BYPAD
BICYCLE POLICY AUDIT

Mehr Qualität für den Radverkehr

BYPAD-Audit der Radverkehrspolitik der Stadt Frankenthal (Pfalz)

Auditbericht und Qualitätsplan

velo:consult

August 2012

BYPAD-Audit der Radverkehrspolitik der Stadt Frankenthal
Auditbericht und Qualitätsplan

Auftraggeber	Stadtverwaltung Frankenthal (Pfalz) Stadtbauamt, Abt. Tiefbau, Sachgebiet Verkehrsplanung
Projektbegleitung	Sybille Bißwurm (Dipl.-Ing. FH)
Auftragnehmerin	Ursula Lehner-Lierz velo:consult Asylstr. 66 CH-8708 Männedorf Schweiz Telefon +41(0)44-790 18 60 ull@veloconsult.ch
Bearbeitung	Ursula Lehner-Lierz, Dipl.-Geogr.
Mitarbeit	Dr.-Ing. Jürgen Göttsche, Marl
Titelfotos	Ursula Lehner-Lierz
Sonstige Fotos	Ursula Lehner-Lierz/ Jürgen Göttsche, soweit nicht anders angegeben
August	2012

Inhalt

ZUSAMMENFASSUNG 5

BERICHTSKONZEPT 12

1 DIE STADT FRANKENTHAL UND IHRE RADVERKEHRSPOLITIK IM ÜBERBLICK 13
1.1 Radfahren in Frankenthal 13
1.2 Gunstfaktoren 13
1.3 Chancen 14
1.4 Chronologie der Frankenthaler Radverkehrspolitik 14

2 DER BYPAD-AUDIT-PROZESS IN FRANKENTHAL 15

3 BYPAD-MEETING I: BEWERTUNG DER BISHERIGEN RADVERKEHRSPOLITIK 19
3.1 Ergebnisse im Überblick 19
3.2 Modul 1: Anforderungen der Radfahrenden (Fragen 1 bis 2) 21
3.3 Modul 2: Steuerung der Politik + Koordinierung (Fragen 3 bis 4) 23
3.4 Modul 3: Strategien + Konzepte (Frage 5) 25
3.5 Modul 4: Finanzen + Personal (Fragen 6 bis 7) 27
3.6 Modul 5: Infrastruktur + Sicherheit (Fragen 8 bis 11) 30
3.7 Modul 6: Information + Erziehung (Fragen 12 bis 13) 41
3.8 Modul 7: Kommunikation + Partnerschaften 43
3.9 Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Fragen 15 bis 16) 45
3.10 Modul 9: Evaluation + Wirksamkeit (Fragen 17 bis 18) 47

4 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN 49

5 HANDLUNGSFELDER UND QUALITÄTSZIELE 54
5.1 BYPAD-Meetings II und III 54
5.2 Handlungsfelder und Maßnahmen im Detail 55
5.3 14-Punkte-Plan für die Frankenthaler Radverkehrspolitik 64

6 VORSCHLÄGE DER BYPAD-GRUPPE UND EMPFEHLUNGEN, HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN, BEST PRACTICE AUS EXTERNER SICHT 67

LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS 80

ANHANG 1: BYPAD IN KÜRZE 81

ANHANG 2: BEWERTUNGSRASTER 88

ANHANG 3: ERWARTUNGEN/ BEFÜRCHTUNGEN/ FEEDBACK 89

Zusammenfassung

Einführung

In der kreisfreien Stadt Frankenthal (46'500 Einwohner) gehört das Fahrrad zum alltäglichen Straßenbild. Es ist ein Verkehrsmittel, das ganzjährig, von allen sozio-demographischen Gruppen und für alle Verkehrszwecke genutzt wird.

Im Verkehrskonzept von 1987/88 findet der Radverkehr erstmals Erwähnung. Mit der darauf basierenden, 1994 – 1996 erarbeiteten Radverkehrskonzeption Frankenthal beschließt der Stadtrat 1998 die Grundlagen für den weiteren Ausbau und die Komplettierung des Radwegenetzes, welche im selben Jahr in den derzeit noch gültigen Flächennutzungsplan übernommen werden. Große Teile des geplanten Netzes sind seitdem umgesetzt wurden. Allerdings bestehen noch Netzlücken, und es gibt Verkehrssicherheitsprobleme.

Knapp 25 Jahre später hat die Stadt Frankenthal ihre Radverkehrspolitik im Jahr 2011 mit einem BYPAD-Audit auf den Prüfstand gestellt und daraus Qualitätsziele für die künftige Radverkehrspolitik entwickelt. Ziel des BYPAD-Prozesses ist es, anhand der Ergebnisse die Leitlinien und Schwerpunkte der Frankenthaler Radverkehrspolitik für die nächsten fünf bis zehn Jahre (2017-2022) festzulegen.

Beteiligt an diesem Audit-Prozess waren von Seiten der Verwaltung der Amtsleiter des Stadtbauamts, der Abteilungsleiter Tiefbau, die Verkehrsplanerin, die Leiterin der Straßenverkehrsbehörde, von Seiten der Politik der Bürgermeister (Dezernat B), als Externe Vertreter von Polizei und Citymanagement sowie als Vertreter der Radfahrenden der ADFC. Begleitet wurde der Audit-Prozess von velo:consult.

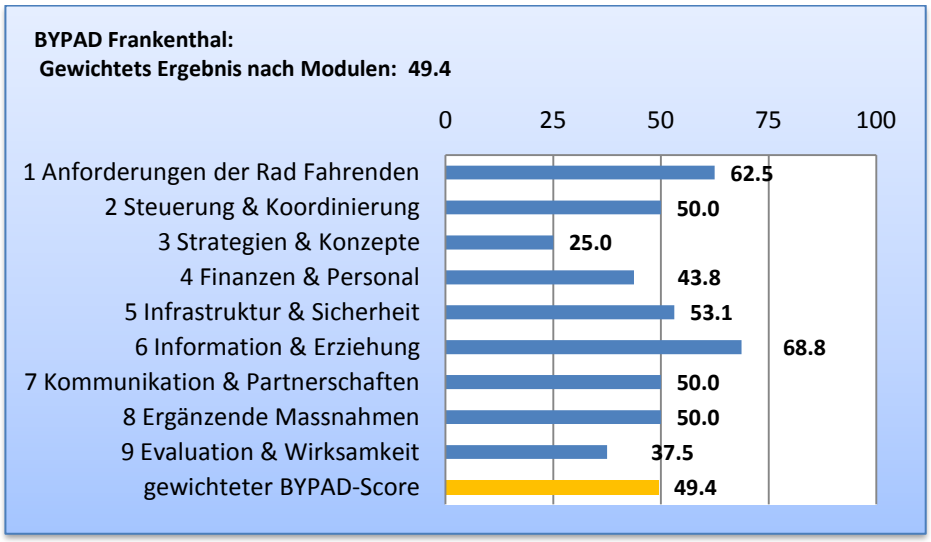
Bewertung

Nach dem Bewertungsraster der BYPAD-Entwicklungsleiter wird die Radverkehrspolitik der Stadt Frankenthal wie folgt bewertet:

Stufe 0: keine/kaum Aktivitäten	< 25 Punkte
Stufe 1: Ad-hoc-orientiert	≥ 25 bis < 50 Punkte
Stufe 2: Isolierter Ansatz	≥ 50 bis < 75 Punkte
Stufe 3: System-orientiert	≥ 75 bis < 100 Punkte
Stufe 4: Integrierter Ansatz	100 Punkte

Ergebnis

Auf der gewichteten BYPAD-Entwicklungsleiter erreicht die Stadt Frankenthal **49.4 Punkte** auf einer Skala von 0 – 100. Dies bedeutet, dass sich die Radverkehrspolitik der Stadt Frankenthal insgesamt auf der Stufe „Ad-hoc-Ansatz „ befindet, jedoch die Stufe „Isolierter Ansatz“ so gut wie erreicht hat.



Ergebnisse pro Modul

Nutzeranforderungen

62.5 Punkte – Isolierter Ansatz
Eine wichtige Quelle zur Ermittlung von Anforderungen der Radfahrenden sind die Austauschtreffen der RadverkehrskoordinatorInnen in der Metropolregion Rhein-Neckar. Mit dem lokalen ADFC gibt es einen informellen Austausch. Er wird bei konkreten Projekten gelegentlich beteiligt, und seine Projektvorschläge werden ernsthaft geprüft.

Steuerung + Koordinierung

50 Punkte – Isolierter Ansatz
Fragen bzgl. der Umsetzung der Radverkehrskonzeption wurden – solange die Stelle der Radverkehrsbeauftragten besetzt war (bis März 2011), in einer internen, ämterübergreifenden Arbeitsgruppe (1x/Jahr) behandelt. Themenabhängig gibt es gelegentlich Arbeitsgruppen mit externen Partnern. Da Vision, Radverkehrsstrategie und Grundsatzbeschlüsse zum Radverkehr fehlen, wird im Fall von Zielkonflikten immer wieder anderen Verkehrsmitteln Priorität vor dem Radverkehr eingeräumt.

Strategien + Konzepte

25 Punkte – Ad-hoc-Ansatz
Grundlage der Radverkehrspolitik ist die Radverkehrskonzeption von 1998, die zum Ziel hat, ein zusammenhängendes Radwegenetz in Frankenthal sukzessive umzusetzen, das an die Radrouten der Nachbarkommunen und die regionalen Routen anschließt. Eine Diskussion, welche Rolle der Radverkehr in Frankenthal spielen soll, hat bisher nicht stattgefunden. Ebenso fehlen messbare Ziele mit Zeithorizont.

Finanzen + Personal

43.8 Punkte – Ad-hoc-Ansatz
Für den Radverkehr steht kein eigenes Budget zur Verfügung. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden bei Bedarf finanzielle Mittel aus dem allgemeinen Verkehrsbudget eingesetzt. Die Planung von Radverkehrsinfrastruktur fällt in den Bereich der Verkehrsplanung. Angesichts vielfältiger anderer Aufgaben steht für Radverkehr allerding nur ein geringes personelles Budget zur Verfügung. Mit der StVO-Novelle wurde 2009 eine Radverkehrsbeauftragte (15 Stellenprozente) eingesetzt, die zusammen mit der Verkehrsplanerin StVO-Änderungen bzgl. Radverkehrs in Frankenthal systematisch überprüfen und umsetzen sollte. Die Stelle ist seit März 2011 vakant.

Infrastruktur + Sicherheit

53.1 Punkte – Isolierter Ansatz
Das Frankenthaler Radverkehrsnetz besteht aus straßenbegleitenden Radwegen, kombinierten Fuß-/Radwegen (und teilweise selbständigen Radwegen), die entsprechend der Radverkehrskonzeption ganz überwiegend entlang von Hauptverkehrsstraßen mit hohem DTV, hohem Schwerlastanteil und komplexen Knoten verlaufen. Strukturelle Verbesserungen wurden durch Einrichtung von Tempo 30-Zonen, Öffnung von Einbahnstraßen und die teilweise Öffnung der Fußgängerzone geschaffen. Trotzdem ist das Radverkehrsnetz in 2011 lückenhaft und weist Qualitäts- und Sicherheitsmängel aus. Direktheit, Zusammenhang, Sicherheit und Komfort sind nicht gewährlistet. Es fehlt eine systematische Netzplanung, die sicher stellt, dass alle wichtigen Quellen und Ziele verbunden werden.

Es bestehen Verkehrssicherheitsprobleme - vor allem in den Knoten. Die Polizei in Frankenthal hat in 2011 eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die sich hauptsächlich mit Fragen der Verkehrssicherheit von Radfahrenden und der Bekämpfung von Fahrraddiebstahl befasst.

Information + Erziehung

68.8 Punkte – Isolierter Ansatz
Über geplante oder umgesetzte Maßnahmen werden die Bürgerinnen und Bürger über die städtische Website, über Medienmitteilungen und teils durch Faltblätter informiert, die hausintern produziert werden.

Die Polizei in Frankenthal erteilt in den vierten Klassen an allen Grundschulen die Radfahrausbildung, welche mit der Radfahrprüfung abgeschlossen wird. Zusätzlich gibt es ein Schulungsprogramm der Polizei, das sich mit maßgeschneiderten Angeboten an verschiedene Zielgruppen richtet (Kinder in Kindergärten, Seniorinnen und Senioren, Migrantinnen).

Kommunikation/ Partner

50 Punkte – Isolierter Ansatz
Vier Abteilungen der Stadtverwaltung haben Diensträder für die Beschäftigten. Darüber werden die Möglichkeiten der Mittelstadt, die Fahrradnutzung durch „weiche“ Maßnahmen wie Kommunikation, Mobilitätsmanagement für verschiedene Zielgruppen, Partnerschaften mit Firmen, Vereinen, Verbänden etc. wird bisher kaum genutzt.

Ergänzende Maßnahmen

50 Punkte – Isolierter Ansatz
Die gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto, die große Zahl nicht bewirtschafteter bzw. kostenlosen Autoparkplätze im öffentlichen Straßenraum wirken als Einladung, selbst für kürzeste Distanzen das Auto zu nehmen. Mit einem Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt soll lenkend auf die Autonutzung eingewirkt werden.

Frankenthal verfolgt eine Standortpolitik der kompakten Struktur mit kurzen Wegen. Radverkehr wird in die Planung aller Projekte einbezogen.

Evaluation + Wirksamkeit

37.5 Punkte – Ad-hoc-Ansatz
Daten zur Fahrradnutzung werden nur fallweise erhoben, wenn Probleme auftreten Unfallhäufungspunkte werden regelmäßig analysiert, wobei allerdings Unfälle mit Radfahrerbeteiligung aus methodischen Gründen häufig unberücksichtigt bleiben. Fehlende Daten zum Radverkehr und zur Mobilität im Allgemeinen werden als Schwachpunkt gesehen.

Handlungsfelder für Frankenthals künftige Radverkehrspolitik: 14-Punkte-Plan für die Frankenthaler Radverkehrspolitik

Als konzentriertes Ergebnis des BYPAD-Prozesses erarbeitete die BYPAD-Gruppe den folgenden **„14-Punkte-Plan für die Frankenthaler Radverkehrspolitik“**. Dieser enthält die wichtigsten Ziele und Handlungsfelder und wird dem Planungs- und Umweltausschuss am 14.8.2012 präsentiert und anschließend zur Beratung und Entscheidung vorgelegt.

1 Strategie

Wir in Frankenthal bekennen uns zur Förderung des Radverkehrs als wichtigem Baustein einer familienfreundlichen Stadt mit hoher Lebensqualität für Jung und Alt.
Wir entwickeln das Leitbild „Frankenthal Fahrradstadt“ und legen überprüfbare Ziele für die nächsten zehn Jahre fest. Wir beschließen ein „Strategie- und Handlungskonzept Radverkehr“, das sich am Leitbild „Radverkehr als System“ des Nationalen Radverkehrsplans der Bundesregierung orientiert.

2 Steuerung + Koordinierung

Wir in Frankenthal schaffen die zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie erforderlichen Arbeitsstrukturen.
In allen Fachdienststellen werden AnsprechpartnerInnen für Radverkehrsfragen benannt, die in einem internen Arbeitskreis Radverkehr ihre Projekte koordinieren bzw. zusammenarbeiten.
Mit dem Runden Tisch Radverkehr schaffen wir ein Forum, in dem VertreterInnen der Ratsfraktionen, Stadtverwaltung, Polizei, Nutzergruppen, Interessensgruppen und andere wichtige Akteure der Frankenthaler Radverkehrspolitik Ideen für Radverkehrsprojekte gemeinsam entwickeln.

3 Ressourcen

Wir stellen die zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung.
Mit strategischen Partnerschaften erschließen wir zusätzliche Finanzierungsquellen.

4 Radverkehrsnetz

Wir schaffen eine Infrastruktur, die sicher ist und zum Rad fahren einlädt, und zwar alle und auf allen Wegen, unabhängig von Alter, Erfahrung, Herkunft oder Lebenssituation.
Als Grundlage aller weiteren Planungen entwickeln wir einen Radverkehrsnetzplan aus Haupt- und Nebenrouten, der in Frankenthal durchgehende, direkte, sichere, komfortable und attraktive Fahrten mit dem Rad von A nach B ermöglicht.

Mit Qualitätskriterien und Ausbaustandards vereinheitlichen wir verkehrstechnische Lösungen, heben den Qualitätsstandard und wickeln Projekte schneller und kosteneffizienter ab.

Mit flächendeckenden Programmen für Strecken und Knoten (Radwegbenutzungspflicht, Sackgassen, Fahrradstraßen, Knotenumgestaltung) verbessern wir systematisch die Situation für Radfahrende im ganzen Stadtgebiet.

5 Innenstadt

Wir setzen unser Innenstadtkonzept um und legen zwei Innenstadt querende Radrouten an.
Wir teilen die Innenstadt in vier Sektoren und erschließen sie für den Autoverkehr über die Ringstraße. Autos können fast jeden Punkt der Innenstadt erreichen, jedoch die Innenstadt nicht durchqueren. Von einem Sektor zum anderen gelangen sie über die Ringstraße. Für den Radver-

kehr werden eine Innenstadt querende Nord-Süd-Achse (Nürnberger Straße) sowie eine Ost-West-Achse (Schmiedgasse) geplant und umgesetzt.

6 Verdichtung + Entflechtung

Durch systematische Einbeziehung von Nebenstraßen und Wirtschaftswegen ermöglichen wir eine schnelle, kosteneffiziente Qualitätssteigerung des Radverkehrsangebots, indem wir das Radverkehrsnetz verdichten und eine weit gehende Entflechtung von motorisiertem Verkehr und Radverkehr ermöglichen.
Mit einer flächendeckenden Wegweisung, einem Radfahrerstadtplan und als kostenloser, wirksamer Sofortmaßnahme dem Link auf den Online-Radroutenplaner der Metropolregion Rhein-Neckar an prominenter Stelle auf ihrer Homepage machen wir das Radroutennetz im Straßenbild besser sichtbar und erhöhen den Komfort.
Mit einem Fahrradstraßenprogramm stellen wir auf wichtigen Routen (z.B. Schulrouten, wichtige Pendlerverbindungen) sichere, direkte und komfortable Verbindungen sicher.

7 Verkehrssicherheit

Radfahren in Frankenthal wird wesentlich sicherer. Trotz steigender Fahrradnutzung senken wir die Zahl der schwer verletzten Radfahrenden bis 2022 um mindestens 20%.
Wir analysieren künftig alle Unfälle mit Radfahrerbeteiligung vertieft und legen ein Maßnahmenprogramm zur Entschärfung von Risikobereichen und Unfallhäufungspunkten auf.
Wir intensivieren die Zusammenarbeit zwischen Polizei und Stadtverwaltung und initiieren eine Ordnungspartnerschaft Verkehrssicherheit, in der alle Akteure vor Ort und in der Region zusammen arbeiten.

8 Fahrradparken

Wir setzen die Anlage attraktiver Fahrradparkmöglichkeiten im öffentlichen Raum fort und entwickeln ein städtisches Fahrradparkkonzept, das sukzessive umgesetzt wird.
Wir entwickeln Qualitätsstandards für das Fahrradparken.
Mit einem Workshop zum Fahrradparken sensibilisieren wir auch Akteure im privaten und gewerblichen Bereich für die Bedeutung des Fahrradparkens.

9 Radfahren für Alle

Zur Sicherstellung lebenslanger, eigenständiger Mobilität fördern wir Rad fahren in allen Altersklassen.
In Zusammenarbeit mit der Polizei erweitern wir das Angebot an Radfahrtrainingskursen für Kinder und Erwachsene und erleichtern den Zugang zu Spezialfahrrädern/ -anhängern für Kinder- oder Lastentransport.

10 Kommunikation/Marketing

Wir vermarkten unsere Radverkehrspolitik aktiv nach innen und außen als Baustein zur familienfreundlichen Stadt mit hoher Lebensqualität für Jung und Alt.
Ziele, Inhalte, Argumente, geplante und erfolgte Maßnahmen sowie Wirkungen der Frankenthaler Radverkehrspolitik kommunizieren wir regelmäßig und zielgruppenspezifisch im Rahmen unserer finanziellen Möglichkeiten.

11 Partnerschaften

Durch strategische Partnerschaften mit lokalen Akteuren nutzen wir Synergien und verbessern die Rahmenbedingungen für die wirksame Förderung des Radverkehrs.
Sie erreicht dadurch größere Personenkreise und ermöglicht die Erschließung zusätzlicher Finanzierungsquellen.

12 Mobilitätsmanagement

Mit Mobilitätsmanagement richtet sie sich in den nächsten Jahren an Zielgruppen mit Umsteigepotenzial, um eine Erhöhung der Fahrradnutzung durch Verhaltensänderungen zu erreichen.
Mit dem Einsatz von Diensträdern übernehmen wir eine Vorbildfunktion für Frankenthaler Arbeitgeber und sammeln Erfahrungen für das betriebliche Mobilitätsmanagement. Wir fördern Rad fahren zur Schule, zum Einkauf und zum Event.

13 Ergänzende Maßnahmen

Wir setzen das Parkraummanagementkonzept für den MIV konsequent um und schaffen damit vor allem in der Innenstadt den nötigen Platz für eine verbesserte Erreichbarkeit und Durchquerung mit dem Rad.
Wir setzen die Einhaltung des Tempolimits konsequent um und tragen damit zur Verbesserung der Lebensqualität in unserer Stadt bei (Aufenthaltsqualität, bessere Luft, weniger Lärm).
Mit einem Zirkulationsplan für den Schwerverkehr halten wir diesen aus den Wohngebieten heraus.
Mit integrierter Siedlungs- und Verkehrsentwicklungsplanung mit kurzen Wegen und funktionierender Nahversorgung stellen wir die möglichst lange Erhaltung der eigenständigen Mobilität der älter werdenden Gesellschaft sicher.

14 Messen + Auswerten

Wir schaffen die zur Überprüfung und zielgerichteten Weiterentwicklung der Radverkehrsförderung notwendige Datenbasis.
Wir dokumentieren und kommunizieren regelmäßig die durchgeführten Maßnahmen und werten sie aus.

BYPAD-Audit der Radverkehrspolitik in Frankenthal: Ergebnisse pro Frage			
		Level	
		abs.	rel.
M1: Anforderungen der Rad Fahrenden		**2.5**	**62.5**
1	Wie ermittelt die Gemeinde die Anforderungen der Radfahrenden?	2.0	50.0
2	Wie werden die Radfahrenden in die Radverkehrspolitik einbezogen?	3.0	75.0
M2: Steuerung der Politik + Koordinierung		**2.0**	**50.0**
3	Welchen Einfluss haben die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung auf den radverkehrspolitischen Entscheidungsprozess?	2.0	50.0
4	Wie ist die Zusammenarbeit zwischen externen Organisationen organisiert (z. B. ÖV-Unternehmen, übergeordneten Behörden?	2.0	50.0
M3: Strategien + Konzepte		**1.0**	**25.0**
5	Was beinhaltet die kommunale Radverkehrspolitik, und wie wird ihre Umsetzung sicher gestellt?	1.0	25.0
M4: Finanzen + Personal		**1.8**	**43.8**
6	Wie wird die Finanzierung der Radverkehrspolitik sicher gestellt?	1.0	25.0
7	Von wem wird die Radverkehrspolitik vorbereitet und umgesetzt?	2.5	62.5
M5: Infrastruktur + Sicherheit		**2.1**	**53.1**
8	Wie ausgedehnt ist das Radverkehrsnetz?	1.0	25
9	Wie ist der Unterhalt der Radverkehrsinfrastruktur organisiert?	2.5	62.5
10	Was wird zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrenden getan?	2.0	50.0
11	Was wird zur Optimierung der Kombination von Öffentlichem Verkehr und Radverkehr getan?	3.0	75.0
M6: Information + Erziehung		***2.8***	***68.8***
12	Wie werden die Bürgerinnen und Bürger über die Radverkehrspolitik informiert?	2.0	50.0
13	Was wird in den Bereichen Erziehung und Radfahrtraining getan?	*3.5*	*87.5*
M7: Kommunikation + Partnerschaften		**2.0**	**50.0**
14	Welche Initiativen werden ergriffen, um verschiedene Zielgruppen durch "weiche" Maßnahmen zum Radfahren anzuregen?	2.0	50.0
M8: Ergänzende Maßnahmen		**2.0**	**50.0**
15	Was wird zur Eingrenzung der Autonutzung getan?	2.0	50.0
16	In wieweit unterstützt die aktuelle Siedlungspolitik die Radverkehrspolitik?	2.0	50.0
M9: Evaluation + Wirksamkeit		**1.5**	**37.5**
17	Wie werden Daten zur Fahrradnutzung erhoben und genutzt?	1.0	25.0
18	Wie erhebt bzw. nutzt die Gemeinde Daten zur Sicherheit des Radverkehrs?	2.0	50.0
	Gesamtpunkte (ungewichtet)	***1.96***	***49.0***
	Gesamtpunkte (gewichtet)	***1.98***	***49.4***

Berichtskonzept

Dieser Bericht dokumentiert die Ergebnisse des BYPAD-Audits in der Stadt Frankenthal, das in der Zeit von Mai 2011 bis August 2012 durchgeführt wurde. Gleichzeitig ist er ein Versuch, die bisherigen Maßnahmen, Resultate und Wirkungen der Frankenthaler Radverkehrspolitik in Grundzügen zu dokumentieren. Der vorliegende Schlussbericht baut in Struktur und Inhalt auf dem Zwischenbericht vom November 2011 auf, erweitert um die dort noch nicht ausgeführten Kapitel, die Ergebnisse der BYPAD-Meetings am 7.12.2011 und 9.2.2012 sowie die dort bzw. im Anschluss daran angebrachten Ergänzungen und Korrekturen durch die Mitglieder der BYPAD-Gruppe und anschließend die Fraktionsvorsitzenden.

