskonzept/Baustein Mobilitätskonzept • Diskussionsgrundlage für nachfolgende Beteiligungsprozesse zum Radverkehr bzw. zur Mobilitätsplanung in Marl

TABELLE 5: ERWARTUNGEN DER TEILNEHMERINNEN UND TEILNEHMER AN DAS BYPAD-VERFAHREN

10.3. ANHANG 3: BEIM ZWEITEN TREFFEN BENANNT E HANDLUNGSFELDER UND VON DEN TEILNEHMERN VERGEBENE PUNKTZAHL EN

FINANZEN UND PERSONAL (10)

Personal verstärken (2).

Sicherstellen ausreichender Finanzen und Personal (2).

Finanzielle Mittel aufstocken (1).

Mittelzuweisungen sind mehr zu überdenken.

Zustand der Radwege verbessern - Finanzen erhöhen (5).

Verbesserung der Finanzen zum weiteren Erhalt der Geh- und Radweginfrastruktur

FAHRRADPARKEN (9)

Fahrradparken und Standorte sind flächendeckend zu verbessern (1).

Bessere Fahrradständer zum Beispiel an Schulen oder am Rathaus (2).

Bei Stadtmitte-Planungen Radabstellanlagen berücksichtigen.

Überwachte/sichere Abstellorte einrichten (2).

Überwachtes Fahrradparken in Parkhäusern (1).

Fahrradwache City (1).

Umsteigemöglichkeiten Rad auf ÖPNV (2).

OBERFLÄCHEN (6)

Sanierung des bestehenden Radwegesystems (5).

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts Vorgehensweise zur Sanierung der Nebenanlagen (Problem: Bäume) (1).

Oberflächen: Gesamtstädtisches Alleenkonzept, Verknüpfung von Grünordnungs- und Mobilitätsplanung in der Verwaltung.

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT (6)

Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit (2).

Öffentlichkeitsarbeit: Fahrradbewusstsein als lokales Identitätsmerkmal.

Öffentlichkeitsarbeit: Vom Auto zum Rad.

Marketingaktionen zur verstärkten Fahrradnutzung („Fahrradfahren ist gesund und macht Spaß und schützt das Klima ...“).

Regelmäßige Fahrradtage und Vorbild der Politik und Verwaltung (2).

Aktionstage veranstalten: Werbung / Sicherheit (z. B. SSS) / Regelkunde (1).

„Ausleihfahrräder“ für Veranstaltungen wie z. B. IGA, wenn sie denn nach Marl kommt (1).

BENUTZUNGSPFLICHT ÜBERPRÜFEN (4)

Weitere Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht, um daraus abzuleiten, welche Radwege aufgegeben werden können (1).

Radwegebenutzungspflicht dort weg, wo Standards unterschritten werden (3).

Prioritätenkonzept zur Aufgabe von Seitenraumradwegen.

BELEUCHTUNG (2)

Qualität der vorhandenen Flächen steigern und bessere Ausleuchtung schaffen (2).

Beleuchtung für die Grünverbindungen (alte Bahnstrecken).

RADVERKEHRSNETZ VERBESSERN (1)

Radwegenetz Ost-West und Nord-Süd sind zu kennzeichnen und zu verbessern.

Ost-West- und Nord-Süd-Verbindung entwickeln (1).

Fahrradtrasse von Ost (Sinsen) nach West (Alt-Marl) und Anbindung an andere Trassen im Ruhrgebiet.

Radwegführung an Schulen optimieren.

Vorhandene Radwegelücken schließen.

Lückenschluss Marler Straße, Westerholter Straße

AUTOVERKEHR EINSCHRÄNKEN (1)

Wiedereinführung der Parkgebühren zur Reduzierung des Autoverkehrs.

Umgestaltung Verkehrsflächen zugunsten Radverkehr (z. B. Rappaportstraße) (1).

Radfahren mehr priorisieren - Veranstaltungen.

BESCHILDERUNG (0)

Beschildeungssystem verbessern.

Bessere Beschilderung, zum Beispiel bei Veranstaltungen wie „Hot Whire“ oder „Urban Lights“.

UNFALLANALYSEN (0)

Auswertung der Radverkehrsunfälle in Marl auf das verbotswidrige Befahren (Geisterradler). Eventuell Verbesserung/Ergänzung der Erhebungsmethodik durch die Polizei (zum Beispiel Radweg im Seitenraum, Schutzstreifen, linker Radweg, Pedelec, E-Bike...).

LEBENSWERTE STADT (0)

Ziel: fahrradfreundliche Stadt!