Kapitel 1	Skizze der Stadt Frankenthal und ihrer Verkehrs- und Radverkehrspolitik.
Kapitel 2	Überblick über Prozess und zeitlichen Ablauf des BYPAD-Audits in Frankenthal, die in den Prozess involvierten Personen und deren Erwartungen an den BYPAD-Prozess.
Kapitel 3	Detaillierte Zusammenstellung der Audit-Ergebnisse. Diese beruhen auf den durch die Mitglieder der Evaluationsgruppe ausgefüllten BYPAD-Fragebögen sowie der Diskussion während des Konsensmeetings am 18.8.2011, auf der Durchsicht der von der Stadt Frankenthal zur Verfügung gestellten Informationen, der Website der Stadt Frankenthal sowie weiterer Literatur und Quellen (siehe Literatur- und Quellenverzeichnis).
	Zu jeder Frage sind die folgenden Informationen zusammengefasst:
Aktivitäten	die bisherigen Aktivitäten der Stadt Frankenthal zum angegebenen Bereich der Radverkehrspolitik
Bewertung BYPAD-Gruppe	Festlegung der Qualitätsstufe durch die BYPAD-Gruppe
Vorschläge	Verbesserungsvorschläge von der Gruppe oder einzelnen Mitgliedern
Kommentar Auditorin	*Anmerkungen zu den Aktivitäten und ggf. Korrektur der Qualitätsstufe, wenn sich dies aus den Hintergrund-Informationen ergab (kursiv).*
	Zu jedem Modul sind die folgenden Informationen zusammengefasst:
Handlungsmöglichkeiten	zum jeweiligen Modul, die aus der externen Sicht auch für Frankenthal aussichtsreich erscheinen
Beispiele	aus anderen Städten
Anmerkungen kursiv	*Anmerkungen, Einschätzungen oder Handlungsvorschläge der Auditorin sind zur klaren Unterscheidung immer kursiv geschrieben.*
Kapitel 4	liefert eine Übersicht der Stärken und Schwächen der Radverkehrspolitik der Stadt Frankenthal aus Sicht der BYPAD-Auditorin.
Kapitel 5	beschreibt die Handlungsfelder und Qualitätsziele für die künftige Radverkehrspolitik der Stadt Frankenthal, die die Evaluationsgruppe beim zweiten Meeting am 7.12.2011 und beim dritten Meeting am 9.2.2012 erarbeitet hat.
Kapitel 6	fasst alle Beispiele und Empfehlungen zusammen, die bereits in Kapitel 4 verstreut bei den einzelnen Fragen aufgeführt sind.
Anhang 1	gibt einen Überblick über die BYPAD-Methode.
Anhang 2	beschreibt das Bewertungsraster.
Angang 3	fasst Erwartungen/ Befürchtungen/ Feedback der BYPAD-Gruppe zusammen.

1 Die Stadt Frankenthal und ihre Radverkehrspolitik im Überblick

1.1 Radfahren in Frankenthal

In der Stadt Frankenthal (46‘500 Einwohner) gehört das Fahrrad zum alltäglichen Straßenbild. Es ist ein selbstverständliches Verkehrsmittel, das ganzjährig, von allen sozio-demographischen Gruppen und für alle Verkehrszwecke genutzt wird.

Die Fahrradnutzung ist weniger Folge intensiver Radverkehrspolitik, sondern eher typisch für die industriell geprägte Mittelstadt in unmittelbarer Nachbarschaft zur Industriestadt Ludwigshafen bei günstigen topografischen Bedingungen und günstigen räumliche Strukturen.

1.2 Gunstfaktoren

Mit ihrer Lage in der Rheinebene weist die Stadt Frankenthal **günstige topografische Bedingungen** zum Rad Fahren auf. Günstig sind auch die räumlichen Strukturen: Frankenthal hat eine ausgesprochen **kompakte Siedlungsstruktur**. Von den ca. 46‘500 Einwohnern wohnen knapp 80% im Stadtzentrum innerhalb des äußeren Rings, 20% in den 2.5 bis 3km entfernten Stadtteilen Mörsch, Flomersheim, Eppstein und Studernheim. Die größten Entfernungen innerhalb der Stadtgrenzen betragen 6 bis 7km.

Kurz sind auch die Entfernungen zu den Städten und Gemeinden im Umland. Legt man für Alltagswege akzeptierte Distanzen von bis zu 7.5km für das Fahrrad bzw. bis zu ca. 15km für Pedelecs und E-Bikes zu Grunde, so zeigt sich, dass sowohl die Oberzentren des Rhein-Neckarraums (Ludwigshafen und Mannheim) als auch viele Mittel- und Unterzentren sowie Freizeit- und touristischen Ziele im Rhein-Pfalz-Kreis und darüber hinaus von Frankenthal aus in Fahrradentfernung liegen bzw. das Mittelzentrum Frankenthal von dort aus per Rad bzw. Pedelec erreichbar ist (siehe unten).

Quellen und Ziele im Umkreis des Frankenthaler Rathauses	
bis 5km	Stadtgebiet Frankenthal
5km bis 7.5km	Bobenheim-Roxheim (7.3), Lambsheim (7.3)
7.5km bis 10km	Ludwigshafen (9.6), Maxdorf (9.6)
10 bis 12.5km	Weisenheim am Sand (10.3), Mannheim-City (10.9), Birkenheide (11.2), Mutterstadt (11.8), Lampertheim (12.1)
12.5 bis 15km	Worms (12.6) Obersülzen (13.7), Dannstadt-Schauernheim, (14.8)
15 bis 23km	Limburgerhof (15.3), Grünstadt (16.8), Neuhofen (16.9), Bürstadt (17.0), Bad Dürkheim (17.5), Viernheim (17.9), Bockenheim (18.3), Schifferstadt (18.5), Biblis (21.7), Bobstadt (19.6), Deidesheim (22.9)
Die Entfernungen wurden mit dem Radroutenplaner der MRN ermittelt. Es wurde jeweils die kürzeste Route über alle Straßen und Wege ausgewählt. *Quelle: http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi*	

1.3 Chancen

Topografie und räumliche Strukturen bieten damit nicht nur die Grundlage für eine hohe Fahrradnutzung innerhalb des Frankenthaler Stadtgebiets. Auch für Quell-Zielverkehr im Umkreis von 15km um Frankenthal besteht aufgrund dieser günstigen Ausgangsbedingungen ein ausgesprochen großes Potenzial für eine hohe Fahrradnutzung. Bei konsequenter Förderung des Radverkehrs in Frankenthal und in der Region könnte ein großer Teil davon ausgeschöpft werden kann. Dies hätte wiederum positive Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen und damit auf Luftqualität, Lärmpegel, Aufenthaltsqualität und allgemein die Lebensqualität.

Kurze Wege bietet Frankenthal aber nicht nur im räumlichen Sinn. Auch die politisch-administrativen Wege sind kurz. In der Mittelstadt gibt es starke Vernetzungen zwischen einem vielfältigen Vereinsleben, Kultur und lokaler Wirtschaft. Darüber hinaus besteht Offenheit für Neues, für unkonventionelle Wege, um Dinge aktiv in die Hand zu nehmen, neue Finanzierungsquellen zu erschließen (z.B. im Bildungsbereich). Dadurch bieten sich im Prinzip gute Chancen, neue Entwicklungen und Veränderungsprozesse schneller in Bewegung setzen zu können als dies in großen Strukturen möglich ist.

1.4 Chronologie der Frankenthaler Radverkehrspolitik

1987/88	**Verkehrskonzept** der Stadt Frankenthal mit einem Kapitel zum Radverkehr sowie Festlegung eines Radwegenetzes in der City und im Nahbereich (Anbindung an Stadtteile)
Seit 1990	Einrichtung von **Tempo 30 Zonen** in Wohngebieten
1996	Beschluss des Bebauungsplans „**Nutzungsregelung Innenstadt**“, der die Anlage weiterer verkehrsberuhigter Gebiete in der Innenstadt vorsieht.
1998	Stadtratsbeschluss über die **Radverkehrskonzeption** Frankenthal, erarbeitet von einer interfraktionellen Arbeitsgruppe in den Jahren 1994-1996, Übernahme in den **Flächennutzungsplan 1998** und seither sukzessive Umsetzung.
2000	Benennung einer **Radverkehrsbeauftragte**n (15 Stellenprozente), Straßenverkehrsbehörde; seit März 2011 vakant
seit 2009	Überprüfung aller **Einbahnstraßen** im Stadtgebiet und Freigabe von 33 Einbahnstraßen (ca. zwei Drittel) für gegenläufigen Radverkehr
2009	Öffnung von Teilen der **Fußgängerzone** für den Radverkehr, teils nur außerhalb der Ladenöffnungszeiten

2 Der BYPAD-Audit-Prozess in Frankenthal

Der Audit-Prozess fand in der Stadt Frankenthal im Zeitraum zwischen Mai 2011 und August 2012 statt.

Nr.	Teilschritt	KW	Datum
1	Termine + BYPAD-Gruppe festlegen	19	12.5.2011
	Anforderung Hintergrundinformationen	19	10.5.2011
2	Zusammenstellung Hintergrundinformationen	25	24.6.2011
3	Vorbereitungsgespräch in Frankenthal Präsentation BYPAD-Methode und Prozess	21	27.5.2011
4	BYPAD-Gruppe Zugang zu Online-BYPAD-Fragebögen ermöglichen (inkl. Info zu BYPAD; Hinweise zum Ausfüllen, Zeitplan)	24	15.6.2011
	Individuelles Ausfüllen der Fragebögen	24-32	9.8.2011
5	Auswertung des Fragebogens	32-33	
	Vorbereitung Meeting I		
6	Präsentation Radverkehrsprojekte/ Infrastruktur (Per Rad)	33	17.8.2011
	Meeting I: Konsensgespräch	33	18.8.2011
7	Auswertung Meeting I	34-46	
	Sichtung/ Recherche + Auswertung Hintergrundinformationen		
	Schlussbericht und Qualitätsplan (=B50 = 50%-Version) per E-Mail an Mitglieder der Evaluationsgruppe	47	23.11.2011
8	Lesen + Stellungnahme B50	47-49	
9	Meeting II: Formulierung von Qualitätszielen Erarbeitung des 14-Punkte-Plans für die Frankenthaler Radverkehrspolitik	49	7.12.2011
10	Meeting III: Fortsetzung der Diskussion von Meeting II	06	9.2.2012
10	Auswertung Meeting II und Meeting III	06-14	
	B95: Schlussbericht und Qualitätsplan (95%-Version) per E-Mail an Mitglieder der BYPAD-Gruppe	15	10.4.2012
	Lesen + Stellungnahme B95	15/16	20.4.2012
	Schlussbereinigung B98: Schlussbericht und Qualitätsplan (98%-Version) per E-Mail an Stadt Frankenthal	18	30.4.2012*
11	Ergebnispräsentation vor Fraktionsvorsitzenden B98-Versand per E-Mail/ auf Papier an Vorsitzende der Stadtratsfraktionen durch Stadtverwaltung Frankenthal	26	26.6.2012
	Lesen + Stellungnahme B98 durch Fraktionsvorsitzende	29	10.7.2012
12	Schlussbereinigung, Druck B100, per E-Mail an Stadt Frankenthal	bis 32	bis 24.7.2012
13	Ergebnispräsentation vor dem PlaUmwA und Beratung des 14-Punkte-Plans; Überreichung des BYPAD-Zertifikats (Presse)	33	14.8.2012
	Aktivitäten der Evaluationsgruppe		

Zusammensetzung der Evaluationsgruppe				
		Teilnahme an Meeting		
Stadtverwaltung		**I**	**II**	**III**
Hellmut Kerutt	Amtsleiter Stadtbauamt , Amt 61	+	+	+
Frank Pfannebecker	Abteilungleiter Tiefbau, Stadtbauamt, Abt. 613	+	+	+
Sybille Bißwurm	Sachgebiet Verkehrsplanung, Abt. Tiefbau, Stadtbauamt, Abt. 613-3	+	+	+
Heike Zengerle	Abteilungsleitung Straßenverkehrsbehörde, Ordnungs- und Umweltschutzamt, Abt. 322	+	+	-
Politik				
Martin Hebich	Bürgermeister, Dezernat B	+	+	+
Externe				
Daniel Strotmann	Wirtschaftsförderung Frankenthal (Pfalz) GmbH	+	+	+
Alexander Koch	Kreispolizeibehörde, PK im Schichtdienst	+	+	+
Alexander Maurer	Kreispolizeibehörde	+	+	+
Nutzergruppen				
Gabriele Wieczorek	ADFC, 1. Vorsitzende KV Frankenthal	+	+	-
Dr. Günther Matthias	ADFC, 2. Vorsitzender KV Frankenthal	+	+	+
Heinz Rullmann	ADFC, KV Frankenthal	-	-	+
Prozessbegleitung				
Ursula Lehner-Lierz	velo:consult, Männedorf, Schweiz/ Auditorin	+	+	+
Dr. Jürgen Göttsche	Creaktive Verkehrssicherheit, Marl/ Audit-Assistenz	+	+	+

Befahrung am 17.8.2011

Erwartungen und Befürchtungen der Teilnehmenden an den BYPAD-Prozess

Die nachfolgende Aufstellung gibt die Erwartungen und Befürchtungen der Mitglieder der BYPAD-Gruppe zu Beginn der ersten Sitzung wieder. Sie sind hier thematisch strukturiert und zusammengefasst (für die vollständige Liste siehe Anhang 3)

Erwartungen

An den BYPAD-Prozess selbst

- Offene Aussprache der Beteiligten
- Schwächen in der Radverkehrspolitik erkennen
- „Wir-Gefühl“ hinsichtlich Arbeitsergebnisses und dessen Vertretung nach außen

Denkanstöße/ Akteure stärken/ Fachlicher Input

- Anregungen, was zu tun ist, was möglich ist (Best-Practice-Beispiele, Innovationen)
- Konkrete Handlungsvorschläge (auch Polizeibereich)
- Neue Sichtweisen, Weiterentwicklung möglich machen, Neues ausprobieren können

Koordination/ Kooperation/ Kommunikation verbessern

- Regelmäßiger Austausch innerhalb der Stadtverwaltung/ mit Externen
- Bessere Zusammenarbeit mit Stadtverwaltung
- Andere Herangehensweise
- Work Flow für Baumaßnahmen (wer ist wann zu beteiligen)
- Mitstreiter auf verschiedenen Ebenen finden
- Bessere Kommunikation

Politischer Stellenwert des Radverkehrs

- Dass die Radverkehrspolitik in und von ALLEN Bereichen ernst genommen wird
- Radfahrer gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer
- Ganzheitliche Betrachtungsweise, weg von Einzelbetrachtungen

Ziele/ Strategie

- Ziele für die nächsten ca. 10 Jahre und Auflistung der einzelnen Schritte (Rolle Auto/ Rolle Fahrrad)
- Prioritätenliste für Um-, Ausbau

Ressourcen (Personal, finanzielle Mittel)

- Mittel für Belange Radverkehr (eigenes Budget im Haushalt)
- Zukünftig breitere Aufstellung, klare Ansprechpartner (mehr Personal)
- Balance zwischen Zielen und Ressourcen

Infrastruktur

- Qualitätsverbesserungen
- Vorschläge für eine verbesserte Verkehrsführung
- Trennung von Rad- und Kraftfahrzeugverkehr
- Instandsetzung und Erhaltung des Radwegenetzes der Stadt Frankenthal

Verbesserung Verkehrssicherheit der Radfahrenden

- Reduzierung der Verletztenzahlen

- Schaffung eines größeren Verantwortungsbewusstseins bei den Fahrradfahrern
- Verkehrssicherheit optimieren
- Entschärfung von möglichen Unfallhäufungspunkten durch Ausbau des Radwegenetzes

Befürchtungen

Viel Diskussion, aber Radverkehr wird nicht ernst genommen

- Alles nur für die Schublade - auf halbem Weg stehen bleiben
- Zerredung, Zerpflückung durch Vertreter von Partikularinteressen/ von Politik
- Angst vor der eigenen Courage
- Verwässerung des Konzepts
- Nur kurz anhaltende Verbesserungen, keine kontinuierliche Bearbeitung des Themas Radverkehr
- erfolgreiche Radverkehrspolitik auch nach Abschluss BYPAD möglich?

Ressourcen (Personal, finanzielle Mittel)

- Weiterverfolgung scheitert an Ressourcen
- Handlungsunfähigkeit aufgrund eingeschränkter finanzieller Möglichkeiten
- Dass das Punkte-Programm nicht weiter verfolgt wird (Personal, Mittel etc.)

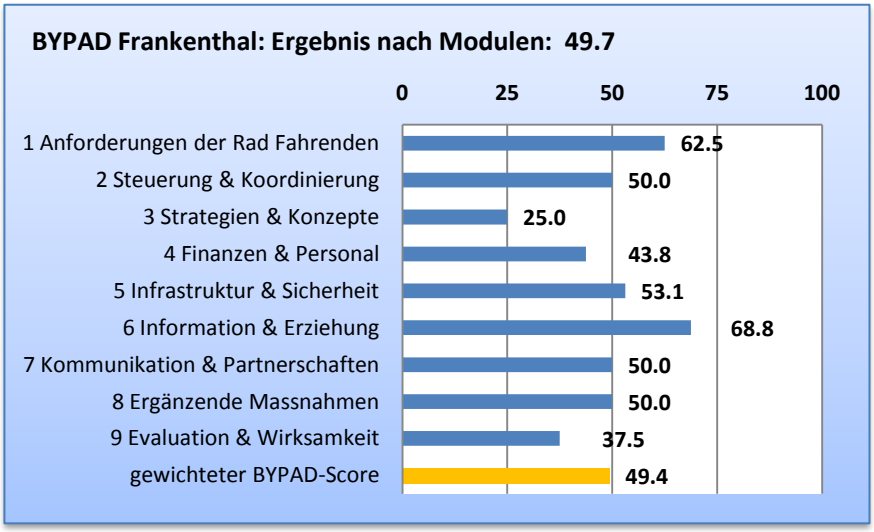
Inhaltliche Prioritätensetzung

- Prioritätensetzung Infrastruktur versus Erziehung/ Information

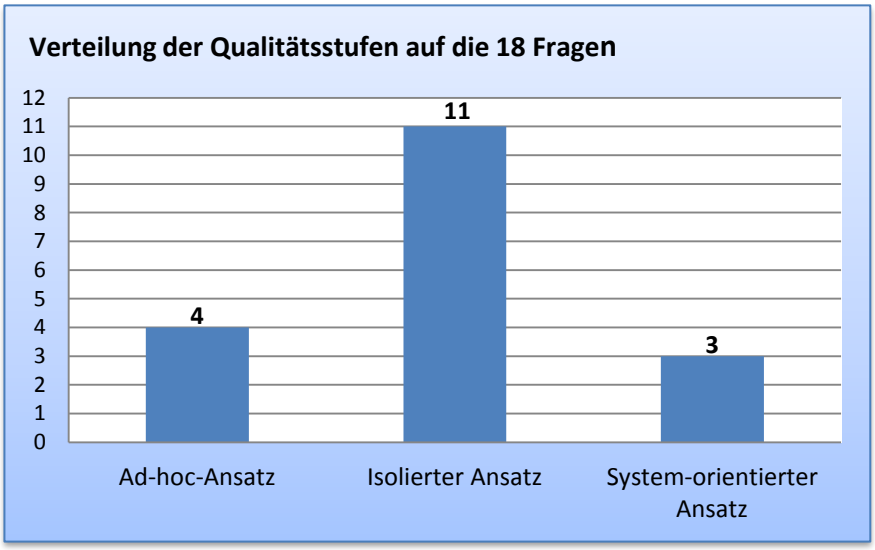
3 BYPAD-Meeting I: Bewertung der bisherigen Radverkehrspolitik

3.1 Ergebnisse im Überblick

Auf der gewichteten BYPAD-Entwicklungsleiter erreicht die Stadt Frankenthal 49.4 Punkte auf einer Skala von 0 – 100. Damit erreicht die Radverkehrspolitik der Stadt Frankenthal die Stufe **„Ad-hoc-Ansatz“**, verfehlt die Stufe „Isolierter Ansatz“ jedoch nur sehr knapp.

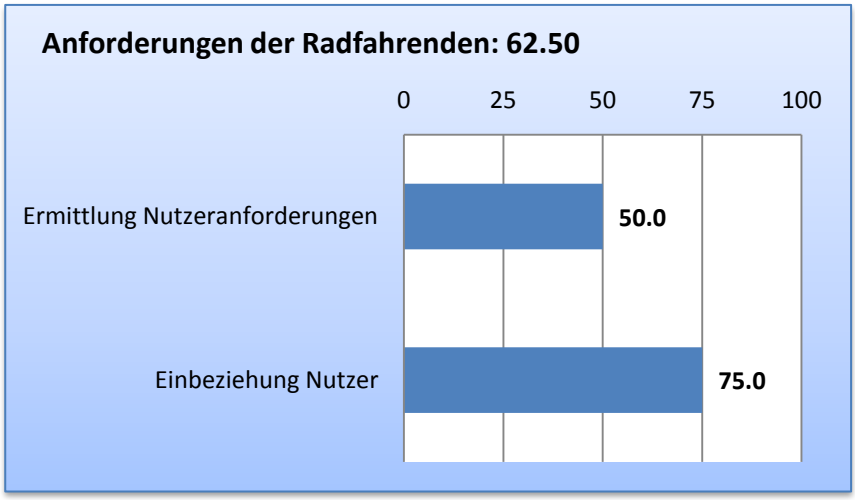


Über alle BYPAD-Module betrachtet streuen die erreichten Punkte zwischen 25 und 68.8 Punkten. Bei drei Modulen wird die Stufe „Ad-hoc-Ansatz“ erreicht, bei sechs Modulen die Stufe „Isolierter Ansatz“. Bei Betrachtung der 18 Einzelfragen zeigt sich eine größere Streuung. Sie erreichten Punktzahlen liegen zwischen 25.0 und 87.5.Punkten. Bei der überwiegenden Zahl der 18 Fragen wird die Stufe „Isolierter Ansatz“ erreicht, bei zwei Fragen die Stufe „System-orientierter Ansatz“. Bei vier Fragen erreicht Frankenthal die Stufe „Ad-hoc-Ansatz“.



BYPAD-Audit der Radverkehrspolitik in Frankenthal: Ergebnisse pro Frage		Level	
		abs.	rel.
M1: Anforderungen der Rad Fahrenden		**2.5**	**62.5**
1	Wie ermittelt die Gemeinde die Anforderungen der Radfahrenden?	2.0	50.0
2	Wie werden die Radfahrenden in die Radverkehrspolitik einbezogen?	3.0	75.0
M2: Steuerung der Politik + Koordinierung		**2.0**	**50.0**
3	Welchen Einfluss haben die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung auf den radverkehrspolitischen Entscheidungsprozess?	2.0	50.0
4	Wie ist die Zusammenarbeit zwischen externen Organisationen organisiert (z. B. ÖV-Unternehmen, übergeordneten Behörden?	2.0	50.0
M3: Strategien + Konzepte		**1.0**	**25.0**
5	Was beinhaltet die kommunale Radverkehrspolitik, und wie wird ihre Umsetzung sicher gestellt?	1.0	25.0
M4: Finanzen + Personal		**1.8**	**43.8**
6	Wie wird die Finanzierung der Radverkehrspolitik sicher gestellt?	1.0	25.0
7	Von wem wird die Radverkehrspolitik vorbereitet und umgesetzt?	2.5	62.5
M5: Infrastruktur + Sicherheit		**2.1**	**53.1**
8	Wie ausgedehnt ist das Radverkehrsnetz?	1.0	25
9	Wie ist der Unterhalt der Radverkehrsinfrastruktur organisiert?	2.5	62.5
10	Was wird zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrenden getan?	2.0	50.0
11	Was wird zur Optimierung der Kombination von Öffentlichem Verkehr und Radverkehr getan?	3.0	75.0
M6: Information + Erziehung		***2.8***	***68.8***
12	Wie werden die Bürgerinnen und Bürger über die Radverkehrspolitik informiert?	2.0	50.0
13	Was wird in den Bereichen Erziehung und Radfahrtraining getan?	*3.5*	*87.5*
M7: Kommunikation + Partnerschaften		**2.0**	**50.0**
14	Welche Initiativen werden ergriffen, um verschiedene Zielgruppen durch "weiche" Maßnahmen zum Radfahren anzuregen?	2.0	50.0
M8: Ergänzende Maßnahmen		**2.0**	**50.0**
15	Was wird zur Eingrenzung der Autonutzung getan?	2.0	50.0
16	In wieweit unterstützt die aktuelle Siedlungspolitik die Radverkehrspolitik?	2.0	50.0
M9: Evaluation + Wirksamkeit		**1.5**	**37.5**
17	Wie werden Daten zur Fahrradnutzung erhoben und genutzt?	1.0	25.0
18	Wie erhebt bzw. nutzt die Gemeinde Daten zur Sicherheit des Radverkehrs?	2.0	50.0
	Gesamtpunkte (ungewichtet)	***1.96***	***49.0***
	Gesamtpunkte (gewichtet)	***1.98***	***49.4***

3.2 Modul 1: Anforderungen der Radfahrenden (Fragen 1 bis 2)



Frage 1: **Wie ermittelt die Stadt die Anforderungen der Radfahrenden?**

Aktivitäten

Bis auf eine Schülerbefragung in den 1980er Jahren gab es in Frankenthal bisher keine Erhebungen der spezifischen Nutzeranforderungen. Eine wichtige Quelle zur Ermittlung der Anforderungen der Radfahrenden stellen die drei- bis viermal jährlich stattfindenden Austauschtreffen der RadverkehrskoordinatorInnen anderer Kommunen im Rhein-Main-Neckar-Raum dar, an der die Verkehrsplanerin (und – bis März 2011 - die ehemalige Radverkehrsbeauftragte) teilnehmen.

Mit dem ADFC gibt es einen informellen Austausch. Ein- bis zweimal jährlich diskutierten Radverkehrsbeauftragte, Verkehrsplanerin und ADFC bei Befahrungen mit dem Rad Problempunkte vor Ort.

Bewertung BYPAD-Gruppe

Der Konsens liegt bei der Gruppe bei Stufe 2.

Frage 2: **Wie werden die Radfahrenden in die Radverkehrspolitik einbezogen?**

Aktivitäten

Bei konkreten Projekten wird der ADFC gelegentlich beteiligt. Sofern er sich mit Anregungen bzw. konkreten Projektvorschlägen an die Stadtverwaltung wendet, werden diese ernsthaft überprüft.

Bewertung BYPAD-Gruppe

Der Konsens liegt bei der Gruppe bei Stufe 3.

MODUL 1 NUTZERANFORDERUNGEN GESAMT: 2.5 (62.5%)

Handlungsmöglichkeiten und Vorschläge Modul 1: Anforderungen der Radfahrenden

Verkehrsdaten

Grundsätzlich regelmäßige Erhebung von Verkehrsdaten als Arbeitsgrundlage für die Planung, nicht nur wenn es brennt bzw. zu einmaligen Projekten.

Nutzergruppen einbeziehen

Es müssten mehr Projekte gemeinsam mit den Nutzergruppen erfolgen, um den Anforderungen gerecht zu werden und um eine zielführende stetige Entwicklung des Radverkehrs zu ermöglichen.

Nutzerorganisationen sollten von der Projektidee bis zur Ausführung in den Prozess einbezogen werden.

Arbeitskreis Radverkehr

Einrichtung eines breit zusammen gesetzten Frankenthaler Arbeitskreises Radverkehr (s.u.), an dem auch der ADFC und andere Interessensgruppen beteiligt sind, um sicher zu stellen, dass deren Belange von der Projektidee bis zur Ausführung in Planungsprozesse einbezogen werden.

Rat aufs Rad

Zur Verbesserung des Problem- und Qualitätsbewusstseins bei Entscheidungsträgern und Akteuren innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung sollte der Arbeitskreis Radverkehr regelmäßige Netzbefahrungen durchführen, um die Fragestellungen vor Ort zu diskutieren.

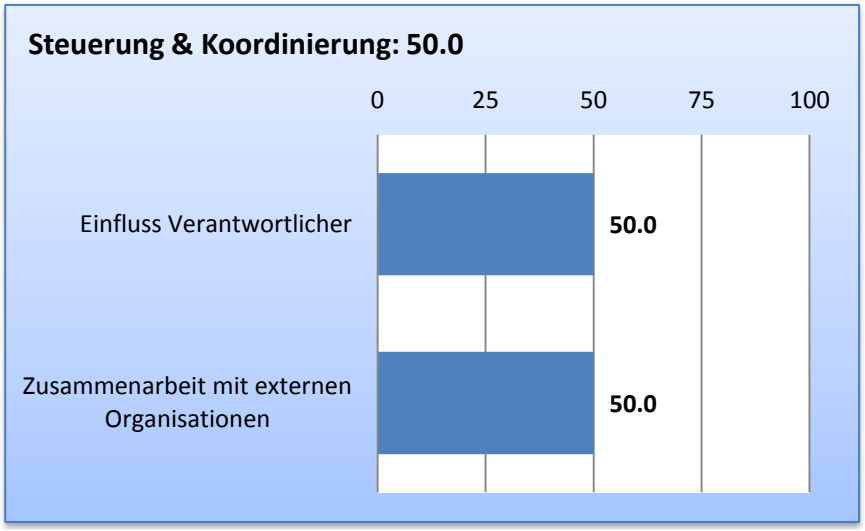
Mit Hochschulen kooperieren

Für Erhebungen von Nutzeranforderungen, die für die Stadt Frankenthal zu aufwändig sind, sollte die Zusammenarbeit mit der TU Kaiserslautern oder den Universitäten Mainz oder Mannheim gesucht werden, um solche Erhebungen im Rahmen von Praktika, Bachelor- oder Masterarbeiten durchführen zu können.

Austausch intensivieren

Zur Ermittlung von Nutzeranforderungen, deren Erhebungen für die Stadt Frankenthal zu aufwändig sind, sollte die bisherige Zusammenarbeit mit den für Radverkehrsfragen zuständigen Verwaltungsfachleuten der Metropolregion Rhein-Neckar und darüber hinaus genutzt und intensiviert werden.
Das Informationsangebot der Fahrradakademie, der nordrhein-westfälischen, baden-württembergischen und bayrischen Städtenetzwerke (Seminare, Workshops, Studienreisen, Publikationen) sollten genutzt werden.

3.3 Modul 2: Steuerung der Politik + Koordinierung (Fragen 3 bis 4)



Frage 3: **Welchen Einfluss haben die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung auf den radverkehrspolitischen Entscheidungsprozess?**

Aktivitäten

Politik und Verwaltung in Frankenthal zeigen sich dem Thema Radverkehr gegenüber generell offen. Die Belange des Radverkehrs werden von den PolitikerInnen und Verwaltungsfachleuten der verschiedenen Fachbereiche in der Regel berücksichtigt. Dem steht aber gegenüber, dass es keine politisch beschlossene Vision über die Rolle des Radverkehrs in der Stadt Frankenthal gibt, dass eine umfassende Radverkehrsstrategie sowie die für deren Umsetzung notwendigen politischen Entscheidungen, Ressourcen (Personal und finanzielle Mittel) fehlen.

Dies führt dazu, dass im Stadtrat bzw. dem zuständigen Ausschuss Verwaltungsvorlagen über radverkehrspolitische Maßnahmen immer wieder an Detailfragen scheitern, da Grundsatzbeschlüsse fehlen. Im Konfliktfall wird Maßnahmen für andere Verkehrsmittel bzw. in anderen Fachbereichen die Priorität vor dem Radverkehr gegeben.

Fragen zur Radverkehrskonzeption (Infrastruktur) werden in der Stadtverwaltung auf Initiative des Stadtbauamts ämterübergreifend einmal jährlich in internen Arbeitsgesprächen unter Beteiligung von Stadtbauamt (Amtsleiter, Abteilungsleiter), Verkehrsplanung, (Straßenverkehrsbehörde (Radverkehrsbeauftragter) behandelt, periodisch mit Beteiligung des zuständigen Dezernenten. Da die Stelle der Radverkehrsbeauftragten seit März 2011 vakant ist, hat dieses Gespräch in 2011 noch nicht stattgefunden.

Bewertung BYPAD-Gruppe

Über die Bewertung der Bedeutung des Radverkehrs in der städtischen Politik besteht in der Evaluationsgruppe Dissens (Stufe 2 oder 3). Einschätzungen, dass Radverkehr gleichwertig behandelt wird, steht die überwiegende Einstellung gegenüber, dass Radverkehr nachrangig behandelt wird.

Kommentar der Auditorin

Aufgrund der Tatsache, dass es kein eigenes Budget für den Radverkehr gibt, erscheint Stufe 2 angemessener.

Frage 4:	**Wie ist die Zusammenarbeit zwischen externen Organisationen organisiert (z. B. ÖV-Unternehmen, übergeordneten Behörden?)**
Aktivitäten	Die Zusammenarbeit mit externen Partnern und übergeordneten Behörden (Landesbetrieb Mobilität, ÖV-Unternehmen) wird als gut bezeichnet. Zu speziellen Fragen gibt es gelegentlich bzw. regelmäßig Arbeitsgruppen (Fahrradtourismus wie z.B. Anlage und Wegweisung Salierradweg). Auf Initiative der Verkehrsplanerin gibt es einen turnusmäßigen Austausch mit anderen für den Radverkehr zuständigen Fachleuten aus anderen Städten in der Metropolregion Rhein-Neckar und darüber hinaus, der als sehr inspirierend wahrgenommen wird. Bis März 2011 gab es eine regelmäßig tagende Arbeitsgruppe mit VertreterInnen aus Verkehrsplanung, Radverkehrsbeauftragter und Polizei, die Fragen des Radverkehrs bearbeitete. Insgesamt wäre es wünschenswert, die Zusammenarbeit mit externen Partnern zu intensivieren.
Bewertung BYPAD-Gruppe	Die BYPAD-Gruppe einigt sich auf Stufe 2.

MODUL 2 STEUERUNG POLITIK + KOORDINIERUNG: GESAMT: 2.0 (50.0%)

Handlungsmöglichkeiten und Vorschläge Modul 2: Steuerung der Politik + Koordinierung

Arbeitsgruppen	Es sollten regelmäßig tagende Arbeitsgruppen gebildet werden, was allerdings entsprechende Personalressourcen erfordern würde.
Radverkehrspolitik	Die Politik sollte die Belange des Radverkehrs mit zielgerichteten Maßnahmen und finanziellen Mitteln mehr unterstützen.
Radverkehrsbeauftragte/r	Wiedereinrichtung der Stelle/ Funktion des/der Radverkehrsbeauftragten
Arbeitskreis Radverkehr	*Einrichtung eines Frankenthaler Arbeitskreises Radverkehr. Dazu bietet es sich an, dass die BYPAD-Gruppe den Kern dieses Arbeitskreises bildet, erweitert um VertreterInnen verschiedener Interessensgruppen (Eltern, Senioren, MigrantInnen, ...). Je nach besprochener Thematik sollten externe Partner oder potenzielle Akteure (Vertreter von Schulen, Arbeitgebern, Einzelhandel, Verkehrsverbund, Busunternehmen, Fahrlehrer etc.) hinzu gezogen werden.*
Städtische Diensträder	***Dienstwege** während der Arbeitszeit sollten, wo sinnvoll und möglich, mit städtischen Diensträdern zurück gelegt werden. Damit kann die Stadt Frankenthal **Vorbildrolle** übernehmen und zeigen, dass sie die Radverkehrsförderung ernst nimmt. Das **Fahrrad wird sichtbarer im Straßenbild**, und die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung lernen im Vorbeifahren die **Probleme im Radverkehrsnetz kennen**. Dafür sollten die Dienststellen, deren Mitarbeitende im Stadtgebiet unterwegs sind (z.B. Stadtbauamt, Sozialdienste etc.) entsprechend ihrem Bedarf mit qualitativ hochwertigen **Diensträdern im Design der Stadt Frankenthal** ausgestattet werden. Dies erfordert dafür taugliche Fahrräder, eine unkomplizierte Ausleihe und ein **professionelles Flottenmanagement**.*

3.4 Modul 3: Strategien + Konzepte (Frage 5)

Frage 5: **Was beinhaltet die städtische Radverkehrspolitik, und wie wird ihre Umsetzung sicher gestellt?**

Aktivitäten

Grundlage der aktuellen Radverkehrspolitik der Stadt Frankenthal ist die **Radverkehrskonzeption**, die in den Jahren 1994-1996 von einer interfraktionellen Arbeitsgruppe erarbeitet und 1998 vom Stadtrat beschlossen wurde. Sie ist eine Weiterentwicklung der Ausführungen zum Radverkehr im **Verkehrskonzept** der Stadt Frankenthal von 1987/88, in dem ein städtisches Radverkehrsnetz festgelegt wurde. Die Radverkehrskonzeption, war auch Grundlage der Aussagen zum Radverkehr im Frankenthaler **Flächennutzungsplan**, der 1998 vom Stadtrat beschlossen wurde. Alle Verkehrsarten werden dort einzeln betrachtet.

Die Radverkehrskonzeption ist Grundlage für die kurz-, mittel- und langfristige Ergänzung und Komplettierung des Frankenthaler Radwegenetzes.

Ziele der Radverkehrskonzeption sind es, ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz auf dem Stadtgebiet von Frankenthal zu realisieren mit Anbindung an die Radverkehrsrouten der umliegenden Städte und Gemeinden sowie die regionalen Routen im Umland, das Netz zu ergänzen, bestehende Netzlücken zu schließen und Umwege und Barrieren zwischen wichtigen Quellen und Zielen zu beseitigen. Im Mittelpunkt stehen dabei die Belange des Schulverkehrs und des Radverkehrs im Stadtzentrum.

Als Netzelemente enthält die Radverkehrskonzeption straßenbegleitende oder selbständig geführte Radwege und kombinierte Geh- und Radwege, Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn, z.T. im Zusammenhang mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sowie die mit der StVO-Novelle von 1997 (zunächst probeweise ermöglichte) gegenläufige Führung des Radverkehrs in Einbahnstraßen.

Das im Sachgebiet Verkehrsplanung und in der Straßenverkehrsbehörde 2009 gemeinsam erarbeitete **Vier-Säulen-Modell** ist eine Zusammenstellung umgesetzter, geplanter und wünschenswerter Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur, Service und Öffentlichkeitsarbeit. Dieses verwaltungsinterne Arbeitspapier zeigt ein gegenüber der ausschließlich auf Infrastruktur beschränkten Radverkehrskonzeption von 1998 deutlich erweitertes Verständnis von Radverkehrspolitik. Es hat den Charakter einer Kurzdokumentation umgesetzter Maßnahmen und Ideensammlung für künftige Projekte.

Bewertung BYPAD-Gruppe

Die BYPAD-Gruppe einigt sich auf Stufe 1.

Kommentar der Auditorin

*Die Radverkehrskonzeption beschränkt sich ausschließlich auf Radverkehrsinfrastruktur. Eine Radverkehrsnetzplanung auf Basis einer Analyse der räumlichen Struktur, der wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehr, Erstellung eines Wunschliniennetzes, Abbildung der Wunschlinien auf das reale Straßen- und Wegenetz etc. existiert nicht. Die Radverkehrskonzeption ist eine Rad**wege**konzeption, die sich an der Machbarkeit ganz überwiegend baulicher Radwege am Hauptverkehrsstraßennetz orientiert.*

Messbare Ziele mit Zeithorizont *fehlen in der Radverkehrskonzeption ebenso wie eine* ***Prioritätensetzung*** *für die operationalen Ziele und die* ***Bereitstellung von personellen und finanziellen Mitteln*** *für ihre Umsetzung.*

Es fehlt eine ***Definition*** *der* ***Rolle****, die der* ***Radverkehr innerhalb*** *der* ***Frankenthaler Gesamtmobilität*** *führen soll. Es fehlt insgesamt eine Definition, wie die Stadt Frankenthal die Gesamtmobilität in den nächsten X Jahren auf ihrem Stadtgebiet gestalten will. Diese Debatte muss geführt werden.*

Es ist unklar, ob in Frankenthal ein ***höherer Radverkehrsanteil gewünscht*** *ist, und wenn ja:* ***welcher?*** *Diese* ***politische Debatte*** *muss geführt werden und* ***Ziele*** *beschlossen werden.*

Um den ***Radverkehr systematisch*** *zu* ***fördern****, ist eine* ***Radverkehrsstrategie*** *mit einem umfassenden Ansatz erforderlich. Sie muss strategische, messbare Ziele mit realistischem Zeithorizont haben, ein Maßnahmenprogramm mit operationalen Zielen, Prioritätensetzung und Bereitstellung von Ressourcen für die Einzelmaßnahmen.*

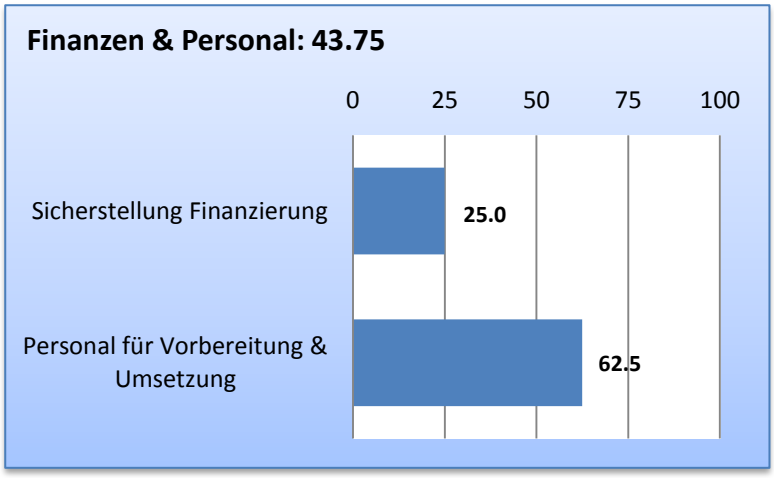
MODUL 3 STRATEGIEN + KONZEPTE GESAMT: 1.0 (25.0%)

Handlungsmöglichkeiten und Vorschläge Modul 3: Strategien + Konzepte

Maßnahmenprogramm

Die Politik sollte **messbare Ziele** für die Frankenthaler Radverkehrspolitik mit einem **erreichbaren Zeithorizont** und ein daraus abgeleitetes, verbindliches **Maßnahmenkonzept** beschließen und die für die Umsetzung **Ressourcen** (Personal und Finanzen) bereit stellen.

3.5 Modul 4: Finanzen + Personal (Fragen 6 bis 7)



Frage 6: **Wie wird die Finanzierung der Radverkehrspolitik sichergestellt?**

Aktivitäten: Für den Radverkehr steht kein eigenes Budget zur Verfügung. Im Fall von Unfallhäufungspunkten mit Beteiligung von Radfahrenden werden finanzielle Mittel aus dem allgemeinen Verkehrsbudget genutzt, um Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu treffen.

Bei ausreichendem Druck werden von Dritten eingebrachte Ideen finanziell unterstützt.

Die Aufstellung neuer Fahrradabstellanlagen und der Ersatz alter Fahrradständer durch funktionelle Fahrradparksysteme geschehen sukzessive aus Mitteln für die Unterhaltung („laufendes Geschäft“).

Bewertung BYPAD-Gruppe Bei der Evaluationsgruppe besteht Konsens darüber, dass wegen fehlender Ressourcen kaum Handlungsspielraum besteht. Die Evaluationsgruppe einigt sich auf Stufe 1.

Frage 7: **Von wem wird die Radverkehrspolitik vorbereitet und umgesetzt?**

Aktivitäten Radverkehrsplanung ist bei der Stadt Frankenheim im Stadtbauamt angesiedelt. Die Verwaltungsfachleute, in deren Zuständigkeitsbereich Konzeption und Umsetzung von Infrastruktur fällt, sind auch für Radverkehrspolitik und Radverkehrsinfrastruktur zuständig. Angesichts der Vielzahl anderer Aufgaben steht der Verkehrsplanerin nur ein kleines Zeitbudget für die Planung von Radverkehrsinfrastruktur und weitere Radverkehrsangelegenheiten zur Verfügung.

Im Zusammenhang mit der StVO-Novelle wurde 2009 eine Mitarbeiterin der Straßenverkehrsbehörde mit 15 Stellenprozenten zur städtischen Radverkehrsbeauftragten ernannt. Ihre Aufgaben waren – in Zusammenarbeit mit der Verkehrsplanerin – die Überprüfung von Radwegabschnitten auf Benutzungspflicht und verkehrsrechtliche Umsetzung, Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr, Freigabe von Teilen der Fußgängerzone für den Radverkehr. Seit März 2011 ist die Stelle vakant. Die Neubesetzung ist vorgesehen, steht aber noch aus.

Bewertung BYPAD-Gruppe In der Gruppe besteht Konsens über Stufe 2.5.

Kommentar der Auditorin	*Angesichts der fehlenden Finanzmittel und der sehr knappen personellen Ressourcen ist es kaum möglich, den Radverkehr spürbar zu fördern.*

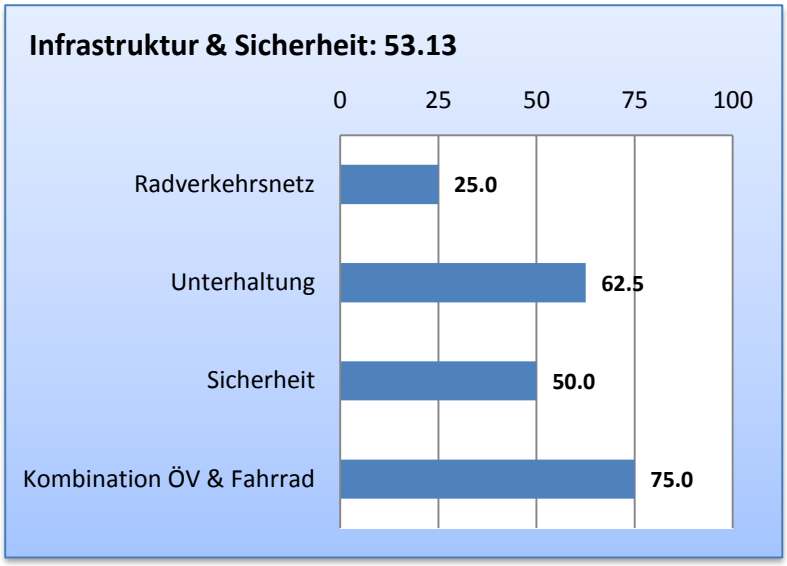
MODUL 4 FINANZEN + PERSONAL GESAMT: 1.75 (43.75%)

Handlungsmöglichkeiten und Vorschläge Modul 4: Finanzen + Personal

Radverkehrsbudget	Der Stadtrat beschließt ein eigenes Radverkehrsbudget.
Mehrjahresbudgets	Der Stadtrat beschließt Radverkehrsbudgets für mehrere Jahre.
Innovationen	Ein Teil des Radverkehrsbudgets wird regelmäßig für innovative Projekte in allen Bereichen der Radverkehrspolitik (Modul 1 bis Modul 9) bereit gestellt.
Strategische Partnerschaften	Zusätzliche Finanzmittel werden kontinuierlich eingeworben, indem Gemeinschaftsprojekte mit öffentlichen und privaten Partnern initiiert werden.
Integrierte Projekte	Die Stadt Frankenthal investiert in integrierte Projekte, in denen der Radverkehr wesentlicher Bestandteil ist und für die es eine Gesamtfinanzierung gibt.
Mehr Personal	Mehr Personal oder sogar eigener Fachbereich (Radverkehr in Frankenthal).
Sofortmaßnahmen	*Budget für kleinere bzw. schnell realisierbare Maßnahmen bereit stellen.*
Straßenbau/-Unterhaltung	***Radverkehr immer mitdenken:*** *Bei Tiefbaumaßnahmen bzw. baulicher Unterhaltung, wenn die Straßendecke sowieso erneuert werden muss, Verbesserungen für den Radverkehr umsetzen; Kostenverteilung nach* ***Verursacherprinzip****. Dies setzt die Existenz eines* ***Radverkehrsnetzplan****s voraus, um Aussagen über die Funktion und Bedeutung des entsprechenden Streckenabschnitts und die daraus folgende Ausgestaltung machen zu können.*
Neue Finanzierungsquellen	*In Abhängigkeit von der absoluten Höhe der jährlichen* ***Stellplatzablösebeträge für nicht realisierte Pflichtstellplätze für Autos****: Verwendung eines Teils dieses Betrags für Fahrradparken.*
Schulprojekte	*Es sollte versucht werden, die Fa. Sternjakob als Frankenthaler Unternehmen und Hersteller des Scout-Schulranzens für die Zusammenarbeit in Schulverkehrsprojekten zu gewinnen.*
Lokale Arbeitgeber	*Kooperation mit lokalen Arbeitgebern in Mitmachkampagnen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“.*
Akteure fit machen	*Zur Stärkung der politischen, administrativen und gesellschaftlichen Akzeptanz, der Bewusstseinsbildung, der Informations- und Wissensvermittlung sowie dem Erfahrungsaustausch sollte die Stadt Frankenthal alle Gelegenheiten und Formen nutzen: interne Schulungen, Veranstaltung von und Teilnahme an Workshops, Fachtagungen, Konferenzen, Runde Tische, Studienreisen, ...*
(Mini-)Studienreisen	*Studienreisen der radverkehrspolitischen Akteure in Rat und Verwaltung, zu denen externe Akteure aus Frankenthal eingeladen werden, geben die Möglichkeit, sich vor Ort gezielt zu bestimmten Themen auszutauschen*

und von den Erfahrungen anderer Städte zu lernen.
Studienreisen können helfen, eventuelle Blockaden aufzulösen, da sie bei kritischen Partnern einen Meinungswandel hervorrufen können.
Hierzu bieten sich u. a. Städte in der Metropolregion Rhein-Neckar an, Mitgliedsstädte des BYPAD-Netzwerks, der Fahrradstädtenetzwerke in Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg oder Bayern.

3.6 Modul 5: Infrastruktur + Sicherheit (Fragen 8 bis 11)



Frage 8: **Wie ausgedehnt ist das Radverkehrsnetz?**

Aktivitäten

Die Stadt Frankenthal verfügt über ein Netz überwiegend **baulicher, Straßen begleitender Radwege und kombinierter Geh- und Radwege**, die den Ausbaustandards der jeweiligen Zeiten entsprechen, in denen sie angelegt wurden. Die Radwege liegen in der Regel an **den klassifizierten, meist mehrspurig ausgebauten Hauptverkehrsstraßen mit hohem DTV und hohem Schwerverkehrsanteil**. Die **Knoten**bereiche sind entsprechend **groß bzw. komplex**, oft mit **freien Rechtsabbiegespuren** und **abgesetzter Führung des Radverkehrs**.

Der **Radverkehrskonzeption von 1998** liegt das im Verkehrskonzept von 1987/88 festgelegtem Radverkehrsnetz zu Grunde, das sich am bestehenden Hauptverkehrsstraßennetz orientiert und für den Innenstadtbereich die Führung des Radverkehrs über verkehrsberuhigte Straßen vorsieht. Auf Basis einer **Bestandsanalyse** aller Streckenabschnitte dieses Netzes wurde 1994-1996 der **Handlungsbedarf** ermittelt. Netzlücken und fehlende Verbindungen wurden identifiziert, wobei ein besonderer **Schwerpunkt** auf den **Schulverkehr** und die **Innenstadt** gelegt wurde.

Entsprechend ihren finanziellen Möglichkeiten hat die Stadt Frankenthal seither an der Komplettierung, Ergänzung und Verbesserung der städtischen Radverkehrsinfrastruktur gearbeitet.

Nach der StVO-Novelle in 2009 wurde im darauf folgenden Jahr von der Verwaltung eine systematische Überprüfung der baulichen Radwege hinsichtlich Sicherheits- und Qualitätsanforderungen initiiert, um daraus Folgerungen für die Beibehaltung oder Aufhebung der **Radwegwegbenutzungspflicht** zu ziehen. Auf Wunsch der Politik wurde diese systematische Überprüfung aber eingestellt

Maßnahmen im Radverkehrsnetz betreffen ganz überwiegend die **Streckenabschnitte**. **Knoten** wurden bisher wegen des hohen Kostenaufwands **kaum umgestaltet**. An einigen Knoten wurden in den letzten Jahren die Lichtsignalanlagen so umprogrammiert, dass Radfahrende den

Knoten trotz mehrerer Lichtsignalanlagen mit nur einem Stopp passieren können.

Eine **direkte, sichere Führung des Radverkehrs über die Knoten gibt es nicht**. Entsprechend stellen die Knoten innerhalb des Radwegenetzes ein **großes Verkehrssicherheitsproblem** dar, wie die jährlichen Zahlen der gemeinsamen Unfallkommission von Stadt Frankenthal und Polizeiinspektion Frankenthal zeigen.

Abseits der Hauptverkehrsstraßen gibt es attraktive Verbindungen im Nebenstraßennetz. Da es **nur für vereinzelte Strecken eine Wegweisung** gibt, sind diese **Nebenstrecken aber nur für Ortskundige auffindbar** und nutzbar.

Autofreie, direkte, grüne Route durch das Wohngebiet östlich der Mahlastraße, nur für Ortskundige auffindbar.

Durch die Einrichtung von **Tempo 30-Zonen** im Stadtzentrum innerhalb des inneren Rings sowie in Wohngebieten, hat die Stadt wichtige strukturelle Voraussetzungen zur Förderung des Radverkehrs geschaffen.

Alle **Einbahnstraßen** in Frankenthal wurden überprüft und seit 2009 bisher 33 (ca. zwei Drittel) für gegenläufigen Radverkehr freigegeben. Dies hat zu einer Verdichtung des Radverkehrsnetzes, einer besseren Durchlässigkeit und insgesamt kürzeren Verbindungen geführt.

Teile der **Fußgängerzone** wurden seit 2009 ganztägig, andere Straßenzüge, zunächst probeweise, außerhalb der Ladenöffnungszeiten (von 20:00 bis 7:00 Uhr) für den Radverkehr geöffnet.