10.4. ANHANG 4: ERGÄNZENDE MAßNAHMENVORSCHLÄGE DER AUDITOREN ZU DEN HANDLUNGSFELDERN DES ZWEITEN UND DRITTEN TREFFENS

FINANZEN UND PERSONAL

- Als Grundlage für ein verkehrspolitisches Ziel kann in der BYPAD-Runde ein Entwurf für eine Charta für den Radverkehr in Marl erarbeitet werden, die dann als Empfehlung in den Prozess für das Mobilitätskonzept eingespeist wird. Idealerweise würde sie vorher vom Rat beschlossen, um Verbindlichkeit zu schaffen.
- Um Akzeptanz der Anlieger für Sanierungsmaßnahmen im Seitenraum herzustellen und die Bereitschaft zu erhöhen, Erschließungsbeiträge zu zahlen, kann die Verkehrssicherheit der Schulkinder und Senioren (Barrierefreiheit/Stolperfallen!) für eine Informationskampagne genutzt werden. Idealerweise würde das an die Kampagnen aus der Vergangenheit anknüpfen, bei denen Anwohner Geld für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen gespendet und gemeinsame Aktionen durchgeführt haben.
- Im Fahrradportal gibt es eine Förderfibel Radverkehr, in der für jedes Bundesland spezifische, aktuelle Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten gesucht werden können. Dieses Wissen sollte für Projekte genutzt werden (<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel>).

FAHRRADPARKEN

- Um das Bewusstsein des Einzelhandels für die Bedeutung des Radverkehrs und damit auch sicherer Radparker zu heben, können gezielt Informationen bereitgestellt werden, die zeigen, dass Fahrradkunden sehr standorttreu und nachfragestark sind, nicht in Shoppingcentern auf der grünen Wiese, sondern im Stadtteil einkaufen und Einzelhandel mit guter Erreichbarkeit präferieren.
- Um das Bewusstsein des Einzelhandels zu schärfen ist auch eine Kampagne möglich, in deren Rahmen Fahrradkunden belohnt werden.
- In Bonn gab es früher die Möglichkeit des Sponsorings für Fahrradstände. Dabei wurde an den Ständern Werbung für das Unternehmen, das als Sponsor auftrat. Für Marl könnte überlegt werden, ob das in Bereichen mit viel Einzelhandel oder an Bushaltestellen möglich ist, wobei auf eine hochwertige Gestaltung und zweckmäßige Form (keine Felgenklemmer!) zu achten ist.
- Bei der Überarbeitung der Stellplatzsatzung sollte auch darauf geachtet werden, dass Lastenräder und Pedelecs hinreichend berücksichtigt werden, da ihre Anzahl in Zukunft voraussichtlich steigen wird. Außerdem sollte auf Zugänglichkeit, Barrierefreiheit und Vandalismussicherheit sowie soziale Sicherheit (Frauen, ältere Nutzerinnen und Nutzer, Kinder) geachtet werden.

OBERFLÄCHEN

- Da das Thema Bäume und Wurzelaufbrüche auch in anderen Städten und Gemeinden für Probleme sorgt, könnte versucht werden, das interdisziplinäre Baumkonzept der Stadt als Pilotprojekt aufzusetzen und dafür Fördermittel zu suchen (zum Beispiel als NRVP-Projekt).

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

- Veranstalter und Institutionen aus den Bereichen Kultur, Sport und Freizeit sollten angeregt werden, alternative Anfahrmöglichkeiten und Parkmöglichkeiten mit dem Rad stärker zu bewerben und diese Möglichkeit immer mit zu kommunizieren.

- Die Unternehmen und die öffentlichen Verwaltungen in Marl können angesprochen werden, sich als fahrradfreundliche Arbeitgeber vom ADFC beraten und/oder zertifizieren zu lassen. Auf der Website ist ein kostenloses Handbuch mit möglichen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in Unternehmen verlinkt (<https://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de/>). Auch hier könnte die Stadtverwaltung mit gutem Beispiel vorangehen.
- Zum Dienstradleasing bietet der ADFC Bayern einen Überblick über die Anbieter (https://www.adfc-bayern.de/fileadmin/user_upload/images/01_Menue_links/Fahrradfreundlicher_Arbeitgeber/%C3%9Cbersicht_Dienstradleasing_Nov16.pdf). Der lokale Fahrradhandel sollte angesprochen werden, dieses Angebot aktiver zu bewerben.
- Gastbetriebe können aufgefordert werden, sich an den Bett+Bike-Standards zu orientieren oder sich zertifizieren zu lassen (<https://www.bettundbike.de/>).
- Das Gesundheitswesen kann in die Öffentlichkeitsarbeit einbezogen werden. So können Ärzte in eine Aktion einbezogen werden, um auf die positiven Effekte von Bewegung im Alltag aufmerksam zu machen.
- Radverkehr in jeder Kommunikation positiv darstellen (Das Fahrrad als Anti-Stau-Mobil, Radfahrende als gute Kunden des lokalen Einzelhandels, neu gestaltete Radverkehrsanlagen bringen Vorteile für Fußgänger, da sie sich jetzt nicht mehr den zu engen Raum teilen müssen u. a.)