Trotz aller getroffenen Maßnahmen verfügt die Stadt Frankenthal in 2011 über ein **lückenhaftes Netz**, das **Qualitäts- und Sicherheitsprobleme** aufweist. Das Angebot an Infrastruktur für den Radverkehr ist **eher** eine **Ansammlung von Einzelmaßnahmen als** ein **städtisches Radverkehrsnetz, das alle wichtigen Quellen und Ziele verbindet**.

Ein Problem stellt das verbreitete **Falschparken von Autos auf Radwegen** dar, weil es einen Teil der Radverkehrsinfrastruktur unbenutzbar macht und eine Gefährdung des fließenden Radverkehrs darstellt. Die Überwachung fällt in die Zuständigkeit des Ordnungsamts. Falschparken kann aber aus personellen Gründen weder dort noch bei der Polizei im erforderlichen Umfang geahndet werden.

Bewertung BYPAD-Gruppe

Bisher wurde in Frankenthal bzgl. des Radverkehrs nicht in Netzen gedacht. Stattdessen waren Details Gegenstand der Debatten in der Verwaltung und in Ausschuss und Stadtrat.

Die BYPAD-Gruppe einigt sich auf Stufe 1.

Frage 9: Wie ist die Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur organisiert?

Aktivitäten

Die **tiefbautechnische Unterhaltung** der Radverkehrsinfrastruktur ist gut. Bei Straßenbauarbeiten wird der Radverkehr durch die Baustelle geführt, oder es wird versucht, möglichst umwegfreie Umleitungen auszuschildern.

Die **Schneeräumung** von Fuß- und Radwegen – die wegen seltenen Schneefalls in Frankenthal kaum ein Thema ist – fällt in die Zuständigkeit der Anlieger. Autofahrbahnen werden von der Stadt bzw. dem Landesbetrieb Mobilität geräumt.

Für **Straßenreinigung und Grünschnitt** etc. gibt es einen Prioritätenplan für bestimmte Radwege, dem aber aus personellen und finanziellen Gründen nicht regelmäßig nachgegangen werden kann. Radfahrende werden aber ermuntert, sich bei Problemen an das städtische **Scherbentelefon** zu wenden, dessen Nummer auf der Website veröffentlicht ist. Diese Möglichkeit wird rege genutzt. Dort eingehende Hinweisen werden zeitnah bearbeitet.

Bürgerinnen und Bürger können sich seit Frühjahr 2011 über die Website der Stadt Frankenthal mit Meldungen von Mängeln oder Wünschen bzgl. **Radverkehrsinfrastruktur** an die Stadtverwaltung wenden. **Für Mängelmeldungen** steht ein **Webformular** zur Verfügung. Wegen fehlender Ressourcen sind die Bearbeitung der eingegangenen Meldungen und die Behebung der Mängel nicht sicher gestellt.

Meldungen über das Mängelformular wären für die Stadtverwaltung eine wichtige Informationsquelle, weil meist die richtigen Informationen über bestehende Mängel fehlen. Allerdings ist das Mängelformular bisher nur auf wenig Resonanz in der Öffentlichkeit gestoßen.

Bewertung BYAD-Gruppe

Bei der Evaluationsgruppe besteht Konsens bei Stufe 2.5

Frage 10: Was wird zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrenden getan?

Aktivitäten

Mit der Einrichtung von **Tempo 30-Zonen** in den Wohngebieten seit 1990 hat die Stadt Frankenthal einen strukturellen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende geleistet. Durch wiederkehrende Geschwindigkeitskontrollen (Laser) über einen langen Zeitraum konnte erreicht werden, dass es heute nur noch vergleichsweise wenige Geschwindigkeitsüberschreitungen gibt.

Unfallverhütungs- oder Prioritätenprogramme zur Entschärfung von verkehrsunsicheren Strecken oder Knoten bestehen nicht. An einigen Knoten sind Maßnahmen getroffen worden, um Engpässe und Problemstellen zu entschärfen und dadurch die Sicherheit für Radfahrende zu verbessern.

Von 2009 bis Frühjahr 2011 gab es eine einmal monatlich tagende **Arbeitsgruppe Fahrradsicherheit** mit beratender Funktion, an der VertreterInnen des Fachbereichs Verkehrsplanung, der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei beteiligt waren. Die Zusammenarbeit in dieser Arbeitsgruppe wurde von der Verwaltung als sehr wichtige Grundlage für die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr in Frankenthal betrachtet. Diese Arbeitsgruppe ist zurzeit ausgesetzt, weil die Stelle der Radverkehrsbeauftragten derzeit vakant ist.

Bei der Polizei gibt es seit 2011 eine **polizeiinterne Arbeitsgruppe „Radverkehrssicherheit“**, die sich neben der Radfahrausbildung an Schulen, Sicherheitsüberprüfungen von Schülerfahrrädern an Schulen und Fahrraddiebstahlprävention mit allen Fragen der Verkehrssicherheit für Radfahrende befasst. Bei der Stadt Frankenthal ist von der Existenz dieser Arbeitsgruppe nichts bekannt.

Es ist bekannt, dass die **Unfallschwerpunkte auf den Hauptachsen** und dort **vor allem in den Knoten** liegen, wie die Berichte der Unfallkommissionen zeigen. Es wird erkannt, dass Unfälle mit Radfahrerbeteiligung nicht im Gegenstand der Betrachtungen der Unfallberichte sind. Es besteht der Bedarf, **gezielt Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden** zu **untersuchen**, um gezielt Konfliktstellen beheben zu können.

Bewertung BYPAD-Gruppe In der Gruppe besteht Konsens über Stufe 2.

Frage 11: Was wird zur Optimierung der Kombination von öffentlichem Verkehr und Radverkehr getan?

Aktivitäten

Der Hauptbahnhof Frankenthal, der Bahnhof Flomersheim und alle bedeutenderen Bushaltestellen sind gut mit dem Fahrrad erreichbar. Bei der in den nächsten Jahren anstehenden Modernisierung beider Bahnhöfe sowie für den neuen Haltepunkt Süd sind funktionale Fahrradparkgelegenheiten in ausreichender Kapazität vorgesehen.

Bzgl. der **Fahrradmitnahme** gibt es die Rahmenvereinbarung mit der DB, mit der die Fahrradmitnahme in Zügen und S-Bahnen geregelt ist.

Bzgl. des **Busverkehrs** läuft derzeit eine europaweite Ausschreibung der Stadt Frankenthal als zuständige Aufgabenträgerin, welche auch die Fahrradmitnahme beinhaltet.

Bewertung BYPAD-Gruppe In der Gruppe besteht Konsens über Stufe 3.

MODUL 5 INFRASTRUKTUR + SICHERHEIT GESAMT: 2.13 (53.13%)

Handlungsmöglichkeiten und Vorschläge Modul 5: Infrastruktur + Sicherheit

Netzplanung Das Radverkehrsnetz sollte nach internationalen Standards und Maßstäben überarbeitet werden, um ein qualitativ hochwertiges, dichtes Radverkehrsnetz zu bekommen.

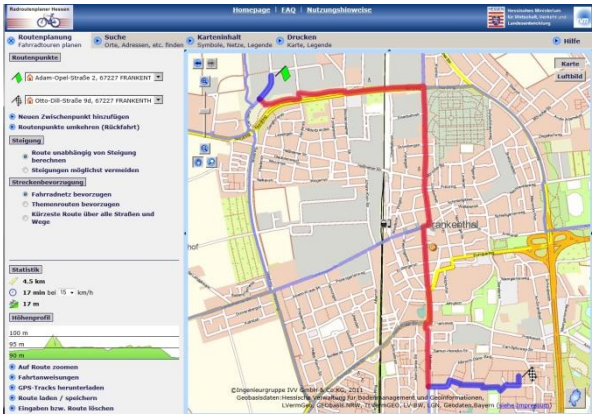
Unterhaltung Einrichtung eines budgetierten Unterhaltungsprogramms mit entsprechender personeller Ausstattung.

Verkehrssicherheit Programme zur Verhütung von Radfahrunfällen und Prioritätenprogramme aufstellen und umsetzen.

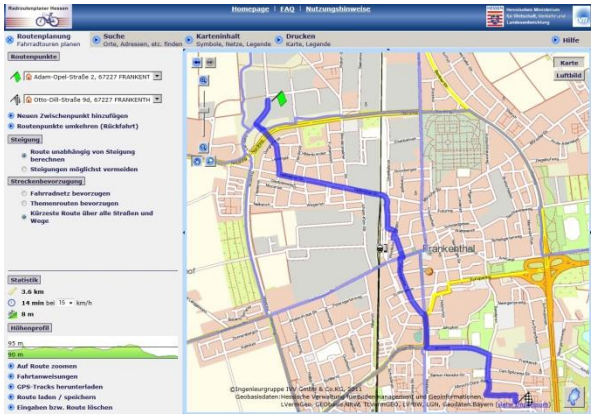
Gedanken zum Netz *Im **Radroutenplaner der Metropolregion Rhein-Neckar** wurden einige Radverkehrsverbindungen in Frankenthal zufällig ausgewählt. Für diese Relationen wurden jeweils die Routenvarianten „im Radverkehrsnetz“ und „über alle Straßen und Wege“ betrachtet. Siehe nachfolgende Abbildungen und die darauf folgenden Ausführungen zu Netz und Orientierung.*

Ausgewählte Radverkehrsverbindungen in Frankenthal: im Radverkehrsnetz (lin.) und direkt (re.)
Quelle: Radroutenplaner Hessen http://radservice.radroutenplaner.hessen.de.

Beispiel 1: Adam-Opel-Straße – Otto-Dill-Straße

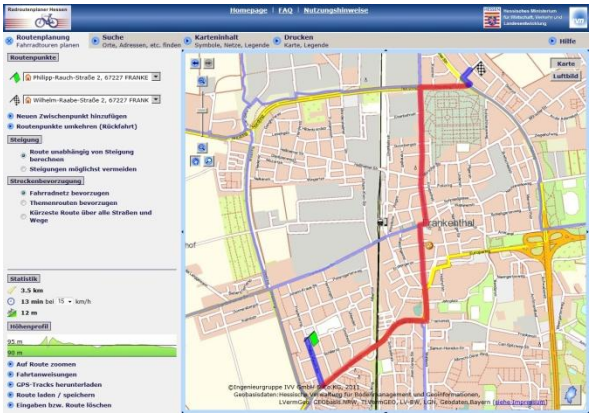


Im Radverkehrsnetz 4.5km 17 min

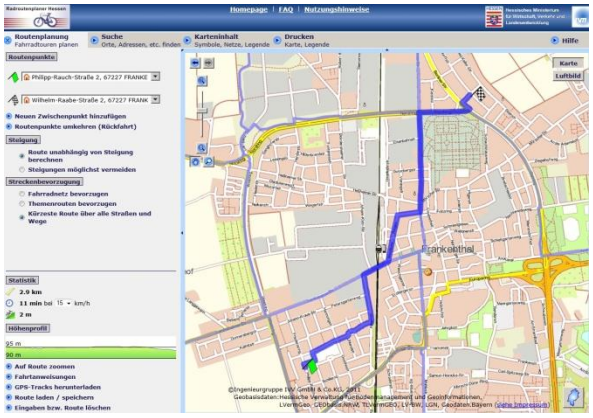


Direkt: 3.6km 15 min

Beispiel 2: Philip-Rauch-Straße - Raabestraße

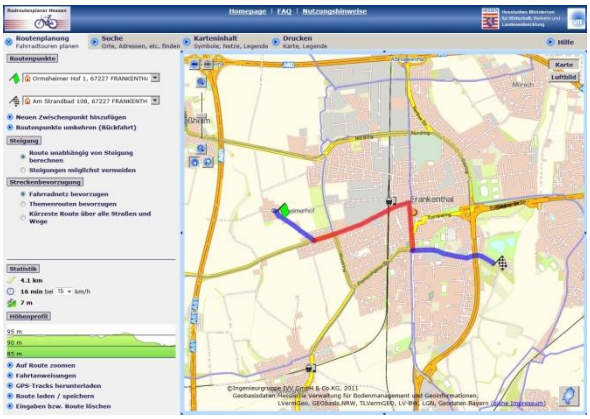


Im Radverkehrsnetz: 3.5km 13 min

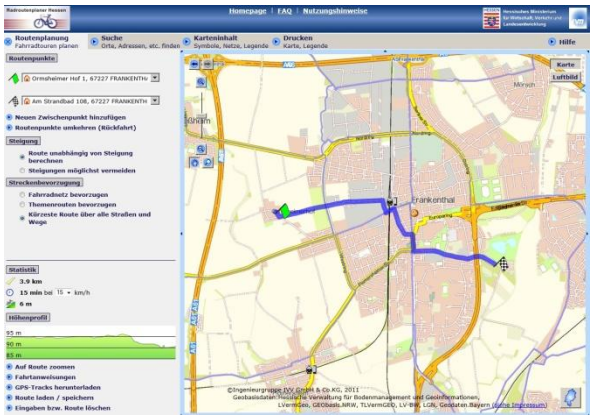


Direkt: 2.9km 11 min

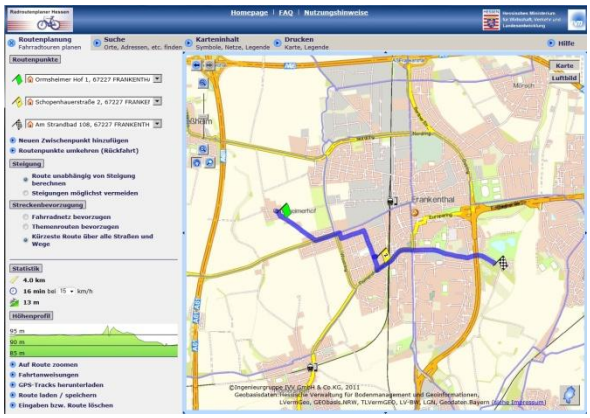
Beispiel 3: Ormsheimer Hof - Strandbad



Im Radverkehrsnetz: 4.1km 16 min

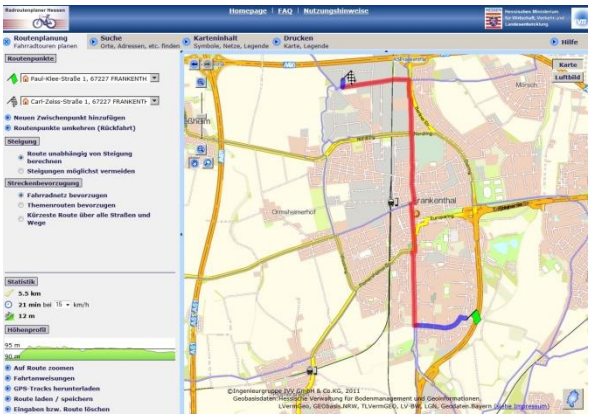


Direkt: 3.9km 15 min

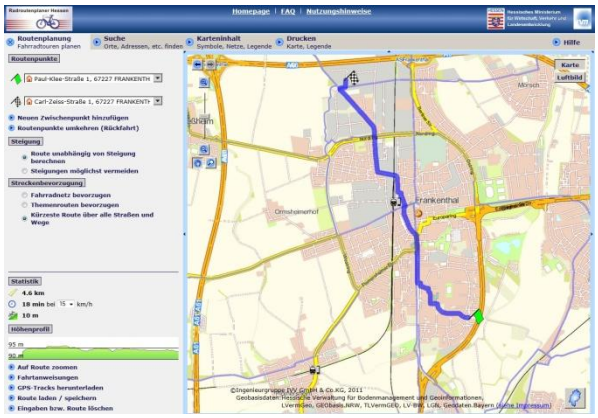


Direkt via Schopenhauerstraße 4km 16 min

Beispiel 4: Paul-Klee-Straße – Carl-Zeiss-Straße



Im Radverkehrsnetz: 5.5km 21 min



Direkt: 4.6km 18min

Eigenständige Radrouten

*Mit einem eigenständigen Radverkehrsnetz, das die Grundanforderungen der Netzplanung, nämlich **zusammenhängend, direkt, sicher, komfortabel und attraktiv** erfüllt und alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs erschließt, können wesentliche Anteile des vorhandenen Radverkehrspotenzials ausgeschöpft werden.*

***Erläuterung anhand eines Beispiels**: Die Unter- bzw. Überführungen über Eisenbahnlinie und Autobahnen sind Zwangspunkte im Radverkehrsnetz, die jeder passieren muss. Es wäre wünschenswert, wenn es dort z.B. beidseiti-*

*ge Zweirichtungsradwege gäbe, denn sie wären **sicher** (zweimaliges Queren der Straße wird vermieden), **direkt** (die kürzeste Verbindung wird ermöglicht), **komfortabel** (unnötige Wartezeiten werden vermieden), **zusammenhängend** (es gibt eine durchgehende Radverkehrsverbindung über die Brücke bzw. durch die Unterführung.*

*Dieses Netz ist bereits weitest gehend vorhanden, wie der **Radroutenplaner Metropolregion Rhein-Neckar**, der an den hessischen Radroutenplaner angegliedert ist, zeigt. Die dort ausgewiesenen **„direkten Routen über alle Straßen und Wege“** führen in der Regel über Nebenstraßen und Wirtschaftswege. Sie sind - zumindest bei den ausgewählten Beispielen - **sämtlich direkter als die Routen im offiziellen Frankenthaler Radverkehrsnetz**. Dem Radverkehr werden dadurch erhebliche Wettbewerbsvorteile verschafft. Da diese Direktverbindungen über weite Strecken über das Nebenstraßennetz führen, kommt es zu einer **Entflechtung des Radverkehrs und des MIV und insbesondere des Schwerverkehrs**, welcher auf dem Hauptstraßennetz gebündelt wird. Da Radfahrende bei Nutzung dieser direkten Routen viele der **unfallträchtigen Knoten meiden** können, kann dies zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende beitragen. Wo Radrouten Verkehrsstraßen kreuzen, müssen die entsprechenden Knoten überprüft und, wenn nötig, entschärft werden.*

*Es ist zu prüfen, inwieweit alle wichtigen **Quellen** und **Ziele** durch die im Radroutenplaner ausgewiesenen Verbindungen erschlossen werden. Außerdem ist sicher zu stellen, dass alle wesentlichen **Netzlücken geschlossen** werden.*

Wegweisung

*Sowohl ortskundige wie ortunkundige Radfahrende müssen sich im Netz orientieren können. Dies erfordert eine **stadtweite, flächendeckende Wegweisung** mit Kilometrierung, die alle wichtigen Quellen und Ziele in Frankenthal umfasst, die an die Routen der Nachbarkommunen anschließt und die Freizeit- und touristischen Routen in der Region und darüber hinaus anbindet. Dies ist umso wichtiger, als Radrouten, die über weite Strecken über das Nebenstraßennetz führen, in der Regel keinerlei gesonderte Radverkehrsinfrastruktur benötigen und deshalb ausschließlich durch die Radverkehrswegweisung erkennbar sind.*

Radroutenplaner

*Um die Orientierung zu verbessern und gleichzeitig für die Fahrradnutzung zu werben, sollte die Stadt Frankenthal den **Radroutenplaner Metropolregion Rhein-Neckar aktiv propagieren** und an prominenter Stelle auf der Website platzieren, nämlich zusammen mit dem Stadtplan auf der Homepage.*

Radfahrerstadtplan

*Herausgabe eines Umweltverbundstadtplans mit integrierten Fuß-, Rad-, ÖV- Informationen, der das Stadtgebiet von Frankenthal und die Umgebung umfasst. Er sollte das **Radroutennetz** und die **Fahrradstellplätze** enthalten sowie Informationen über **Distanzen und Fahr- bzw. Gehzeiten.** Als **Werbemaßnahme** sollte der Radfahrerstadtplan/ der Umweltverbundplan kostenlos an alle Haushalte sowie über weitere Verteiler (z.B. Frankenthaler Arbeitgeber) verteilt werden.*

Schwerlastverkehr

*Es sollte ein Konzept aufgestellt werden, mit dem sicher gestellt werden kann, dass der **Schwerlastverkehr auf dem Hauptverkehrsnetz gebündelt** wird und bestimmte Streckenabschnitte vom Schwerverkehr, der nicht Zielverkehr ist, freigehalten werden können.*

*Angesichts der sehr engen **Ortsdurchfahrt von Mörsch** sollte geprüft werden, ob die K3 zwischen Anschlussstelle B9 und Ostring für den Schwerverkehr gesperrt werden kann.*

Da Frankenthal mit den Autobahnen A6, A61, A50 und den autobahnartig ausgebauten B9 und L523 praktisch über einen Autobahnring mit zahlreichen Anschlussstellen verfügt, sollte in jedem Fall versucht werden, mit verkehrslenkenden Maßnahmen den Schwerlastverkehr im Stadtgebiet auf das notwendige Minimum zu beschränken.

***Ortsdurchfahrt Mörsch**: enge Ortsdurchfahrt mit dörflichem Charakter, sehr schmale Gehwege, zugeparkte Fußgängerflächen, Lastwagenschleichverkehr*

Markierungsmaßnahmen

*Durch Einschränkung der Fahrbahnen der Hauptverkehrsstraßen auf die Mindestbreiten und markierungstechnische **Neuaufteilung der Fahrbahnflächen** können erhebliche **Flächenreserven zugunsten des Radverkehrs** und für andere Nutzungen gewonnen und die Aufenthaltsqualität erheblich verbessert werden.*

*Insbesondere **in den Knotenbereichen** können dadurch die für eine **direkte und sichere Führung** des Radverkehrs über die Knoten erforderlichen Flächen gewonnen werden.*

***Markierungstechnische Maßnahmen im Fahrbahnraum** statt baulicher Radwege ermöglichen eine **deutlich schnellere Umsetzung**, sind wesentlich **kosteneffizienter, flexibler** und **komfortabler** für Radfahrende. Radfahrstreifen oder Schutzstreifen in der ausreichenden Breite sind **bzgl. Sicherheit baulichen Maßnahmen gleichwertig oder gar überlegen** (Dies gilt insbesondere in den Fällen, in denen bauliche Maßnahmen nicht über die ausreichenden Breiten/ Kurvenradien und Übergänge verfügen.).*

Knotenumgestaltung

*Aufstellung und Umsetzung eines **Programms zur systematischen radverkehrsgerechten Knotenumgestaltung** (direkte Führung im Sichtfeld des Autoverkehrs) nach ERA 2010.*

Schulrouten

*Bei den **Schulrouten** sollte überlegt werden, inwieweit diese in **Fahrradstraßen** umgewandelt werden können, um Schülerinnen und Schülern das nebeneinander Fahren im Pulk zu ermöglichen.*

Schulroutenplaner

*Die Frankenthaler **Schulrouten** sollten **in den Radroutenplaner Metropolregion Rhein-Neckar** aufgenommen werden. Die Software dazu ist vorhanden (siehe Frankfurt). Die Stadt Frankenthal muss dazu nur die Daten liefern.*

Fahrradparken Bahnhof

Die nachfolgenden Impressionen vom Fahrradparken rund um den Hauptbahnhof Frankenthal weisen auf Handlungsbedarf hin:

- *Die überall geparkten Fahrräder zeigen, dass die Nachfrage deutlich grösser ist als das Angebot an Fahrradstellplätzen.*
- *Dass Fahrräder überall angeschlossen werden, teils mit sehr dicken Schlössern, weist auf hohe Diebstahlgefahr hin!*
- *Die Fahrradstellplätze am Bahnhof sind nur über einen Zickzack-Parcours zwischen Blumenkübeln erreichbar.*

Links: fehlende, überdachte, diebstahlsichere Fahrradstellplätez an der Wohnung

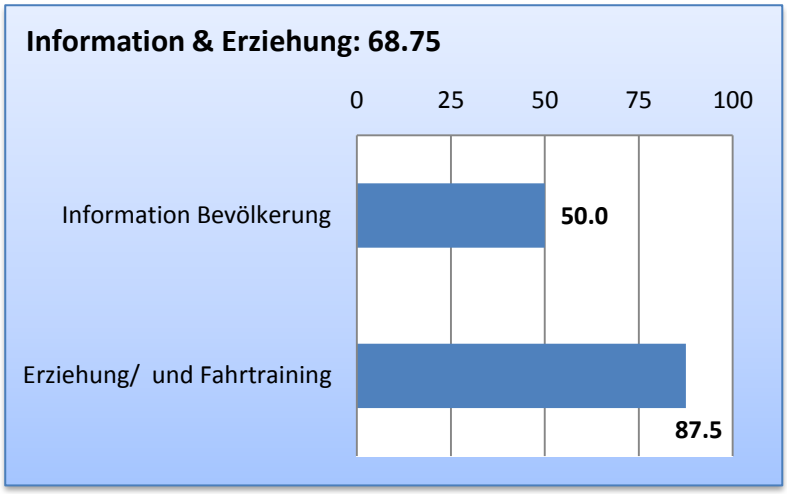
Workshop Fahrradparken

*Um bei allen Akteuren das **Bewusstsein für die Bedeutung** des Fahrradparkens zu **wecken** und über die Notwendigkeit quantitativ und qualitativ ausreichender Fahrradparkmöglichkeiten zu **informieren**, sollte die Stadt Frankenthal eine **Qualitätsoffensive Fahrradparken** starten. Dabei sollen Akteure informiert, aufgeklärt, sensibilisiert werden, z.B. in einem **Workshop „Fahrradparken“**.*

Fahrradparken: differenzierter Handlungsbedarf		
Örtlichkeit	***Akteure***	***Aktuelle Situation/ Handlungsbedarf***
Öffentlicher Raum	*Verkehrsplanung*	*Zusätzliche Fahrradständer aufstellen, alte ersetzen*
Bahnhöfe	*Verkehrsplanung/ DB, VRN*	*Nachfrage derzeit wesentlich höher als Angebot, Diebstahlrisiko* *→ Potenzial für Fahrradstation gegeben*
Wohnungen	*Bauamt*	*Bauanträge auf Fahrradabstellanlagen überprüfen, Fahrradabstellanlagen einfordern* *„Und wo steht Ihr Rad" (AGFS[1]) anwenden* *Lokale Stellplatzsatzung/ Bauordnung, LBO (Soll-Bestimmung)*
Öffentliche Gebäude/ Sportanlagen	*Gebäudemanagement*	*Stellt an städtischen Liegenschaften ungeeignete Fahrradabstellanlagen auf (z.B. Schulen): mit Verkehrsplanung koordinieren, beraten, sensibilisieren/ aufklären/ informieren*
Events	*City-Management/ Veranstalter*	*Events in Mobilitätsmanagement einbeziehen, Veranstalter zur Aufstellung von Fahrradparkern verpflichten, mobile Fahrradwachen anbieten*

[1] Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen, www.fahrradfreundlich.nrw.de

3.7 Modul 6: Information + Erziehung (Fragen 12 bis 13)



Frage 12: **Wie werden die Bürgerinnen und Bürger über die Radverkehrspolitik informiert?**

Aktivitäten Neue Projekte bzw. umgesetzte Maßnahmen werden über Medienmitteilungen und die städtische Website kommuniziert.

Zu einzelnen Maßnahmen wurden Flyer produziert, teils mit hauseigenen Mitteln.

Bewertung BYPAD-Gruppe In der Gruppe besteht Konsens über Stufe 2.

Frage 13 **Was wird in den Bereichen Erziehung und Radfahrtraining getan?**

Aktivitäten Im Rahmen der Verkehrserziehung wird für die Schülerinnen und Schüler der 15 Frankenthaler Grundschulen Radfahrtraining im Rahmen der **Radfahrausbildung** nach dem „Leitfaden für die Radfahrausbildung in den 3. und 4. Klassen“ des Landes Rheinland-Pfalz durchgeführt, die in der **4. Klasse** mit der Radfahrprüfung abschließen. Damit werden 100% der Schülerinnen und Schüler erreicht. Außerdem werden die Kinder in 18 Frankenthaler **Kindergärten** geschult. Diese Schulungen treffen auf große Resonanz. Mit weiteren Informationen und Sensibilisierungsschreiben hält die Polizei den Kontakt mit den Eltern der geschulten Kinder.

Schwerpunkte sind das Lernen der Verkehrsregeln und das Beherrschen des Fahrrads. Je nach Altersstufe findet das Radfahrtraining im Schonraum statt. Gelegentlich werden Radfahrtrainings in der realen Verkehrsumgebung angeboten. Die Kurse und Schulungen werden von der Stadt in Zusammenarbeit mit der Polizeiinspektion Frankenthal (Jugendverkehrsschule) und der Verkehrswacht durchführt.

Zu Beginn eines jeden Schuljahres beteiligt sich die Polizei an der Aktion **„Sicher auf dem Schulweg“** mit einem Informationsstand zum Thema Fahrradfahrersicherheit.

Seit 2007 werden zweimal jährlich Radfahrtrainingskurse für in Frankenthal lebende **ausländische Frauen** angeboten, die allerdings auf geringe Resonanz stoßen. Ausrichter ist der Jugendmigrationsdienst mit Beteiligung der Polizisten der Jugendverkehrsschule.

Vorträge für Seniorinnen und Senioren zur Verkehrsteilnahme am Verkehr zu Fuß und mit dem Rad, die die Polizei mit verschiedenen Kooperationspartnern an verschiedenen Orten durchführt, finden guten Zuspruch.

Mit verschiedenen, **zielgruppenorientierten Angebote**n zum Themenbereich Rad Fahren und Fahrrad beteiligen sich die Polizisten der Jugendverkehrsschule regelmäßig **an verschiedensten Frankenthaler Veranstaltungen** wie Verkehrssicherheitstagen von Schulen, an Schulfesten, an der Frankenthaler Woche, am Frankenthaler Fahrradmarkt.

Bewertung BYPAD-Gruppe In der Gruppe besteht Konsens über Stufe 4.

Kommentar der Auditorin *Es fehlt die Transparenz über das bestehende Angebot an Radfahrtrainings für die verschiedenen Zielgruppen. Es ist beim größten Teil der BYPAD-Gruppe unbekannt. Trotz intensiver Suche ist es der Auditorin nicht gelungen, im Internet Ankündigungen zu Radfahrtrainings zu finden. Wegen dieser fehlenden Kommunikation erscheint für Frage 13 max. Stufe 3.5 angebracht.*

MODUL 6 INFORMATION + ERZIEHUNG GESAMT: 2.75 (68.75%)

Handlungsmöglichkeiten und Vorschläge Modul 6: Information + Erziehung

Fahrradverfügbarkeit *Kaufunterstützung für Kinder- oder Transportanhänger, für Trailerbikes, Lastenfahrräder (Cargobikes), Eltern-Kind-Tandems etc. für junge Familien.*

Radfahrtraining *Angebot von Radfahrtraining für verschiedene sozio-demographische Gruppen (Kinder und Jugendliche, Erwachsene, erwachsene Wiederaufsteiger, Alte).*

Übungsflächen *Bereitstellung von weiteren Übungsflächen, in denen die Fertigkeiten des Radfahrens und die Motorik außerhalb der organisierten Radfahrtrainings individuell geübt werden können wie verkehrsberuhigte Bereiche, Schulhöfe, Pumptracks (siehe www.pumpptracks.ch).*

Radfahrstadtplan *siehe Modul 5.*

Radroutenplaner *siehe Modul 5.*

3.8 Modul 7: Kommunikation + Partnerschaften

Frage 14 **Welche Initiativen werden ergriffen, um verschiedene Zielgruppen durch ‚weiche' Maßnahmen zum Radfahren anzuregen?**

Aktivitäten Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung stehen zwei **Dienstfahrräder** zur Verfügung. An den meisten Standorten der Stadtverwaltung gibt es Fahrradstellplätze für die Fahrräder der Mitarbeitenden.

Der ADFC veranstaltet jährlich einen Gebrauchtfahrradmarkt, bei dem die Polizeiinspektion Frankenthal Sicherheitschecks von Fahrrädern macht sowie Fahrräder registriert.

Aktivitäten Bei vier Abteilungen der Stadtverwaltung stehen **Dienstfahrräder** für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung zur Verfügung. Diese wurden, auf Initiative einzelner Mitarbeitender, überwiegend aus dem Bestand der Fundfahrräder beschafft. Die Radverkehrsbeauftragte hatte 2009 den Bestand und Bedarf aller Abteilungen der Verwaltung erhoben. Der Ansatz wurde jedoch nicht weiter verfolgt.

Bewertung BYPAD-Gruppe In der Gruppe besteht Konsens über Stufe 2.

MODUL 7: KOMMUNIKATION + PARTNERSCHAFTEN GESAMT: 2.0 (50%)

Handlungsmöglichkeiten und Vorschläge Modul 7: Kommunikation + Partnerschaften

Wünschenswert Die im Fragebogen vorgeschlagenen Maßnahmen wären wünschenswert. Dies setzt aber das für die Umsetzung erforderliche Personal voraus.

Strategische Partnerschaften *In Frankenthal gibt es ein reges Vereinsleben, eine **starke Vernetzung** der lokalen Wirtschaft und des Einzelhandels sowie vielfältige Events mit zahlreichen beteiligten Akteuren. Darüber wird das **Bürgerengagement** in Frankenthal groß geschrieben. Hier liegen große Chancen, die starke Vernetzung zu nutzen, um die verschiedenen **Partner als Verbündete für die Radverkehrspolitik** und als Partner in verschiedenen Gemeinschaftsprojekten zu **gewinnen**. Hierdurch können die gesellschaftliche Akzeptanz der Radverkehrsförderung gestärkt und letztlich auch zusätzliche Finanzierungsquellen erschlossen werden.*

Städtische Diensträder ***Dienstwege** während der Arbeitszeit sollten, wo sinnvoll und möglich, mit städtischen Diensträdern zurück gelegt werden. Damit kann die Stadt Frankenthal **Vorbildrolle** übernehmen und zeigen, dass sie die Radverkehrsförderung ernst nimmt. Das **Fahrrad wird sichtbarer im Straßenbild**, und die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung lernen im Vorbeifahren die **Probleme im Radverkehrsnetz kennen**. Dafür sollten die Dienststellen, deren Mitarbeitende im Stadtgebiet unterwegs sind (z.B. Stadtbauamt, Sozialdienste etc.) entsprechend ihrem Bedarf mit qualitativ hochwertigen **Diensträdern im Design der Stadt Frankenthal** ausgestattet werden. Dies erfordert dafür taugliche Fahrräder, eine unkomplizierte Ausleihe und ein **professionelles Flottenmanagement**.*

Mit dem Rad zur Schule *Bei den zielgruppenorientierten Maßnahmen spielen die Schulkinder und der gesamte **Schulverkehr** die **zentrale Rolle**, und zwar unter den Gesichtspunkten **eigenständige Mobilität, Gesundheit, Sicherheit, Umwelt**. Schülerinnen und Schüler üben Einfluss aus auf die Verkehrsmit-*

*telwahl der Eltern und entscheiden als Verkehrsteilnehmer von morgen durch ihre Verkehrsmittelwahl als junge Erwachsene über das Verkehrsgeschehen in Frankenthal. Da die **Schule Pflicht** ist, können über die Schulen **alle Kinder erreicht** werden. Mit Schulverkehrspilotprojekten sollte an 1-2 Schulen begonnen und erste Erfahrungen gesammelt werden.*

Schulprojekte *Es sollte versucht werden, die Fa. Sternjakob als Frankenthaler Unternehmen und Hersteller des Scout-Schulranzens für die Zusammenarbeit in Schulverkehrsprojekten zu gewinnen.*

Gesundheitsförderung *Im Rahmen der Gesundheitsförderung sollte das Thema Radfahren dringend integriert werden, da **tägliches Rad Fahren** einen **signifikanten Gesundheitsnutzen** hat. Hierzu sollten **strategische Partnerschaften** mit Gesundheitsorganisationen, Arbeitgebern etc. gesucht werden.*

Immigranten *Im Rahmen der Gesundheitsförderung sollten die ImmigrantInnen (14% der Bevölkerung) **mit gezielten, maßgeschneiderten Maßnahmen** angesprochen werden. Die Fahrradtrainings sollten intensiviert werden.*

Einzelhändler/Arbeitgeber *Sensibilisieren durch Vortrag/Workshop für Einzelhändler, Arbeitgeber*

- ***Studienreise des Arbeitskreises Radverkehr zusammen mit Einzelhändlern, Arbeitgebern** in Städte, die Einkaufen mit dem Rad oder Fahrrad im Berufsverkehr erfolgreich fördern*
- ***Bonusaktionen** für Kunden, die mit dem Fahrrad einkaufen*

Hauslieferdienst ***Einkauf zu oder per Fahrrad statt mit dem Auto:** Der Einzelhandel/ die Markthändler bieten einen Haulieferdienst an, der die eingekaufte Ware innerhalb einer bestimmten Frist oder zum vereinbarten Zeitpunkt nach Hause liefert. Dadurch werden beim Einkauf Personen- und Warentransport entkoppelt. Ein Hauslieferdienst, der zusätzlich Recyclingstoffe für die Entsorgung abholt, könnte durch eine Sozialfirma als Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahme betrieben werden. Ein Hauslieferdienst per Rad, Pedelec oder Lastenrad /Cargobike macht Rad Fahren darüber hinaus sehr präsent in der Stadt und ist eine ständige, fahrende Werbung für Frankenthal und fürs Rad Fahren.*

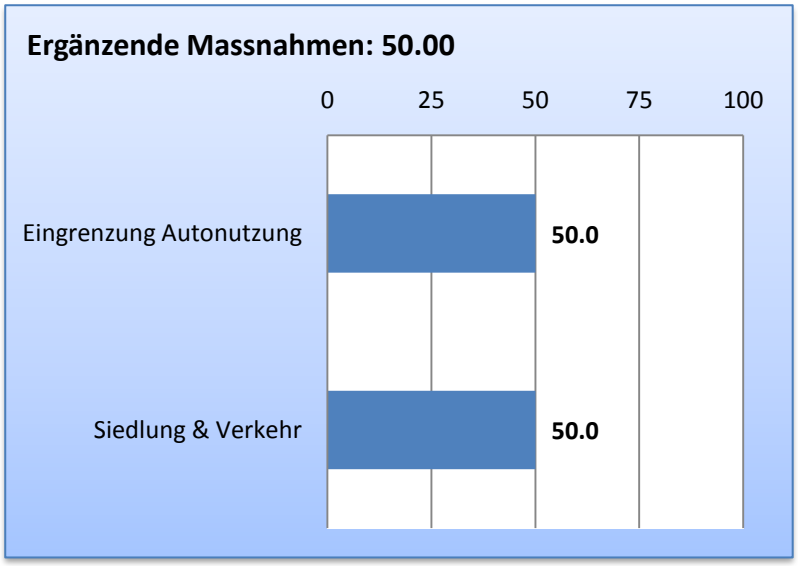
Mit dem Rad ins Rathaus *Im Berufsverkehr sollte die Stadtverwaltung zunächst die Vorreiterrolle als fahrradfreundlicher Arbeitgeber übernehmen und Erfahrungen sammeln, bevor weitere Arbeitgeber diesbezüglich angesprochen werden.*

Fahrrad-Jackpot ***Jahr 1:** jeden Tag stellt die Stadtverwaltung einen kleinen Geldbetrag für den Jackpot zur Verfügung. Das Geld wird täglich unter denen verlost, die nicht mit dem Auto zur Arbeit gekommen sind (per Namen, Personalnummer o.Ä.). Gewinnt niemand, wandert der Betrag in den Jackpot. Medienbegleitung.* **Folgejahre**: Ausweitung auf andere Frankenthaler Unternehmen.

Lokale Arbeitgeber *Kooperation mit lokalen Arbeitgebern in Kampagnen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“.*

Events *Bei der Vielzahl der Events in Frankenthal sollte der Radverkehr (Fahren und Parken) in das **Mobilitätsmanagement** eingeschlossen werden. Besucher sollten eingeladen werden, **mit dem Rad** zu kommen. **Mobile Fahrradwachen** unmittelbar am Rand des Geschehens, ggf. mit Serviceangeboten wie Kinderwagenverleih, Fahrradreinigung o.Ä. könnten die Attraktivität erhöhen.*

3.9 Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Fragen 15 bis 16)



Frage 15: **Was wird zur Eingrenzung der Autonutzung getan?**

Aktivitäten

Die Innenstadt und die Wohngebiete sind weit gehend verkehrsberuhigt (Tempo 30-Zonen). Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird kontrolliert, vor allem im Bereich der Schulen.

Die Innenstadt ist mit dem Auto gut erreichbar. Zentrale Parkhäuser bieten Parkplätze in ausreichender Zahl an. In einigen Straßen ist das Parken im öffentlichen Raum bewirtschaftet. Allerdings gibt es ein großes Angebot an nicht bewirtschafteten bzw. kostenlosen Autoparkplätzen im öffentlichen Straßenraum selbst in der Innenstadt. Dadurch besteht kaum Anreiz, Parkhäuser oder Tiefgaragen zu nutzen, so dass der öffentliche Raum auch in verkehrsberuhigten Straßen sehr stark durch parkende Autos verstellt ist, verbunden mit dem entsprechenden Parkplatzsuchverkehr. Ein Parkraumkonzept für die Innenstadt ist derzeit in Bearbeitung. Darin geht es auch darum, mit der Parkraumbewirtschaftung lenkend auf die Autonutzung einzuwirken.

Bewertung BYPAD-Gruppe

In der Gruppe besteht Konsens über Stufe 2.

Frage 16: **In wie weit unterstützt die aktuelle Siedlungspolitik die Radverkehrspolitik?**

Aktivitäten Die Stadt verfolgt eine Standortpolitik der Siedlung mit kurzen Wegen, was ihr aufgrund der kompakten Struktur Frankenthals und den kurzen Distanzen zwischen Innenstadt und den Stadtteilen erleichtert wird. Der Radverkehr wird in die Planung aller Projekte einbezogen.

Bewertung BYPAD-Gruppe In der Gruppe besteht Konsens über Stufe 2.

MODUL 8 ERGÄNZENDE MASSNAHMEN GESAMT: 2.0 (50.0%)

Handlungsmöglichkeiten und Vorschläge Modul 8: Ergänzende Maßnahmen

Straßen für Radfahrer Mehr Ausnahmen für Radfahrer, einzelne Straßen nur für Radfahrer vorhalten, z.B. Hauptachse Nord-Süd in der Innenstadt, auch als Schulradweg.

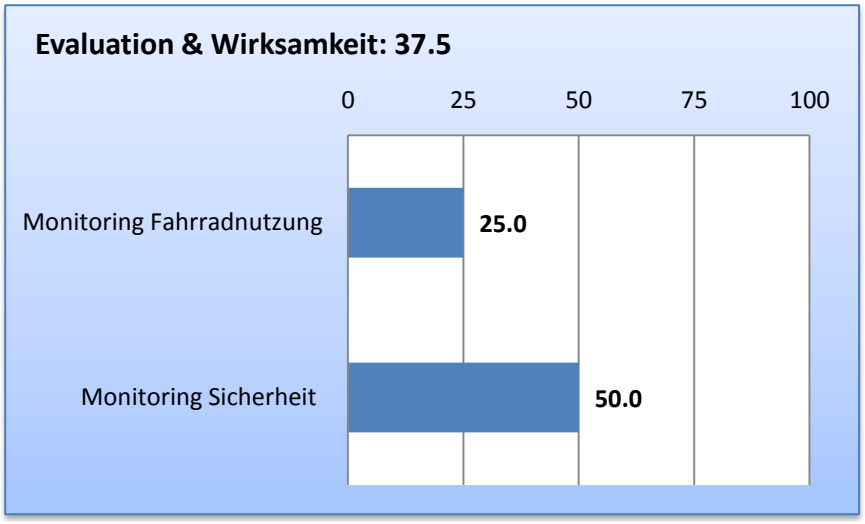
Flächendeckende Konzepte Es sollte flächendeckende Maßnahmenkonzepte für den Radverkehr geben.

Autoparken in der Innenstadt *Das Wissen über die (Nicht-)Verfügbarkeit eines (kostenlosen) Parkplatzes am Ziel ist einer der wesentlichen Entscheidungsfaktoren für die Verkehrsmittelwahl. Jeder kostenlose Parkplatz im Zentrum lädt dazu ein, mit dem Auto zu fahren. Entsprechend lädt jeder gute Fahrradparkplatz, vor allem, wenn er überdacht und ggf. bewacht ist, dazu ein, mit dem Rad zu fahren.* ***Autoparkpolitik*** *ist eine* ***wesentliche Stellschraube*** *für die Fahrradnutzung, die sich* ***je nach Ausrichtung fördernd oder kontraproduktiv*** *auswirken kann.*

Mit dem neuen Parkraumkonzept sollten die Chancen genutzt werden, die ***Autoparkpolitik*** *derart zu gestalten, dass sie eine* ***stärkere Lenkung der Autonutzung*** *bewirkt. Dazu gehört u.a., dass mit geeigneter Parkraumbewirtschaftung (Tarifstruktur, Tarifhöhe, zeitlichen Einschränkungen) das Autoparken geordnet wird mit dem Ziel, die vorhandenen Kapazitäten in Parkhäusern und Tiefgaragen besser zu nutzen und den öffentlichen Straßenraum stärker von parkenden Autos frei zu halten. Dadurch entsteht mehr Platz für Fuß- und Radverkehr, was zur Attraktivierung der Innenstadt beiträgt. In diesem Zusammenhang sollte auch überprüft werden, wo* ***direkte Durchgangsrouten*** *per Rad durch die Innenstadt geschaffen werden können.*

Dies erfordert die ***politische Diskussion*** *darüber,* ***welche Flächen*** *in Frankenthal* ***für welche Zwecke*** *genutzt werden sollen. Um die dazu erforderliche politische, administrative und gesellschaftliche Akzeptanz – vor allem auch bei den Einzelhändlern – zu schaffen, ist eine klare* ***Kommunikation der erwünschten Ziele mit fundierter Argumentation*** *und in zweiter Linie der erforderlichen Maßnahmen erforderlich mit breiter Beteiligung der Betroffenen.*

3.10 Modul 9: Evaluation + Wirksamkeit (Fragen 17 bis 18)



Frage 17: **Wie werden Daten zur Fahrradnutzung erhoben und genutzt?**

Aktivitäten Von der Stadt Frankenthal werden fallweise Daten zur Fahrradnutzung erhoben, wenn Probleme auftreten. Ansonsten wird der Radverkehr bei allgemeinen Verkehrszählungen mitgezählt.

Bewertung BYPAD-Gruppe In der Evaluationsgruppe besteht Konsens darüber, dass die fehlende Datenbasis ein Schwachpunkt ist, der behoben werden sollte, um politische Entscheidungen bzgl. Fahrradmobilität bzw. Mobilität im Allgemeinen auf eine solidere Basis zu stellen und um der (Rad-)Verkehrsplanung bessere Planungsgrundlagen zu geben.

Die BYPAD-Gruppe einigt sich auf Stufe 1.

Kommentar der Auditorin ***Es fehlen belastbare Zahlen und Kennziffern zu Mobilitätsverhalten*** *und Potenzialen der verschiedenen Verkehrsmittel,* ***differenziert*** *nach Wegezwecken, Wegelängen, Verkehrsmittelwahl, Nutzergruppen, Alter, Geschlecht, zu Pendleranteilen, Strukturdaten etc. Ein gutes Datenmanagement ist* ***notwendig für fundierte politische Entscheidungen****, als* ***Arbeitsgrundlage der Fachleute*** *in der Verwaltung, für die* ***Kommunikation*** *der Radverkehrspolitik nach innen und außen, als* ***Legimitation*** *gegenüber den SteuerzahlerInnen.*

Frage 18: **Wie erhebt bzw. nutzt die Gemeinde Daten zur Sicherheit des Radverkehrs?**

Aktivitäten Die Stadt Frankenthal nutzt die Unfallanalysen und jährlichen Unfallstatistiken der Polizei. In der gemeinsamen Unfallkommission (Stadtbauamt, Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz) werden jährlich die Unfallhäufungspunkte analysiert, Ergebnisse dargestellt und erforderliche Maßnahmen zu deren Behebung ergriffen. Bei den Analysen der Unfallhäufungspunkte bleiben allerdings Unfälle mit Radfahrerbeteiligung aus methodischen Gründen bzw. wegen der Definition der Unfallhäufungspunkte häufig unberücksichtigt. Die BYPAD-Gruppe sieht Handlungsbedarf für die genauere, spezifische Analyse eines jeden Unfalls mit Beteiligung von Radfahrenden.

Da die Unfallzahlen und insbesondere die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden in Frankenthal hoch sind, hat die Polizeiinspektion Frankenthal eine polizeiinterne Arbeitsgruppe Fahrradsicherheit gegründet und begonnen, Unfälle mit Radfahrerbeteiligung näher zu analysieren. Die Existenz dieser Arbeitsgruppe war bei der Stadtverwaltung nicht bekannt.

Bewertung BYPAD-Gruppe In der Gruppe besteht Konsens über Stufe 2.0.

MODUL 9 EVALUATION + WIRKSAMKEIT GESAMT: 1.5 (37.5%)

Handlungsmöglichkeiten und Vorschläge Modul 9: Evaluation + Wirksamkeit

Daten regelmäßig erheben Aus der Evaluationsgruppe kommt der Vorschlag, **Verkehrsdaten grundsätzlich regelmäßig** zu erheben, um eine fundierte **Arbeitsgrundlage** für die Verkehrsplanung zu haben.

Unfalldaten Es besteht Bedarf für gezielte, kontinuierliche, differenzierte und mehrjähriger Analysen der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung.

Datenkonzept Radverkehr *Erhebung/Zählung des Radverkehrs und seines Potenzials; Bestimmung der Zielgruppen mit Potenzial.*

Nutzeranforderungen *Ermittlung der Anforderungen der verschiedenen Nutzerzielgruppen.*

Mit Hochschulen kooperieren *Für Erhebungen von Mobilitätsdaten, die für die Stadt Frankenthal zu aufwändig sind, sollte die Zusammenarbeit mit Hochschulen in der TU Kaiserslautern oder den Universitäten Mainz oder Mannheim gesucht werden, um diese Erhebungen im Rahmen von Praktika, Bachelor- oder Masterarbeiten durchführen zu können.*

Unfallanalysen *Er erscheint dringend angeraten, die Verkehrsplanung in die Analyse der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung einzubeziehen. Die Polizei kann Unfälle auf Grund von Fehlverhalten feststellen. Die Verkehrsplanung kann die Ursachen des Fehlverhaltens (fehlende Radverkehrsverbindung, Barrierewirkung einer anliegenden Straße etc.) erklären, analysieren und durch geeignete Maßnahmen beheben. Wegen der hohen Unfallzahlen insgesamt und insbesondere im Radverkehr besteht in diesem Bereich hoher Handlungsbedarf (vgl. auch Frage 10).*

4 Stärken und Schwächen

Das vorliegende Kapitel skizziert einige Faktoren, die die Fahrradnutzung in Frankenthal begünstigen bzw. hemmen sowie Stärken und Schwächen der Frankenthaler Radverkehrspolitik, wie sie sich aus Sicht der BYPAD-Auditorin zeigen.

Gunstfaktoren

- Das Fahrrad ist fester Bestandteil des Verkehrsgeschehens. Es wird von allen Bevölkerungs- und Altersgruppen ganzjährig für alle Verkehrszwecke genutzt.
- Mit ihrer kompakten Siedlungsstruktur, der hohen Dichte und Nutzungsmischung in der Innenstadt ist Frankenthal eine Stadt der kurzen Wege: das gesamte Siedlungsgebiet liegt im Umkreis von 5km um den Markt; knapp 80% der 46‘500 Einwohner leben im Stadtzentrum innerhalb des äußeren Rings, 20% in den 2.5 – 3km entfernten Stadtteilen. Die größten Distanzen in Frankenthal betragen 6-7km.
- Kurz sind auch die Wege in der Region: Die Oberzentren Ludwigshafen und Mannheim sowie viele Mittel- und Unterzentren in der Pfalz innerhalb Frankenthals Einzugsbereich liegen in Fahrrad- bzw.- Pedelec-Entfernung (5-15km). Entsprechend gut sind viele Freizeit- und touristischen Ziele in der Pfalz von Frankenthal aus mit dem Rad erreichbar.
- Topografie und die räumliche Struktur eignen sich sowohl in Frankenthal selber als auch in der Region sehr gut zum Radfahren.
- Die industriell geprägte Wirtschaftsstruktur ist ein weiterer Gunstfaktor für die Fahrradnutzung.

➔ Es besteht ein sehr großes Radverkehrspotenzial in Stadt und Region allein aufgrund von Topografie, Raum- und Wirtschaftsstruktur.

Negative Faktoren

- Rund um die Stadt, auf dem Stadtgebiet bis hinein ins Zentrum gibt es sehr viele mehrspurige Straßen mit hohen Geschwindigkeiten, vielen großen, gefährliche Knoten und hohem Schwerverkehrsanteil. Diese Straßen und vor allem die Knoten stellen ein Verkehrssicherheitsoproblem dar. Sie wirken als Barrieren in der Stadt, sind problematisch bzgl. Lärm und Luftqualität und beeinträchtigen Aufenthalts- und Lebensqualität.

➔ Das städtische Radwegenetz führt ausgerechnet überwiegend entlang dieser Hauptverkehrsstraßen. Radfahren wird dadurch unsicher (Knotenbereiche), langsam, unkomfortabel und unattraktiv.

- Die Innenstadt ist sehr gut mit dem Auto erreichbar.
- Es gibt sehr viele Autoparkplätze in der Innenstadt, die kostenlos sind oder sehr niedrige Parkgebühren haben.
- Die gute Autoerreichbarkeit wird überall kommuniziert

➔ Dies ist eine direkte Einladung zum Autofahren – auch auf kürzesten Distanzen.