Aufhebung von Benutzungspflichten

- Bei der Öffentlichkeitsarbeit zur Aufhebung von Benutzungspflichten sollte betont werden, dass es sich um eine Maßnahme für den Radverkehr und den Fußverkehr handelt, da beide mehr Platz bekommen. Das wirkt sich einerseits positiv auf die Attraktivität der Stadt aus, andererseits ist aktive Mobilität ein wichtiger Baustein in der Gesundheitsförderung. Hinzu kommt, dass so die selbstständige Mobilität von Kindern, Senioren und Behinderten gefördert wird. Das ist nicht nur ein wichtiges gesellschaftliches Ziel (siehe zum Beispiel die Kinderrechtskonvention), sondern entlastet auch den Sozialstaat.
- Öffentlichwirksame Aktionen zum Verfolgen von Falschparkern auf Fahrradspuren. Vorbild kann die Verkehrssicherheitskampagne „Nina - warum stehst du auf meinem Weg?“ der Freien und Hansestadt Hamburg (<http://www.hamburg.de/start-download/2870980/text-nina.html>) oder das gemeinsame Ansprechen von Menschen, die falsch parken, mit Schülerinnen und Schülern der umliegenden Schulen sein. Unter Einbindung der Schulen kann auch in Zusammenarbeit mit der Lokalpresse ein Aufsatz- oder Malwettbewerb zu diesem Thema gestartet werden.

Beleuchtung

- Beleuchtung kann auch mit einem Kunstkonzept kombiniert oder interaktiv gestaltet werden. Auf dem RijnWaalpad zwischen Arnheim und Nijmegen zeigt die Farbe der Beleuchtung die Fahrtrichtung an und macht den Radweg von Weitem her sichtbar. In einem Tunnel kann die Beleuchtungsfarbe über eine App ausgewählt werden, wobei dem- oder derjenigen Vorrang gegeben wird, der oder die den Tunnel am häufigsten durchfährt.

10.5. ANHANG 5: ZUSAMMENSETZUNG DER EVALUATIONS- BZW. BYPAD-GRUPPE

	Name	Funktion	Teilnahme Treffen		
			<u>08.11.17.</u>	<u>11.01.18.</u>	<u>08.02.18</u>
<u>Fraktionen im Stadtrat</u>					
SPD	Jens Vogel	Stadtrat, Vorsitz Stadtplanungsausschuss	X	X	X
CDU	Heinrich Korte	Sachkundiger Bürger	-	X	X
Bürgerliste WIR für Marl	Detlef Haase	Stadtrat, Vertreter Stadtrat in der AG Unfallverhütung	X	-	X
Bum/FDP	Sebastian Wüllner Renate Herrmann	Sachkundige Bürger	X	X	X
UBP	Borsu Alinaghi	Stadtrat	-	-	-
DIE LINKE	Jürgen Flaisch	Stadtrat	-	-	-
Wählergemeinschaft Die Grünen Marl	Norbert Pfänder	Sachkundiger Bürger	X	X	X
Bündnis 90/Die Grünen	Birgit Sandkühler	Stadträtin	-	X	X
<u>Verwaltung</u>					
Baudezernat	Andrea Baudek	Baudezernentin	X	-	X
Planungs- und Umweltamt	Markus Schaffrath	Leiter Planungs- und Umweltamt	X	-	-
Planungs- und Umweltamt	Ingo Stapperfenne	Leiter der Abteilung Stadtplanung, Fachplanungen (Mobilität, Lärm, Klimaschutz)	X	X	X
Planungs- und Umweltamt	Udo Lutz	Fachplanungen Verkehr	X	X	X
Planungs- und Umweltamt	Jana Herrmann	Klimaschutzmanagerin	-	X	X
Ordnungsamt	Michael Busch	Straßenverkehrsbehörde, verkehrsrechtliche Anordnungen	X	X	X
ZBH	Peter Küpper	Technischer Betriebsleiter	-	X	X
Polizei	Katharina Nickel	Unfallauswertung	X	X	X
<u>Verbände</u>					
Seniorenbeirat	Wolfgang Kölnberger	Mobilitätsfragen	X	X	X
ADFC	Klaus Philipp	Vorsitzender des Kreisverband Recklinghausen	X	X	X