Chancen

- In Frankenthal sind auch die politisch-administrativen Wege kurz: In der Mittelstadt gibt es starke Vernetzungen zwischen einem vielfältigen Vereinsleben, Kultur, lokaler Wirtschaft.

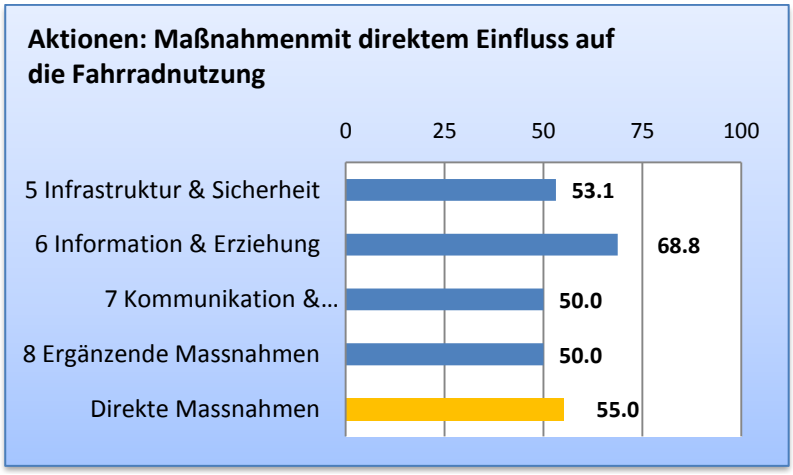
➔ Es bestehen gute Chancen, in der Stadt Partner und Unterstützer für die städtische Radverkehrspolitik zu finden, die ihren Teil zur Förderung des Radverkehrssystems beitragen und Synergien zu nutzen.

➔ Es bestehen gute Chancen, um dadurch zusätzlich Finanzierungsquellen zu erschließen

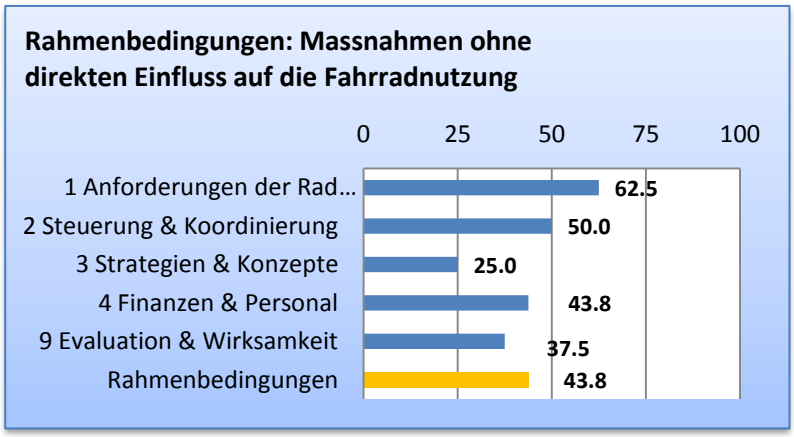
➔ Es bestehen gute Chancen, durch strategische Partnerschaften Multiplikatorwirkung zu erzielen, den Kreis der angesprochenen Personen deutlich zu vergrößern und die Wirksamkeit der städtischen Radverkehrspolitik zu verstärken.

- Durch Inwertsetzung des Nebenstraßennetzes für den Radverkehr können MIV/ Schwerverkehr und Radverkehr entflochten werden.

➔ Dadurch besteht die Möglichkeit, mit vergleichsweise kleinen und preisgünstigen Maßnahmen (Markierungen, Fahrradstraßen, Wegweisung) in relativ kurzer Zeit ein durchgehendes, sicheres, direkteres, komfortables und attraktiveres engmaschiges städtisches Radverkehrsnetz zu schaffen, das auch den Anforderungen von Fahranfängern und ungeübteren Radfahrenden genügt.



Bessere Ergebnisse zeigt die Frankenthaler Radverkehrspolitik bei den Maßnahmen mit direktem Einfluss auf die Fahrradnutzung (oben), während sie bei den Rahmenbedingungen schlechter abschneidet (unten).



Stärken

- Radverkehrsförderung steht auf der politischen Agenda.
- Die Radverkehrskonzeption wird sukzessive realisiert .
- Über zehn Jahre Kontinuität in der Verwaltung: bis März 2011 konnten die Verkehrsplanerin und die Radverkehrsbeauftragte als initiatives Duo aus viele Maßnahmen in die Wege leiten und umsetzen.
- systematische Ansätze: Einbahnstraßen, Fahrradparker, Tempo 30.
- gute Zusammenarbeit mit Polizeiinspektion in Frankenthal.
- Akteure in Politik und Verwaltung (allgemein): selbstkritisch, offen für Neues, bereit, über den Tellerrand hinaus zu denken, von Anderen zu lernen (MRN-Networking etc.).
- Bei den Akteuren in Politik und Verwaltung besteht Bereitschaft für Veränderungen im Radverkehr.
- umfassendes Radfahrtrainingsprogramm der Polizeiinspektion Frankenthal für verschiedene Zielgruppen.

Schwächen der Frankenthaler Radverkehrspolitik

Strategie

- Es fehlen eine Vision, ein Leitbild bzw. eine Strategie zum Radverkehr (mit überprüfbaren Zielen, Zeithorizont, Maßnahmenplan, Budget, Zeitplan).
- Es fehlt eine allgemeine politische Diskussion über verkehrspolitische Zielsetzungen, über die Rolle, die das Fahrrad (und die anderen Verkehrsmittel) im städtischen Leben von Frankenthal spielen sollen.
- Es gibt bisher keinen politischen Beschluss darüber, dass der Radverkehr in Frankenthal künftig eine stärkere Rolle spielen soll.

➔ Wegen fehlender Zieldefinition ist keine Prüfung möglich, ob getroffene Maßnahmen die angestrebten strategischen und operationalen Ziele (welche?) erreichen.

➔ Das Fehlen verkehrspolitischer Beschlüsse als Leitlinien für das Handeln der Fachleute in der Verwaltung führt in der Folge immer wieder dazu, dass sich die Politik über fachliche Details streitet statt deren Erarbeitung den Verwaltungsfachleuten zu überlassen.

- Die Radverkehrskonzeption beschränkt sich auf Infrastruktur, und zwar auf die Anlage von baulichen Radwege an Hauptverkehrsstraßen.

➔ Dies verunmöglicht eine gezielte Radverkehrsförderung, die sich an den sehr verschiedenen Bedürfnissen der unetrschiedlichen Zielgroppen orientiert.

Steuerung + Koordinierung

- Aufgrund fehlender verbindlicher Handlungskonzepte mit Zeitplan sowie personeller und finanzieller Ressourcen besteht kaum Handlungsfähigkeit. Die Umsetzung bestehender Konzepte wird immer wieder verschoben.
- Seit März 2011 gibt es in der Frankenthaler Stadtverwaltung weder eine Ansprechperson für Radverkehrsfragen noch besteht ein internes Gremium für die kommunikation und Koordination von Radverkehrsfragen zwischen den verschiedenen Fachbereichen oder Abteilungen, weil der interne Arbeitskreis Radverkehr, dem auch die Polizei und der ADFC angehören, seit dem Ausscheiden der Radverkehrsbeauftragten faktisch aufgelöst ist.

➔ Die Stellung des Radverkehrs wird geschwächt, weil die verschiedenen Mitarbeitenden als Einzelakteure Maßnahmen vorschlagen bzw. umsetzen müssen.
➔ Allein durch bessere Vernetzung der verschiedenen Fachbereiche und Abteilungen der Stadtverwaltung sowie eine koordinierte Planung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten könnten selbst bei unverändertem Personalbestand bessere Ergebnisse für den Radverkehr erzielt werden.

Ressourcen

- Es gibt kein eigenes Budget für Radverkehr.
- Es gibt kaum personelle Ressourcen. Es gibt keine Personen, bei der Radverkehr Bestandteil der Stellenbeschreibung ist. Ob, wie viel und was zur Förderung des Radverkehrs getan wird, hängt sehr stark vom persönlichen Engagement der einzelnen Mitarbeitenden ab.

➔ Es besteht kaum Handlungsfähigkeit; eine kontinuierliche Umsetzung der Radverkehrskonzeption ist nicht möglich.
➔ Für inhaltliche Ausweitung der Radverkehrspolitik im Sinne von „Radverkehr als System“ stehen weder Personal noch Finanzmittel zur Verfügung
➔ Es gibt zu wenig Personal, um Verbündete zu gewinnen, die die städtische Radverkehrspolitik mittragen und entlasten könnten.

Datenbasis

- Es fehlen Daten zur Mobilität und insbesondere zum Radverkehr in Frankenthal.
- Es fehlen wichtige Strukturdaten wie z.B. Pendlerstatistik.
- Es ist unklar, woher zusätzliche Radfahrende kommen sollen.
- Es fehlt eine Dokumentation der bereits getroffenen bzw. der verworfenen Maßnahmen im Sinne einer Erfolgskontrolle, Legitimation der Radverkehrspolitik, Einarbeitungsmöglichkeit neuer Mitarbeitender, eines Argumentariums gegenüber Politik, Verwaltung, Bürgerschaft.

➔ Es kann nicht geklärt werden, ob die getroffenen Maßnahmen die geeigneten für die jeweilige Zielgruppe sind.
➔ Es ist nicht möglich, Daten + Fakten als politische Argumente für den Radverkehr nutzbar zu machen.
➔ Dies schwächt die Position der Akteure der Radverkehrspolitik und die Stellung des Radverkehrs insgesamt.

Infrastruktur

- Das Radverkehrsnetz verläuft ganz überwiegend entlang des Hauptverkehrsstraßennetzes mit starkem Schwerlastverkehr.
- Radverkehrsmaßnahmen wurden bisher fast ausschließlich an Strecken getroffen; die Probleme liegen aber überwiegend in den vielen großen, komplexen Knoten ohne Führung des Radverkehrs.
- Das Maßnahmenrepertoire ist auf wenige Infrastrukturelemente eingeschränkt, inhomogen und entspricht nicht immer dem Stand der Technik.
- Es gibt wesentliche Netzlücken.
- Es fehlt eine konzeptionelle Netzplanung des städtischen Radverkehrsnetzes mit grundlegender Struktur- und Bestandsanalyse, Wunschliniennetz, zur Sicherstellung, dass alle wichtigen Quellen und Ziele in der Stadt gut mit dem Rad erreichbar sind.
- Das sekundäre Straßennetz wird bisher kaum für den Radverkehr genutzt.

- Nur einzelne Strecken sind mit Wegweisung versehen.

➔ Auch eine zügige Realisierung des in der Radwegekonzeption festgelegten Radwegenetzes würde wegen Mängeln bei Sicherheit, Kohärenz, Komfort, Attraktivität, Direktheit nicht zu einem befriedigenden Angebot für Radfahrende führen.

➔ Zur Förderung der Fahrradnutzung in Frankenthal ist die Radwegekonzeption die teuerste und gleichzeitig am wenigsten wirksame Art von Radverkehrsinfrastruktur.

Verkehrssicherheit

- Es gibt Verkehrssicherheitsprobleme, insbesondere an Knoten (komplex, groß, keine Führung des Radverkehrs, starker Schwerlastverkehr). Auch wenn die Zahlen auf Grund fehlender Datenbasis nur geschätzt werden können, ist die Zahl der bei Unfällen schwer verletzten Radfahrenden in Relation zur Fahrradnutzung deutlich zu hoch.

➔ Ohne Lösung der Verkehrssicherheitsprobleme ist eine erfolgreiche Radverkehrsförderung nicht möglich, denn solange sich Menschen subjektiv unsicher fühlen bzw. objektiv unsicher sind, ist eine Steigerung der Fahrradnutzung nicht möglich, weil ein großer Teil der potenziellen NutzerInnen sich vom Radverkehrsangebot nicht angesprochen fühlt.

5 Handlungsfelder und Qualitätsziele

5.1 BYPAD-Meetings II und III

Die 2. BYPAD-Sitzung fand am 7.12.2011 in Frankenthal statt. Wegen des großen Diskussionsbedarfs wurde für den 9.2.2012 ein zusätzliches 3. Meeting in Form eines ganztägigen Workshops angesetzt.

Ziel dieser Sitzungen war es,

- auf Grundlage der Audit-Ergebnisse den wichtigsten Handlungsbedarf zu identifizieren und für diese Handlungsfelder Ziele und möglichst konkrete Maßnahmen zu erarbeiten.
- als Resümee des Audit-Prozesses außerdem die Grundlagen für einen ‚**X- Punkte-Plan für die Radverkehrspolitik der Stadt Frankenthal**' zu erarbeiten. Dieses soll nach Abschluss des BYPAD-Prozesses dem Planungs-und Umweltausschuss zum Beschluss vorgelegt werden, um den von der BYPAD-Gruppe gemeinsam erarbeiteten Resultaten ein stärkeres politisches Gewicht zu verleihen.

Mit einem Negativ-Brainstorming sammelte die BYPAD-Gruppe Ideen zu der Frage „Wie schaffen wir Rad Fahren in Frankenthal ab?". Die sehr kreativen Vorschläge wurden anschließend gemeinsam in positive Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung in Frankenthal umgekehrt. Präsentationen zu internationaler Best-Practice und zum Thema Verkehrssicherheitsdaten und -arbeit lieferten den inhaltlichen Input dazu. Da während des Workshops am 9.2.2012 nur ein Teil der Negativvorschläge umgekehrt werden konnte, wurde die Vervollständigung und Ausformulierung der positiven Maßnahmen im Anschluss durch die Auditorin vorgenommen.

Handlungsbedarf identifizierte die BYPAD-Gruppe in den folgenden Bereichen, die damit bereits erste Stichworte für den X-Punkte-Plan ergaben. Mit Punkten konnten die Mitglieder der BYPAD-Gruppe ausdrücken, welche Bedeutung sie dem einzelnen Handlungsfeld beimessen.

Handlungsfeld	Punkte
Strategie	**13**
Steuerung + Koordinierung	**7**
Ressourcen	**13**
Radverkehrsnetz	**6**
Verkehrssicherheit	**2**
Fahrradparken	**1**
Radfahren für alle	
Kommunikation +Marketing	**8**
Partnerschaften/ Vernetzung/ Mobilitätsmanagement	**5**
Parkraummanagement (Auto) und Verbesserung Erreichbarkeit/ Durchquerbarkeit der Innenstadt mit dem Rad	**4**
Regelmäßige Datenerhebungen	**4**

Den mit Abstand größten Handlungsbedarf sieht die BYPAD-Gruppe in den Bereichen Radverkehrsstrategie und Ressourcen. Diese beiden Be-

reiche werden als Grundvoraussetzung dafür angesehen, dass überhaupt positive Veränderungen im Radverkehr in Frankenthal stattfinden können. Ohne das klare Bekenntnis der Politik zur Förderung des Radverkehrs, die Festlegung von klaren Zielen und der Entwicklung einer Strategie mit zugehörigem Maßnahmenkonzept, einem Zeitplan und der Budgetierung der zur Umsetzung erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen sind keine Verbesserungen möglich.

Alle anderen Handlungsfelder lassen sich fast automatisch herleiten, sobald das klare politische JA zur Radverkehrsförderung vom Rat der Stadt Frankenthal gesprochen ist. Die fehlenden Ziele und groben Leitlinien sind für die BYPAD-Gruppe die wesentlichen Ursachen für wiederkehrende Verzögerungen in der Umsetzung sowie wiederkehrende Debatten über fachliche Details, deren Bearbeitung in die Zuständigkeit der Fachleute in den einschlägigen Abteilungen der Stadtverwaltungen fällt.

Vergleicht man die auf den nachfolgenden Seiten zusammen gestellten Handlungsfelder und Maßnahmen mit den Erwartungen der einzelnen Mitglieder der BYPAD-Gruppe an den BYPAD-Prozess (siehe Kap. 2), so wird schnell deutlich, dass diese bereits vorher eine ziemlich klare Sicht auf die wesentlichen Problempunkte und den erforderlichen Handlungsbedarf hatten.

Wie die Feedback-Runde am Ende von Meeting III zeigte, hat der BYPAD-Prozess für die Beteiligten dazu geführt, dass für die einzelnen Personen die Richtung klar geworden ist und sich das inhaltliche Spektrum der Radverkehrspolitik deutlich erweitert hat. Wesentliche Erkenntnis war, dass die Beteiligten aus ihren verschiedenen fachlichen Blickwinkeln dieselben Schwerpunkte erarbeitet haben und dadurch einen „gemeinsamen roter Faden“ für die künftige Radverkehrspolitik in Frankenthal sehen. Dies ist eine gute Grundlage für eine künftig verbesserte Koordination und Kooperation. Durch den BYPAD-Prozess fühlen sich die Beteiligten bestärkt, Sachen weiter zu machen und Neues zu initiieren.

Die von der BYPAD-Gruppe erarbeiteten Handlungsempfehlungen sind in der nachfolgenden Übersicht zusammen gestellt. Die Maßnahmen müssen noch weiter priorisiert und präzisiert werden.

5.2 Handlungsfelder und Maßnahmen im Detail

Handlungsfeld	Maßnahme/Prinzipien
1 Strategie	
1.1 Klares politisches JA zur Radverkehrsförderung	• Das **Fahrrad ist gleichberechtigt** mit anderen Verkehrsmitteln betreffend Platz (Fahren, Parken), Budgets, Ausbaustandards, Qualitätskriterien, rechtliche Regelungen etc.
1.2 Radverkehrspolitik beschließen	• Kommunizieren, dass Änderungen erforderlich sind (verwaltungsintern und öffentlich). • Klares politisches Bekenntnis zur Radverkehrsförderung (strategisch und operativ!). • **Zeithorizont** festlegen und **messbare Ziele** definieren, die bis dahin erreicht sein sollen (Radverkehrsanteil plus x% bis 20nn, Anzahl Schwer Verletzte/getötete Radfahrende minus y% bis 20mm etc.) • **Strategie und Maßnahmenkonzept aufstellen, budgetieren und beschließen.**

Handlungsfeld	Maßnahme/Prinzipien
2 Steuerung + Koordinierung	
2.1 Verankerung in der Verwaltung	• Das Thema Radverkehr wird in der gesamten Stadtverwaltung verankert – nicht nur in den technischen Ämtern (Think bike!). In allen Fachbereichen werden **Ansprechpersonen für Radverkehrsfragen** benannt.
2.2 interne Koordination und Kooperation	• Bildung eines **verwaltungsinternen AK Radverkehr** mit Mitarbeitenden aus den verschiedenen Fachbereichen/Abteilungen zur Verbesserung von Information, Koordination, Transparenz und Zusammenarbeit.
2.3 Gemeinsam entwickeln mit Externen	• Es wird ein „**Runder Tisch Radverkehr**“ eingerichtet, der Radverkehrsprojekte gemeinsam entwickelt. Diesem gehören neben Mitarbeitenden der verschiedenen einschlägigen Fachbereiche bzw. Abteilungen der Stadtverwaltung und Ratsmitgliedern aus allen Fraktionen auch Polizei, ADFC, City-Management etc. an. Fallweise werden andere Interessensgruppen (Arbeitgeber, Einzelhandelsvertreter, Schulen, Senioren, Migranten etc.) hinzugezogen.
3 Ressourcen	
3.1 Personal	• Die für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie erforderlichen **Personalressourcen** werden bereit gestellt. • In den einschlägigen Fachdienststellen (z.B. Kommunikation) werden **Ansprechpartner für Radverkehr** benannt; Radverkehr ist ein **Bestandteil ihrer Stellenbeschreibung**.
3.2 Finanzen	• Der **Anteil** des **Radverkehrsbudget**s **am Gesamtverkehrsbudget** entspricht mindestens für die Laufzeit des künftigen Radverkehrskonzepts **mindestens** dem angestrebten **Anteil des Radverkehrs am Modal-Split**. • Aus dem Radverkehrsbudget werden nur reine Radverkehrsmaßnahmen gezahlt. • **Im Rahmen von** Straßenbaumaßnahmen/ Neugestaltung des Straßenraums/ sonstigen **Tiefbaumaßnahmen** werden **stets Verbesserungen für den Radverkehr** mit geplant und umgesetzt und **aus den Budgets der Verursacher** bezahlt. • Durch **strategische Partnerschaften** und Gemeinschaftsprojekte versucht die Stadt Frankenthal **zusätzliche Finanzierungsquellen** zu erschließen.
4. Radverkehrsnetz	
4.1 Netz	• Die Stadt Frankenthal entwickelt ein **städtisches Radroutennetz**, das sicherstellt, dass **jede Quelle und jedes Ziel per Fahrrad erreichbar** ist und das **an die Radrouten der Nachbarkommunen und –kreise**, **an interlokale** sowie **an touristische Routen** (regional, national, international) **anschließt**. • Das städtische Radroutennetz ist **zusammenhängend, direkt, sicher, komfortabel und attraktiv**[2] und bietet und ein **differenziertes Angebot** für Jung und Alt, Fahranfänger und Geübte. • Als **Grundlage für alle weiteren Planungen** erstellt die Stadt Frankenthal einen zweistufig hierarchischen **Radverkehrsnetzplan aus Haupt- und Nebenrouten.** Dieser basiert auf einer Analyse der räumlichen Struktur, der wichtigsten Quellen und Ziele des Radverkehrs, einem Wunschlinien-

[2] Diese Begriffe seien hier an den Beispielen der Flomersheimer und der Nordbrücke erläutert: An beiden Brücken wären beidseitige Zweirichtungsradwege sinnvoll. Dies wäre sicher, weil dadurch zweimaliges Queren einer stark befahrenen Straße vermieden werden könnte. Es wäre direkt, weil es Radfahrenden die kürzeste Verbindung ermöglicht. Es wäre komfortabel, weil unnötige Wartezeiten vermieden würden. Es wäre zusammenhängend, weil es Radfahrende ohne Netzlücke fahren könnten.

Handlungsfeld	Maßnahme/Prinzipien
	netz etc. Er umfasst das Haupt- und Nebenstraßennetz und alle Wirtschafts- und sonstigen Wege. • **Wirtschaftswege** werden systematisch auf ihre Eignung als direkte Verbindung im Radverkehrsnetz untersucht, um möglichst umwegfreie Verbindungen im gesamten Stadtgebiet zu ermöglichen. Der Handlungsbedarf für zu treffende Maßnahmen wird analysiert.
4.2 Flächendeckende Programme	• Überprüfung der Anordnung der **Benutzungspflicht** aller bestehenden **Radwege** und Aufhebung, wo nötig. • **Einbahnstraßen** konsequent überprüfen für gegenläufigen Radverkehr; öffnen, wo möglich. • **Fahrradstraßen** realisieren, wo sinnvoll und möglich. • **Sackgassen** überprüfen; durchlässige Sackgassen konsequent kennzeichnen.
4.3 Orientierung	• Auf Basis der Netzplanung wird das Frankenthaler **Radroutennetz (Haupt- und Nebenrouten**) nach FGSV-Standards lückenlos **ausgeschildert** mit Angabe von Nah-, Mittel- und Fernzielen des Alltagsverkehrs sowie Entfernung (km). • Die **Wegweisung** weist auf die Nachbarkommunen und –kreise hin sowie auf touristische Routen (regional, national, international).
4.4 Konkret Innenstadt	• Die **Innenstadt** ist grundsätzlich **zugänglich** und **durchquerbar für den Radverkehr.** Es werden eine **Innenstadt querende Nord-Süd-Achse** (Nürnberger Straße) sowie eine **Ost-West-Achse** (Schmidgasse) geplant und umgesetzt. • Umsetzung des Quadranten-Prinzips aufs dem Verkehrskonzept. **MIV-Erschließung über die Ringstraße**. Das Verkehrsregime für den MIV wird so geändert, dass zwar (fast) alle Punkte der Innenstadt mit dem Auto erreichbar sind, ein **Durchqueren der Innenstadt mit dem Auto** aber **unmöglich** gemacht wird. • Die Regelung der Zulassung des **Radverkehr**s in der **Fußgängerzone** wird überprüft mit dem Ziel, eine **sinnvolle Erschließung** der **Innenstadt** für den Radverkehr zu ermöglichen. • Die **Radverkehrsflächen** sind nach Möglichkeit gestalterisch klar erkennbar. • **Kampagne** für konfliktfreies Miteinander • **Konzept für das Fahrradparken** in der Fußgängerzone
4.5 Konkret: Unterführung am Bahnhof	• Bei der **Unterführung am Bahnhof** werden beiderseits der Bahn die **Anschlüsse an das Radroutennetz** so korrigiert, dass die Weiterfahrt ohne Verschwenkung und möglichst ohne Stopp möglich ist (Anpassung der Linienführung/ Kurvenradien/ Sichtdreiecke/ Aufstellflächen etc.).
5 Prinzipien + Qualität	
5.1 Prinzipien	• Konsequente Anwendung der **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen** (**ERA2010)** und der einschlägigen Normen und Richtlinien. • **Auf ALLEN Straßen** (außer BAB, Kraftfahrstraßen) wird der **Radverkehr berücksichtigt**, je nach Funktion der Straße im Radverkehrsnetz, Charakteristik, Verkehrsmenge, Geschwindigkeit etc. auf eigenen Verkehrsflächen oder im Mischverkehr. • **Fahrbahnbreiten für den MIV** werden auf das notwendige **Minimum** beschränkt. Die **Fahrbahnflächen** werden **neu aufgeteilt**, indem der **gewonnene Platz dem Radverkehr** gewidmet wird. • Die **konkrete Ausgestaltung** der (Radverkehrs)Infrastruktur **orientiert sich an der Funktion des Streckenabschnitts im Radroutennetzplan**,

Handlungsfeld	Maßnahme/Prinzipien
	im MIV-Plan, im ÖV-Plan und im Fußverkehrsplan. Die Interessen sind gegeneinander abzuwägen. • Es gibt **klare Kriterien für Trennung und Mischung** der Verkehrsarten. • Bei **Mischung** der Verkehrsarten (MIV, ÖV, Fahrrad) wird das **Geschwindigkeitsniveau auf ein fahrradverträgliches Maß** gesenkt. • Der **Vorrang wird in Abhängigkeit von der Bedeutung der Routen für die verschiedenen Verkehrsarten** geregelt. • Die Infrastruktur wird darauf angelegt, dass Konflikte vermieden werden bzw. dass die **Infrastruktur tolerant** ist **gegenüber Fahrfehlern/ Fehlverhalten** (d.h. Im Mischverkehr wird das Temporegime (MIV) wird derart gestaltet, dass Konflikte möglichst vermieden werden bzw. glimpflich ablaufen). • **Zusammenhängende Radrouten** werden als Ganzes geplant und umgesetzt. • **Radverkehrsanlagen** werden bzgl. Breite, Lichtraumprofil, Kurvenradius, Entwurfsgeschwindigkeit etc.) so bemessen, dass sie ein- und zweispurigen (Lasten)Fahrrädern, Fahrrädern mit Anhänger bzw. Trailerbikes, Pedelecs etc. gerecht werden. Das Lichtraumprofil wird von Einbauten, Bäumen etc. frei gehalten. • Die Infrastruktur wird so geplant, dass ein zügiges Fahren mit möglichst wenig Stopps ermöglicht wird. • Bei der **Neugestaltung von Straßenräumen** bzw. bei **baulicher Unterhaltung** ist der **Radverkehr grundsätzlich einzubeziehen**.
5.2 Strecken	• Bei Änderung der Führungsart gibt es einen **„sauberen“ Übergang**, der für alle Verkehrsteilnehmenden logisch, antizipierbar, klar ablesbar ist. • Übergänge werden den **Fahreigenschaften von Fahrrad und Radfahrenden** gerecht. • **Radwegenden** werden rechtzeitig angekündigt. Es wird für alle Verkehrsteilnehmenden klar angezeigt, wo es weiter geht für den Radverkehr. • **Keine harten Anschläge** auf Radrouten.
5.3 Knoten	• Direkte, für alle Verkehrsteilnehmenden **klar erkennbare Führung** des Radverkehrs über Knoten (**Furtmarkierung**, ggf. rote Flächenmarkierung). • Radwege gehen kurz vor dem **Knotenbereich** in Radfahrstreifen über. • **Aufstellflächen, Abbiegespuren** für Radverkehr. • **Lichtsignalanlagen** werden so geschaltet, dass Radfahrende **mit möglichst wenigen Stopps** unterwegs sein können (z.B. **Grün bei Bedarf** (Radfahrer holen sich an Lichtsignalanlagen Grün durch Videokamera) oder **Vorgrün für Radfahrende.** • **Freies Rechtsabbiegen** infrastrukturell anbieten • **Hochpflasterungen** entlang Hauptrouten **an Einmündungen von untergeordneten Straßen.** • Die **Überprüfung** von **Umlaufsperren** wird im gesamten Stadtgebiet **systematisch fortgesetzt.** Die Passierbarkeit mit verschiedenen Fahrradtypen, Anhängern, Dreirädern etc. wird sicher gestellt. Bei Neuanlage, Umgestaltung oder Abbau orientiert sich die Stadt Frankenthal an den „Meckenheimer Empfehlungen“.
5.4 Unterhaltung/ Wartung	• Radwege/-streifen sind **Teil des regelmäßigen Wartungsdienstes**. Dazu zählen auch Radwege mit aufgehobener Benutzungspflicht. • Reinigung, Schneeräumung, Grünschnitt etc. werden mit **Priorität** behandelt. • **Bürgerinnen und Bürger können** Wartungsdefizite melden.
6 Verkehrssicherheit	

Handlungsfeld	Maßnahme/Prinzipien
6.1 Tempo reduzieren	• Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden **flächendeckend Geschwindigkeitsbeschränkungen** eingeführt. Deren Einhaltung wird **regelmäßig kontrolliert** und bei Übertretung **konsequent geahndet**.
6.2 Knoten sichern	• Es wird ein **Programm zur Überprüfung** und sicheren Ausgestaltung von **Knoten** aufgelegt.
6.3 Unfälle analysieren	• Das **„Grundrauschen" bei Unfällen** wird dokumentiert und analysiert. • Die Stadt Frankenthal macht in Zusammenarbeit mit der Polizeiinspektion Frankenthal **vertiefte Analysen ALLER Unfälle mit Radfahrerbeteiligung, differenziert nach verschiedenen Kategorien** (z.B. Altersklasse). • In **mehrjährigen Unfallanalysen** stellt sie Zeitreihen auf, die die Entwicklung der Unfälle inkl. Unfallfolgen aufzeigen. Sie berechnet die Unfallzahlen pro 10'000 Einwohner und setzt sie in Relation zum Radverkehrsanteil (→ muss erst noch erhoben/ geschätzt werden!).
6.4 Subjektive Sicherheit	• Die **subjektive Sicherheit** wird konsequent verbessert (Beleuchtung von Radverkehrsanlagen, Sichtdreiecke, Sicherheitsabstände, Bepflanzung inkl. Grünschnitt, Vermeidung von Angsträumen etc.).
6.5 Gemeinsam Verkehrssicherheit verbessern	• In einer **Ordnungspartnertschaft Verkehrssicherheit** kooperieren alle Akteure vor Ort und in der Region (→ NRW, → Münster).
7 Fahrradparken	
7.1 Qualitätsoffensive Fahrradparken	• Zur Steigerung des Bewusstseins für Bedeutung und Notwendigkeit guter Fahrradparkanlagen und zum Wissenstransfer darüber veranstaltet die Stadt Frankenthal einen **Workshop Fahrradparken**. Dazu werden alle potenziellen und bisherigen Aufsteller von Fahrradparkanlagen eingeladen (private Bauherren, Investoren, Architekten, Arbeitgeber, Gebäudemanagement, Bauamt (Bauanträge, Bauabnahme), Einzelhandel, Schulen etc.).
7.2 Fahrradparkkonzept	• Die Stadt Frankenthal entwickelt ein **städtisches Fahrradparkkonzept, das alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs umfasst** (öffentlicher Raum, Innenstadt, Schulen, Bahnhöfe, Haltestellen, Arbeitsplätze, Freizeit- und Sporteinrichtungen, Krankenhaus, kulturelle Einrichtungen, Ausgehziele etc.) und setzt dieses um. Sie stellt Fahrradparksysteme auf, die der jeweiligen Situation angepasst sind bzgl. Typ, Qualität, Quantität, Betriebskonzept. • Für das **städtische Fahrradparkkonzept** erstellt die Stadt Frankenthal eine Bestands- und Bedarfsanalyse, definiert **Qualitätsstandards** und erstellt ein Finanzierungskonzept.
7.3 Fahrradstation am Hauptbahnhof	• Die Stadt Frankenthal plant und eröffnet eine **Fahrradstation am Hauptbahnhof**. Diese bietet zur Steigerung der Rentabilität geeignete Serviceleistungen an. Sie erarbeitet ein Betriebs- und Finanzierungskonzept und betreibt die Fahrradstation in Kooperation mit dem ZAB oder dem örtlichen Fahrradhandel.
7.4 Parkraumbewirtschaftung (Fahrrad)	• Die Ausnutzung wird in regelmäßigen Abständen untersucht und die Kapazitäten bei Bedarf angepasst. • Ein **Ordnungsdienst** stellt die Nutzbarkeit der verfügbaren Fahrradparkkapazitäten sicher, indem turnusmäßig herrenlose Fahrräder/ Fahrradwracks/ gefährdend oder behindernd geparkte Fahrräder entfernt werden.

Handlungsfeld	Maßnahme/Prinzipien
7.5 Fahrradparkplätze auf Autostellplätzen	• Um ein **geordnetes Fahrradparken** sicher zu stellen und dem Fußverkehr ausreichend Fläche zu lassen, werden in regelmäßigen Abständen, möglichst zielnah, gut zugängliche Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen. Diese werden je nach Situation auf dem Gehweg oder der Fahrbahn (Autostellplatz aufheben) angelegt.
7.6 Qualitätsstandards Fahrradparken	• Die Stadt Frankenthal stellt nur **zweckmäßige, bedienungsfreundliche, gut gestaltete Fahrradparksysteme** auf. • Die Stadt Frankenthal informiert und berät Dritte, die Fahrradparksysteme aufstellen, über die Qualitätsanforderungen/ über die Anforderungen der Nutzenden für den jeweiligen Zweck.
8 Radfahren für alle	
8.1 Lebenslanges Radfahren	• **Kinder lernen so früh wie möglich Rad zu fahren.** • Das **Wohnumfeld** wird derart gestaltet, dass es als Übungsraum für Kinder dienen kann. • Die Stadt Frankenthal fördert **lebenslanges Rad Fahren**. • Die Stadt Frankenthal **informiert und berät** über die Möglichkeiten des Kindertransports auf dem Fahrrad, der Mitnahme von Kindern, über Fahren mit Kindern, spezielle Kinderfahrzeuge, Fahrradanhänger für verschiedene Zwecke, Mitführung von Gegenständen und **wirbt dafür.** • Die Stadt Frankenthal **erleichtert den Zugang zu Spezialfahrzeugen/ Anhängern/ Pedelecs**, indem sie Probenutzungen ermöglicht (z. B. als Serviceleistung der Fahrradstation am Bahnhof; z. B. Pedelecs für Senioren). • Die Stadt Frankenthal **bietet Langzeitmiete** von **Spezialfahrzeugen/ Anhängern/ Pedelecs** bzw. **Unterstützung bei deren Kauf.** • Das **Angebot an Fahrradfahrtrainings wird ausgebaut und diversifiziert**: für Kinder/Jugendliche verschiedener Altersklassen, (Wieder)EinsteigerInnen, Ältere, MigrantInnen. • Es werden Übungsräume bereitgestellt, damit Kinder vor und nach der Radfahrprüfung sowie Ältere und Ungeübte den sicheren Umgang mit dem Fahrrad spielerisch und gefahrlos üben können.
8.2 Fahrradsicherheit/ Fahrradreparatur	• Es werden regelmäßig preisgünstige **Sicherheits-Checks** für Fahrräder angeboten (an Schulen, Jugendtreffs, in Firmen, bei Events etc.). Dazu sucht die Stadt Frankenthal geeignete Kooperationspartner wie Fahrradhandel, Polizei, ADFC, Verkehrswacht, ZAB etc. • **Mobile Reparaturdienste** kommen regelmäßig (in Schulen, Firmen, zu Events (Stadtfeste, Theaterfestival, Sportveranstaltungen etc.).
8.3 Fahrradvielfalt fördern	• **Individuelle Fahrradkultur** fördern und auch für Kommunikation nutzen (Potenzial für Frankenthal!). • Die Stadt Frankenthal **informiert und berät über** die verschiedenen **Fahrradtypen** und deren Einsatzzwecke, z.B. über eine Ausstellung oder eine Internetplattform. • In Zielgruppen orientierten Kampagnen schafft sie **niederschwellige Möglichkeiten**, diese **Fahrradtypen auszuprobieren**. • Die Stadt Frankenthal **erleichtert den Zugang** zu **Spezialfahrzeugen/ Anhängern** (Pedelecs, Cargobikes. Kinderanhänger, Lastenanhänger, Trailerbikes, Eltern-Kind-Tandems, altengerechte Fahrräder, indem sie Probenutzungen ermöglicht (z.B. als Serviceleistung der Fahrradstation am Bahnhof). • Die Stadt Frankenthal **bietet Langzeitmiete** von **Spezialfahrzeugen**/ Anhängern bzw. **finanziellen Zuschuss zum Kauf.**

Handlungsfeld	Maßnahme/Prinzipien
9 Kommunikation	
9.1 Radverkehrspolitik	• Die Stadt Frankenthal **vermarktet ihre Radverkehrspolitik aktiv nach innen und außen**. Sie informiert und klärt zielgruppengerecht über die Vorteile der Fahrradnutzung auf. • Die Stadt Frankenthal **wirbt für die Fahrradnutzung**. • Dazu nutzt sie die verschiedenen lokalen bzw. eigenen Medien und Kanäle (Lokalpresse/ -radio, eigene Website, Plakate, Citylights etc.)
9.2 Radverkehrsnetz kommunizieren und publizieren	• Die Stadt Frankenthal **kommuniziert ihr Radverkehrsnetz** gegenüber der Öffentlichkeit, der Politik und (potenziellen) Akteuren innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung • Sie macht den **Online-Radroutenplaner** (Metropolregion Rhein-Neckar) an einer prominenten Stelle ihrer Website zugänglich und gibt einen **Radfahrerstadtplan** heraus, der kostenlos an alle Haushalte verteilt wird.
9.3 Standort mit Lebensqualität für Jung und Alt	• Die Stadt Frankenthal vermarktet **Frankenthal als attraktiven Standort für Familien und für autofreies Älterwerden**. • Die Stadt Frankenthal **wirbt für die Fahrradnutzung in jedem Alter**.
9.4 Umgesetzte/ geplante Maßnahmen	• Die Stadt Frankenthal **dokumentiert umgesetzte Maßnahmen und kommuniziert sie** gegenüber der Öffentlichkeit und (potenziellen) Akteuren • Die Stadt Frankenthal **informiert** die Bürgerschaft über umgesetzte Maßnahmen und deren Wirkungen und **klärt** sie über deren Zweck und die Benutzung **auf**.
9.5 Beratung/ Information	• Die Stadt Frankenthal **berät und informiert** zu verschiedenen Fragen rund um Fahrrad und Rad Fahren. Dazu macht sie vorhandene Informationsmaterialien verschiedener Anbieter über ihre Kanäle zugänglich.
10 Partnerschaften + Mobilitätsmanagement	
10.1 Mobilitätsmanegement Stadtverwaltung	• Die Stadt Frankenthal stattet ihre Standorte systematisch mit **Diensträdern** aus entsprechend dem Bedarf der einzelnen Dienststellen. Sie organisiert dafür ein **professionelles Flottenmanagement**, das Wartung, Reparatur, Verteilung der Räder auf die verschiedenen Standorte sicherstellt. • Sie stattet alle Verwaltungsstandorte mit **Fahrradparksystemen** für Mitarbeitende und Besucher aus. Diese haben eine für Standort und Parkdauer geeignete Qualität und Quantität. Bei Bedarf werden für die Mitarbeitenden **Duschen, Kleiderspinde, Umkleideräume** vorgehalten. • **Km-Pauschale für Mitarbeitende**, die mit dem Rad zur Arbeit fahren. • Die Anzahl der **Autoparkplätze für Mitarbeitende** werden zugunsten von Fahrradstellplätzen für Mitarbeitende und Besuchsverkehr **reduziert**. • Die **Stadt Frankenthal** nimmt regelmäßig an der Aktion **„Mit dem Rad zur Arbeit“** teil, um ihre **Vorbildfunktion** wahrzunehmen und um eigene Erfahrungen zu sammeln. • Die Stadt Frankenthal veranstaltet einen **Fahrrad-Jackpot,** damit möglichst viele Mitarbeitende mit dem Rad zur Arbeit fahren.
10.2 Betriebliches Mobilitätsmanegement Frankenthal	• **Aufklärung der Frankenthaler Arbeitgeber** über den betrieblichen Nutzen von Fahrrad statt MIV im Berufsverkehr (ggf. gemeinsam mit ADFC und AOK als Initiatoren der Kampagne **„Mit dem Rad zur Arbeit“**). • Die Stadt Frankenthal organisiert einen **Wettbewerb „Fahrradfreundlichster Frankenthaler Arbeitgeber“.**

Handlungsfeld	Maßnahme/Prinzipien
	• Kampagne für **Frankenthaler Firmen „Fahrradzuschuss/Dienstrad gegen Firmenparkplatz**“. • Die Stadt Frankenthal **wirbt** für das Fahrrad im Berufsverkehr und **kommuniziert** die Vorteile gegenüber den Beschäftigten.
10.3 Mobilitätsmanegement Einkauf	• **Stadtverwaltung, Stadtmarketingverein und Einzelhandel** arbeiten gemeinsam an einer **Versachlichung der Diskussion**: Einzelhändler mit Daten, Fakten, Best-Practice aus anderen Städten, Argumenten aufklären und sensibilisieren für Einkauf mit dem Rad mit dem **Ziel, dass** der Frankenthaler **Einzelhandel Einkaufen mit dem Rad unterstützt.** • **Kampagne „Einkauf mit dem Rad“** (Bonus für Fahrradkunden, Gewinnspiele). • Geschäfte/Einkaufsbereiche gezielt mit geeigneten **Fahrradparksystemen** ausstatten. • Stadtverwaltung und Stadtmarketingverein motivieren die **Wochenmarktbeschicker**, bei ihren Kunden **für den Markteinkauf mit dem Rad zu werben** („Sie kaufen grün, dann fahren Sie doch auch so!“).
10.4 Mobilitätsmanegement Schule	• Die Stadt Frankenthal fördert **Rad Fahren zur Schule** (z.B. Fahrradzuschuss statt ÖV-Ticket. • Es werden **alterstufengerechte Mitmachaktionen** für Kinder und Jugendliche angeboten. • Die Stadt Frankenthal veranstaltet regelmäßig zu Schuljahrsbeginn „Mit dem Rad zur Schule“-Kampagnen. • Auf den Schulhöfen werden Fahrradparcours permanent markiert, damit Kinder dort üben können. • **Gedruckte Schulroutenpläne/ Kinderstadt(teil)pläne** mit den besten Routen werden an alle Schülerinnen und Schüler verteilt. • **Verkehrssichere** Gestaltung von **Schulzonen.**
11 Ergänzende Maßnahmen	
11.1 Tempo flächenhaft senken/ kontrollieren	• Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums werden **flächendeckend Geschwindigkeitsbeschränkungen** eingeführt.
11.2 Schwerverkehr	• Um unnötigen **Schwerverkehr** aus dem Siedlungsgebiet heraus zu halten und dadurch Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu verbessern, wird ein **Verkehrszirkulationsplan** für den Schwerverkehr aufgestellt und umgesetzt.
11.3 Parkaumbewirtschaftung MIV	• Das **Parkraumbewirtschaftungskonzept für den MIV** wird konsequent umgesetzt. • Durch Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt und in Innenstadtnähe werden der MIV-Zielverkehr und der Parkplatzverkehr reduziert und das betroffene Gebiet damit vom MIV entlastet (bessere Erreichbarkeit, bessere Aufenthaltsqualität). • **MIV-Parkplätze** werden, wo nötig, zu Gunsten von **Radrouten** oder **Fahrradstellplätzen** aufgehoben. • **Parken und Halten** von Motorfahrzeugen **auf Radwegen oder –streifen** und das **Zuparken von Fahrradstellplätzen** werden **konsequent kontrolliert** und **geahndet**. • Zum **Be- und Entladen** gibt es gesonderte **Ladezonen**, die nicht mit den Radverkehrsflächen kollidieren.

Handlungsfeld	Maßnahme/Prinzipien
11.4 Integration Siedlung und Verkehr	• Mit einer **integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklungspolitik** trägt die Stadt Frankenthal trägt der älter werdenden Gesellschaft Rechnung, indem sie dafür sorgt, dass die **Struktur der kurzen Wege beibehalten** wird. • Die Stadt Frankenthal sorgt durch **kurze Distanzen, gute Erreichbarkeit, Wohnraum in der Stadt, funktionierende Nahversorgung und hohe Nutzungsmischung** dafür, dass den Bürgerinnen und Bürgern Frankenthals möglichst lange ihre **eigenständige Mobilität** mit dem Fahrrad erhalten bleibt.
12 Messen + Auswerten	
12.1 Datenmanagement + Evaluation	• Es werden regelmäßig **Mobilitätsdaten** als Grundlage der Verkehrsplanung erhoben. • **Vorher- und Nachher-Untersuchungen** sind integrierter Bestandteil einer jeden geplanten Maßnahme, um deren Möglichkeiten, Auswirkungen und Akzeptanz beurteilen zu können. • Das **Grundrauschen bei Unfällen** wird dokumentiert und analysiert. • **Wegeunfälle** mit dem Fahrrad **ermitteln**. • **Verkehrsbeobachtungen**. • **Schulwegbefragungen** bei Schülerinnen und Schülern. • **Radfahrerbefragungen**: Ziel- und Quellverkehr, Ermittlung Nutzeranforderungen, Fahrwegbeziehungen. • **Vorhandene Infrastruktur: Zustandsbewertung** und **Berücksichtigung Fahrrad**. • Zur **Ermittlung des Bedarfs** werden **Befragungen von (potenziellen) NutzerInnen** durchgeführt.

5.3 14-Punkte-Plan für die Frankenthaler Radverkehrspolitik

Handlungsfelder für Frankenthals künftige Radverkehrspolitik

Als konzentriertes Ergebnis des BYPAD-Prozesses erarbeitete die BYPAD-Gruppe den folgenden **„14-Punkte-Plan für die Frankenthaler Radverkehrspolitik“**. Dieser enthält die wichtigsten Ziele und Handlungsfelder und wird dem Planungs- und Umweltausschuss am 14.8.2012 präsentiert und anschließend zur Beratung und Entscheidung vorgelegt.

1 Strategie

Wir in Frankenthal bekennen uns zur Förderung des Radverkehrs als wichtigem Baustein einer familienfreundlichen Stadt mit hoher Lebensqualität für Jung und Alt.
Wir entwickeln das Leitbild „Frankenthal Fahrradstadt“ und legen überprüfbare Ziele für die nächsten zehn Jahre fest. Wir beschließen ein „Strategie- und Handlungskonzept Radverkehr“, das sich am Leitbild „Radverkehr als System“ des Nationalen Radverkehrsplans der Bundesregierung orientiert.

2 Steuerung + Koordinierung

Wir in Frankenthal schaffen die zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie erforderlichen Arbeitsstrukturen.
In allen Fachdienststellen werden AnsprechpartnerInnen für Radverkehrsfragen benannt, die in einem internen Arbeitskreis Radverkehr ihre Projekte koordinieren bzw. zusammenarbeiten.
Mit dem Runden Tisch Radverkehr schaffen wir ein Forum, in dem VertreterInnen der Ratsfraktionen, Stadtverwaltung, Polizei, Nutzergruppen, Interessensgruppen und andere wichtige Akteure der Frankenthaler Radverkehrspolitik Ideen für Radverkehrsprojekte gemeinsam entwickeln.

3 Ressourcen

Wir stellen die zur Umsetzung der Radverkehrsstrategie erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung.
Mit strategischen Partnerschaften erschließen wir zusätzliche Finanzierungsquellen.

4 Radverkehrsnetz

Wir schaffen eine Infrastruktur, die sicher ist und zum Rad Fahren einlädt, und zwar alle und auf allen Wegen, unabhängig von Alter, Erfahrung, Herkunft oder Lebenssituation.
Als Grundlage aller weiteren Planungen entwickeln wir einen Radverkehrsnetzplan aus Haupt- und Nebenrouten, der in Frankenthal durchgehende, direkte, sichere, komfortable und attraktive Fahrten mit dem Rad von A nach B ermöglicht.

Mit Qualitätskriterien und Ausbaustandards vereinheitlichen wir verkehrstechnische Lösungen, heben den Qualitätsstandard und wickeln Projekte schneller und kosteneffizienter ab.

Mit flächendeckenden Programmen für Strecken und Knoten (Radwegbenutzungspflicht, Sackgassen, Fahrradstraßen, Knotenumgestaltung) verbessern wir systematisch die Situation für Radfahrende im ganzen Stadtgebiet.

5 Innenstadt

Wir setzen unsere Innenstadtkonzept um und legen zwei Innenstadt querende Radrouten an.
Wir teilen die Innenstadt in vier Sektoren und erschließen sie für den Au-

toverkehr über die Ringstraße. Autos können fast jeden Punkt der Innenstadt erreichen, jedoch die Innenstadt nicht durchqueren. Von einem Sektor zum anderen gelangen sie über die Ringstraße. Für den Radverkehr werden eine Innenstadt querende Nord-Süd-Achse (Nürnberger Straße) sowie eine Ost-West-Achse (Schmiedgasse) geplant und umgesetzt.

6 Verdichtung + Entflechtung

Durch systematische Einbeziehung von Nebenstraßen und Wirtschaftswegen ermöglichen wir eine schnelle, kosteneffiziente Qualitätssteigerung des Radverkehrsangebots, indem wir das Radverkehrsnetz verdichten und eine weit gehende Entflechtung von motorisiertem Verkehr und Radverkehr ermöglichen.
Mit einer flächendeckenden Wegweisung, einem Radfahrerstadtplan und als kostenloser, wirksamer Sofortmaßnahme dem Link auf den Online-Radroutenplaner der Metropolregion Rhein-Neckar an prominenter Stelle auf ihrer Homepage machen wir das Radroutennetz im Straßenbild besser sichtbar und erhöhen den Komfort.
Mit einem Fahrradstraßenprogramm stellen wir auf wichtigen Routen (z.B. Schulrouten, wichtige Pendlerverbindungen) sichere, direkte und komfortable Verbindungen sicher.

7 Verkehrssicherheit

Radfahren in Frankenthal wird wesentlich sicherer. Trotz steigender Fahrradnutzung senken wir die Zahl der schwer verletzten Radfahrenden bis 2022 um mindestens 20%.
Wir analysieren künftig alle Unfälle mit Radfahrerbeteiligung vertieft und legen ein Maßnahmenprogramm zur Entschärfung von Risikobereichen und Unfallhäufungspunkten auf.
Wir intensivieren die Zusammenarbeit zwischen Polizei und Stadtverwaltung und initiieren eine Ordnungspartnerschaft Verkehrssicherheit, in der alle Akteure vor Ort und in der Region zusammen arbeiten.

8 Fahrradparken

Wir setzen die Anlage attraktiver Fahrradparkmöglichkeiten im öffentlichen Raum fort und entwickeln ein städtisches Fahrradparkkonzept, das sukzessive umgesetzt wird.
Wir entwickeln Qualitätsstandards für das Fahrradparken.
Mit einem Workshop zum Fahrradparken sensibilisieren wir auch Akteure im privaten und gewerblichen Bereich für die Bedeutung des Fahrradparkens.

9 Radfahren für Alle

Zur Sicherstellung lebenslanger, eigenständiger Mobilität fördern wir Rad fahren in allen Altersklassen.
In Zusammenarbeit mit der Polizei erweitern wir das Angebot an Radfahrtrainingskursen für Kinder und Erwachsene und erleichtern den Zugang zu Spezialfahrrädern/ -anhängern für Kinder- oder Lastentransport.

10 Kommunikation/Marketing

Wir vermarkten unsere Radverkehrspolitik aktiv nach innen und außen als Baustein zur familienfreundlichen Stadt mit hoher Lebensqualität für Jung und Alt.
Ziele, Inhalte, Argumente, geplante und erfolgte Maßnahmen sowie Wirkungen der Frankenthaler Radverkehrspolitik kommunizieren wir regelmäßig und zielgruppenspezifisch im Rahmen unserer finanziellen Möglichkeiten.

11 Partnerschaften

Durch strategische Partnerschaften mit lokalen Akteuren nutzen wir Synergien und verbessern die Rahmenbedingungen für die wirksame Förderung des Radverkehrs.
Sie erreicht dadurch größere Personenkreise und ermöglicht die Erschließung zusätzlicher Finanzierungsquellen.

12 Mobilitätsmanagement

Mit Mobilitätsmanagement richtet sie sich in den nächsten Jahren an Zielgruppen mit Umsteigepotenzial, um eine Erhöhung der Fahrradnutzung durch Verhaltensänderungen zu erreichen.
Mit dem Einsatz von Diensträdern übernehmen wir eine Vorbildfunktion für Frankenthaler Arbeitgeber und sammeln Erfahrungen für das betriebliche Mobilitätsmanagement. Wir fördern Rad fahren zur Schule, zum Einkauf und zum Event.

13 Ergänzende Maßnahmen

Wir setzen das Parkraummanagementkonzept für den MIV konsequent um und schaffen damit vor allem in der Innenstadt den nötigen Platz für eine verbesserte Erreichbarkeit und Durchquerung mit dem Rad.
Wir setzen die Einhaltung des Tempolimits konsequent um und tragen damit zur Verbesserung der Lebensqualität in unserer Stadt bei (Aufenthaltsqualität, bessere Luft, weniger Lärm).
Mit einem Zirkulationsplan für den Schwerverkehr halten wir diesen aus den Wohngebieten heraus.
Mit integrierter Siedlungs- und Verkehrsentwicklungsplanung mit kurzen Wegen und funktionierender Nahversorgung stellen wir die möglichst lange Erhaltung der eigenständigen Mobilität der älter werdenden Gesellschaft sicher.

14 Messen + Auswerten

Wir schaffen die zur Überprüfung und zielgerichteten Weiterentwicklung der Radverkehrsförderung notwendige Datenbasis.
Wir dokumentieren und kommunizieren regelmäßig die durchgeführten Maßnahmen und werten sie aus.

6 Vorschläge der BYPAD-Gruppe und Empfehlungen, Handlungsmöglichkeiten, Best Practice aus externer Sicht

Zu Dokumentationszwecken sind nachfolgend noch einmal alle bereits bei jedem Modul bzw. jeder Frage aufgeführten Vorschläge aus der BYPAD-Gruppe sowie mögliche Handlungsfelder und konkrete Maßnahmen zusammengestellt, die aus Sicht der Auditorin als sinnvoll erachtet werden. Sie stellen selbstverständlich nur eine kleine Auswahl dar, die als Anregung dienen soll.

Handlungsmöglichkeiten und Vorschläge Modul 1: Anforderungen der Radfahrenden

Verkehrsdaten

Grundsätzlich regelmäßige Erhebung von Verkehrsdaten als Arbeitsgrundlage für die Planung, nicht nur wenn es brennt bzw. zu einmaligen Projekten.

Nutzergruppen einbeziehen

Es müssten mehr Projekte gemeinsam mit den Nutzergruppen erfolgen, um den Anforderungen gerecht zu werden und um eine zielführende stetige Entwicklung des Radverkehrs zu ermöglichen.

Nutzerorganisationen sollten von der Projektidee bis zur Ausführung in den Prozess einbezogen werden.

Arbeitskreis Radverkehr

Einrichtung eines breit zusammen gesetzten Frankenthaler Arbeitskreises Radverkehr (s.u.), an dem auch der ADFC und andere Interessensgruppen beteiligt sind, um sicher zu stellen, dass deren Belange von der Projektidee bis zur Ausführung in Planungsprozesse einbezogen werden.

Rat aufs Rad

Zur Verbesserung des Problem- und Qualitätsbewusstseins bei Entscheidungsträgern und Akteuren innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung sollte der Arbeitskreis Radverkehr regelmäßige Netzbefahrungen durchführen, um die Fragestellungen vor Ort zu diskutieren.

Mit Hochschulen kooperieren

Für Erhebungen von Nutzeranforderungen, die für die Stadt Frankenthal zu aufwändig sind, sollte die Zusammenarbeit mit der TU Kaiserslautern oder den Universitäten Mainz oder Mannheim gesucht werden, um solche Erhebungen im Rahmen von Praktika, Bachelor- oder Masterarbeiten durchführen zu können.

Austausch intensivieren

Zur Ermittlung von Nutzeranforderungen, deren Erhebungen für die Stadt Frankenthal zu aufwändig sind, sollte die bisherige Zusammenarbeit mit den für Radverkehrsfragen zuständigen Verwaltungsfachleuten der Metropolregion Rhein-Neckar und darüber hinaus genutzt und intensiviert werden.
Das Informationsangebot der Fahrradakademie, der nordrhein-westfälischen, baden-württembergischen und bayrischen Städtenetzwerke (Seminare, Workshops, Studienreisen, Publikationen) sollten genutzt werden.

Handlungsmöglichkeiten und Vorschläge Modul 2: Steuerung der Politik + Koordinierung

Arbeitsgruppen Es sollten regelmäßig tagende Arbeitsgruppen gebildet werden, was allerdings entsprechende Personalressourcen erfordern würde.

Radverkehrspolitik Die Politik sollte die Belange des Radverkehrs mit zielgerichteten Maßnahmen und finanziellen Mitteln mehr unterstützen.

Radverkehrsbeauftragte/r Wiedereinrichtung der Stelle/ Funktion des/der Radverkehrsbeauftragten

Arbeitskreis Radverkehr *Einrichtung eines Frankenthaler Arbeitskreises Radverkehr. Dazu bietet es sich an, dass die BYPAD-Gruppe den Kern dieses Arbeitskreises bildet, erweitert um VertreterInnen verschiedener Interessensgruppen (Eltern, Senioren, MigrantInnen, ...). Je nach besprochener Thematik sollten externe Partner oder potenzielle Akteure (Vertreter von Schulen, Arbeitgebern, Einzelhandel, Verkehrsverbund, Busunternehmen, Fahrlehrer etc.) hinzu gezogen werden.*

Städtische Diensträder ***Dienstwege*** *während der Arbeitszeit sollten, wo sinnvoll und möglich, mit städtischen Diensträdern zurück gelegt werden. Damit kann die Stadt Frankenthal* ***Vorbildrolle*** *übernehmen und zeigen, dass sie die Radverkehrsförderung ernst nimmt. Das* ***Fahrrad wird sichtbarer im Straßenbild****, und die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung lernen im Vorbeifahren die* ***Probleme im Radverkehrsnetz kennen****. Dafür sollten die Dienststellen, deren Mitarbeitende im Stadtgebiet unterwegs sind (z.B. Stadtbauamt, Sozialdienste etc.) entsprechend ihrem Bedarf mit qualitativ hochwertigen* ***Diensträdern im Design der Stadt Frankenthal*** *ausgestattet werden. Dies erfordert dafür taugliche Fahrräder, eine unkomplizierte Ausleihe und ein* ***professionelles Flottenmanagement****.*

Zürich: städtische Diensträder. Foto: Stadt Zürich

Handlungsmöglichkeiten und Vorschläge Modul 3: Strategien + Konzepte

Maßnahmenprogramm Die Politik sollte **messbare Ziele** für die Frankenthaler Radverkehrspolitik mit einem **erreichbaren Zeithorizont** und ein daraus abgeleitetes, verbindliches **Maßnahmenkonzept** beschließen und die für die Umsetzung **Ressourcen** (Personal und Finanzen) bereit stellen.

Handlungsmöglichkeiten und Vorschläge Modul 4: Finanzen + Personal

Radverkehrsbudget	Der Stadtrat beschließt ein eigenes Radverkehrsbudget.
Mehrjahresbudgets	Der Stadtrat beschließt Radverkehrsbudgets für mehrere Jahre.
Innovationen	Ein Teil des Radverkehrsbudgets wird regelmäßig für innovative Projekte in allen Bereichen der Radverkehrspolitik (Modul 1 bis Modul 9) bereit gestellt.
Strategische Partnerschaften	Zusätzliche Finanzmittel werden kontinuierlich eingeworben, indem Gemeinschaftsprojekte mit öffentlichen und privaten Partnern initiiert werden.
Integrierte Projekte	Die Stadt Frankenthal investiert in integrierte Projekte, in denen der Radverkehr wesentlicher Bestandteil ist und für die es eine Gesamtfinanzierung gibt.
Mehr Personal	Mehr Personal oder sogar eigener Fachbereich (Radverkehr in Frankenthal).
Sofortmaßnahmen	*Budget für kleinere bzw. schnell realisierbare Maßnahmen bereit stellen.*
Straßenbau/-Unterhaltung	***Radverkehr immer mitdenken:*** *Bei Tiefbaumaßnahmen bzw. baulicher Unterhaltung, wenn die Straßendecke sowieso erneuert werden muss, Verbesserungen für den Radverkehr umsetzen; Kostenverteilung nach* ***Verursacherprinzip****. Dies setzt die Existenz eines* ***Radverkehrsnetzplan****s voraus, um Aussagen über die Funktion und Bedeutung des entsprechenden Streckenabschnitts und die daraus folgende Ausgestaltung machen zu können.*
Neue Finanzierungsquellen	*In Abhängigkeit von der absoluten Höhe der jährlichen* ***Stellplatzablösebeträge für nicht realisierte Pflichtstellplätze für Autos****: Verwendung eines Teils dieses Betrags für Fahrradparken.*
Schulprojekte	*Es sollte versucht werden, die Fa. Sternjakob als Frankenthaler Unternehmen und Hersteller des Scout-Schulranzens für die Zusammenarbeit in Schulverkehrsprojekten zu gewinnen.*
Lokale Arbeitgeber	*Kooperation in Mitmachkampagnen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“.*
Akteure fit machen	*Zur Stärkung der politischen, administrativen und gesellschaftlichen Akzeptanz, der Bewusstseinsbildung, der Informations- und Wissensvermittlung sowie dem Erfahrungsaustausch sollte die Stadt Frankenthal alle Gelegenheiten und Formen nutzen: interne Schulungen, Veranstaltung von und Teilnahme an Workshops, Fachtagungen, Konferenzen, Runde Tische, Studienreisen, ...*
(Mini-)Studienreisen	*Studienreisen der radverkehrspolitischen Akteure in Rat und Verwaltung, zu denen externe Akteure aus Frankenthal eingeladen werden, geben die Möglichkeit, sich vor Ort gezielt zu bestimmten Themen auszutauschen und von den Erfahrungen anderer Städte zu lernen. Studienreisen können helfen, eventuelle Blockaden aufzulösen, da sie bei kritischen Partnern einen Meinungswandel hervorrufen können. Hierzu bieten sich u. a. Städte in der Metropolregion Rhein-Neckar an, Mitgliedsstädte des BYPAD-Netzwerks, der Fahrradstädtenetzwerke in Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg oder Bayern.*

Handlungsmöglichkeiten und Vorschläge Modul 5: Infrastruktur + Sicherheit

Netzplanung Das Radverkehrsnetz sollte nach internationalen Standards und Maßstäben überarbeitet werden, um ein qualitativ hochwertiges, dichtes Radverkehrsnetz zu bekommen.

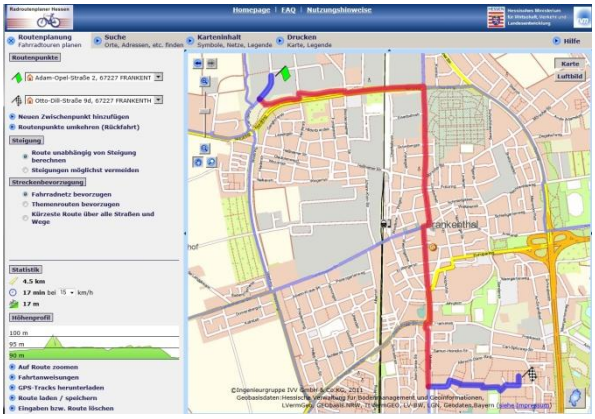
Unterhaltung Einrichtung eines budgetierten Unterhaltungsprogramms mit entsprechender personeller Ausstattung.

Verkehrssicherheit Programme zur Verhütung von Radfahrunfällen und Prioritätenprogramme aufstellen und umsetzen.

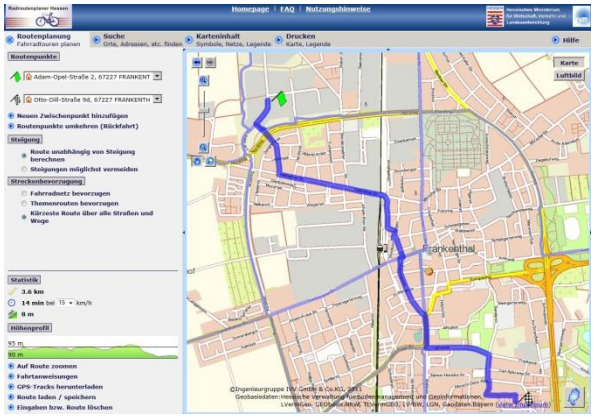
Gedanken zum Netz *Im **Radroutenplaner der Metropolregion Rhein-Neckar** wurden einige Radverkehrsverbindungen in Frankenthal zufällig ausgewählt. Für diese Relationen wurden jeweils die Routenvarianten „im Radverkehrsnetz“ und „über alle Straßen und Wege“ betrachtet. Siehe nachfolgende Abbildungen und die darauf folgenden Ausführungen zu Netz und Orientierung.*

Ausgewählte Radverkehrsverbindungen in Frankenthal: im Radverkehrsnetz (lin.) und direkt (re.)
Quelle: Radroutenplaner Hessen http://radservice.radroutenplaner.hessen.de.

Beispiel 1: Adam-Opel-Straße – Otto-Dill-Straße

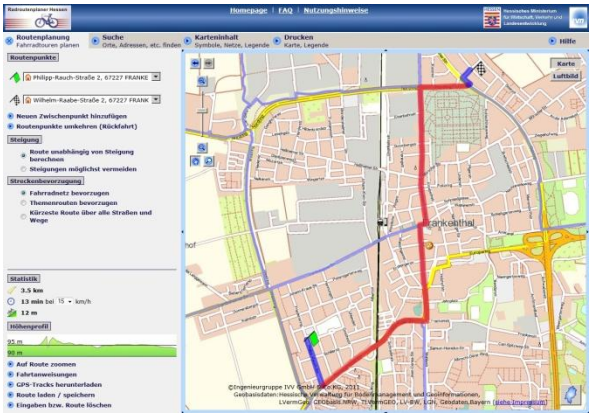


Im Radverkehrsnetz 4.5km 17 min

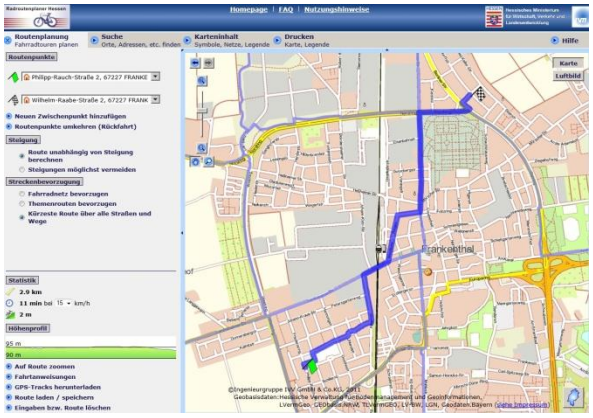


Direkt: 3.6km 15 min

Beispiel 2: Philip-Rauch-Straße - Raabestraße

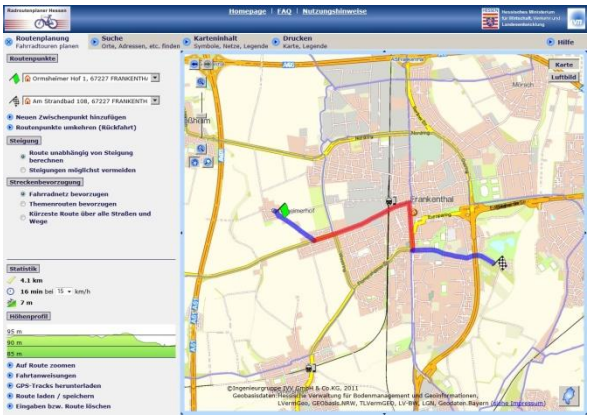


Im Radverkehrsnetz: 3.5km 13 min

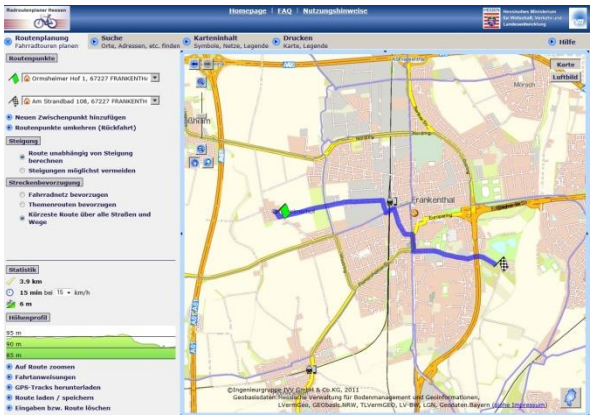


Direkt: 2.9km 11 min

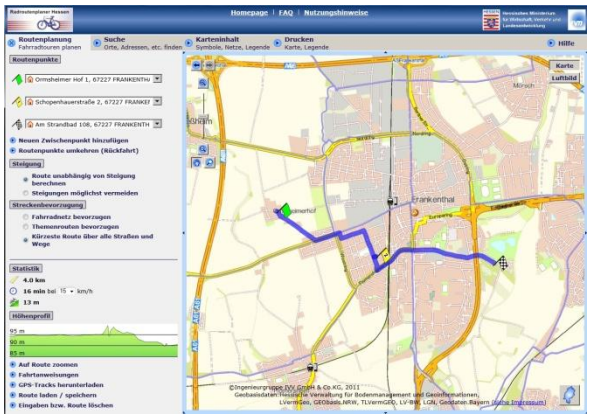
Beispiel 3: Ormsheimer Hof - Strandbad



Im Radverkehrsnetz: 4.1km 16 min

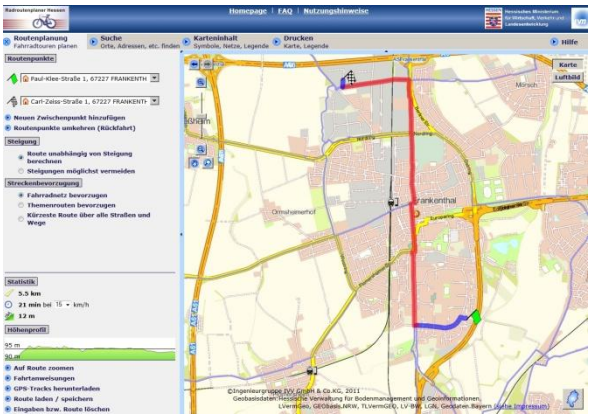


Direkt: 3.9km 15 min

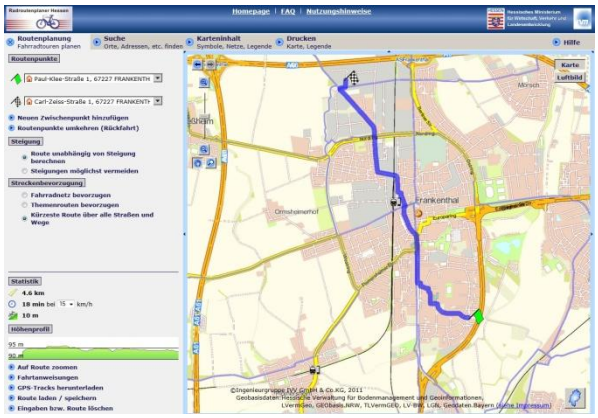


Direkt via Schopenhauerstraße 4km 16 min

Beispiel 4: Paul-Klee-Straße – Carl-Zeiss-Straße



Im Radverkehrsnetz: 5.5km 21 min



Direkt: 4.6km 18min

Eigenständige Radrouten

*Mit einem eigenständigen Radverkehrsnetz, das die Grundanforderungen der Netzplanung, nämlich **zusammenhängend, direkt, sicher, komfortabel und attraktiv** erfüllt und alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs erschließt, können wesentliche Anteile des vorhandenen Radverkehrspotenzials ausgeschöpft werden.*

*Dieses Netz ist bereits weitest gehend vorhanden, wie der **Radroutenplaner Metropolregion Rhein-Neckar**, der an den hessischen Radroutenplaner angegliedert ist, zeigt. Die dort ausgewiesenen **„direkten Routen über alle Straßen und Wege“** führen in der Regel über Nebenstra-*

*ßen und Wirtschaftswege. Sie sind - zumindest bei den ausgewählten Beispielen - **sämtlich direkter als die Routen im offiziellen Frankenthaler Radverkehrsnetz**. Dem Radverkehr werden dadurch erhebliche Wettbewerbsvorteile verschafft. Da diese Direktverbindungen über weite Strecken über das Nebenstraßennetz führen, kommt es zu einer **Entflechtung des Radverkehrs und des MIV und insbesondere des Schwerverkehrs**, welcher auf dem Hauptstraßennetz gebündelt wird. Da Radfahrende bei Nutzung dieser direkten Routen viele der **unfallträchtigen Knoten meiden** können, kann dies zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende beitragen. Wo Radrouten Verkehrsstraßen kreuzen, müssen die entsprechenden Knoten überprüft und, wenn nötig, entschärft werden.*

*Es ist zu prüfen, inwieweit alle wichtigen **Quellen** und **Ziele** durch die im Radroutenplaner ausgewiesenen Verbindungen erschlossen werden. Außerdem ist sicher zu stellen, dass alle wesentlichen **Netzlücken geschlossen** werden.*

Wegweisung

*Sowohl ortskundige wie ortunkundige Radfahrende müssen sich im Netz orientieren können. Dies erfordert eine **stadtweite, flächendeckende Wegweisung** mit Kilometrierung, die alle wichtigen Quellen und Ziele in Frankenthal umfasst, die an die Routen der Nachbarkommunen anschließt und die Freizeit- und touristischen Routen in der Region und darüber hinaus anbindet. Dies ist umso wichtiger, als Radrouten, die über weite Strecken über das Nebenstraßennetz führen, in der Regel keinerlei gesonderte Radverkehrsinfrastruktur benötigen und deshalb ausschließlich durch die Radverkehrswegweisung erkennbar sind.*

Radroutenplaner

*Um die Orientierung zu verbessern und gleichzeitig für die Fahrradnutzung zu werben, sollte die Stadt Frankenthal den **Radroutenplaner Metropolregion Rhein-Neckar aktiv propagieren** und an prominenter Stelle auf der Website platzieren, nämlich zusammen mit dem Stadtplan auf der Homepage.*

Radfahrerstadtplan

*Herausgabe eines Umweltverbundstadtplans mit integrierten Fuß-, Rad-, ÖV- Informationen, der das Stadtgebiet von Frankenthal und die Umgebung umfasst. Er sollte das **Radroutennetz** und die **Fahrradstellplätze** enthalten sowie Informationen über **Distanzen und Fahr- bzw. Gehzeiten.** Als **Werbemaßnahme** sollte der Radfahrerstadtplan/ der Umweltverbundplan kostenlos an alle Haushalte sowie über weitere Verteiler (z.B. Frankenthaler Arbeitgeber) verteilt werden.*

Schwerlastverkehr

*Es sollte ein Konzept aufgestellt werden, mit dem sicher gestellt werden kann, dass der **Schwerlastverkehr auf dem Hauptverkehrsnetz gebündelt** wird und bestimmte Streckenabschnitte vom Schwerverkehr, der nicht Zielverkehr ist, freigehalten werden können.*

*Angesichts der sehr engen **Ortsdurchfahrt von Mörsch** sollte geprüft werden, ob die K3 zwischen Anschlussstelle B9 und Ostring für den Schwerverkehr gesperrt werden kann.*

Da Frankenthal mit den Autobahnen A6, A61, A50 und den autobahnartig ausgebauten B9 und L523 praktisch über einen Autobahnring mit zahlreichen Anschlussstellen verfügt, sollte in jedem Fall versucht werden, mit verkehrslenkenden Maßnahmen den Schwerlastverkehr im Stadtgebiet auf das notwendige Minimum zu beschränken.

***Ortsdurchfahrt Mörsch**: enge Ortsdurchfahrt mit dörflichem Charakter, sehr schmale Gehwege, zugeparkte Fußgängerflächen, Lastwagenschleichverkehr*

Markierungsmaßnahmen

*Durch Einschränkung der Fahrbahnen der Hauptverkehrsstraßen auf die Mindestbreiten und markierungstechnische **Neuaufteilung der Fahrbahnflächen** können erhebliche **Flächenreserven zugunsten des Radverkehrs** und für andere Nutzungen gewonnen und die Aufenthaltsqualität erheblich verbessert werden.*

*Insbesondere **in den Knotenbereichen** können dadurch die für eine **direkte und sichere Führung** des Radverkehrs über die Knoten erforderlichen Flächen gewonnen werden.*

***Markierungstechnische Maßnahmen im Fahrbahnraum** statt baulicher Radwege ermöglichen eine **deutlich schnellere Umsetzung**, sind wesentlich **kosteneffizienter, flexibler** und **komfortabler** für Radfahrende. Radfahrstreifen oder Schutzstreifen in der ausreichenden Breite sind **bzgl. Sicherheit baulichen Maßnahmen gleichwertig oder gar überlegen** (Dies gilt insbesondere in den Fällen, in denen bauliche Maßnahmen nicht über die ausreichenden Breiten/ Kurvenradien und Übergänge verfügen.).*

Knotenumgestaltung

*Aufstellung und Umsetzung eines **Programms zur systematischen radverkehrsgerechten Knotenumgestaltung** (direkte Führung im Sichtfeld des Autoverkehrs) nach ERA 2010.*

Schulrouten

*Bei den **Schulrouten** sollte überlegt werden, inwieweit diese in **Fahrradstraßen** umgewandelt werden können, um Schülerinnen und Schülern das nebeneinander Fahren im Pulk zu ermöglichen.*

Schulroutenplaner

*Die Frankenthaler **Schulrouten** sollten **in den Radroutenplaner Metropolregion Rhein-Neckar** aufgenommen werden. Die Software dazu ist vorhanden (siehe Frankfurt). Die Stadt Frankenthal muss dazu nur die Daten liefern.*

Fahrradparken Bahnhof

Die nachfolgenden Impressionen vom Fahrradparken rund um den Hauptbahnhof Frankenthal weisen auf Handlungsbedarf hin:

- *Die überall geparkten Fahrräder zeigen, dass die Nachfrage deutlich grösser ist als das Angebot an Fahrradstellplätzen.*
- *Dass Fahrräder überall angeschlossen werden, teils mit sehr dicken Schlössern, weist auf hohe Diebstahlgefahr hin!*
- *Die Fahrradstellplätze am Bahnhof sind nur über einen Zickzack-Parcours zwischen Blumenkübeln erreichbar.*

Workshop Fahrradparken

*Um bei allen Akteuren das **Bewusstsein für die Bedeutung** des Fahrradparkens zu **wecken** und über die Notwendigkeit quantitativ und qualitativ ausreichender Fahrradparkmöglichkeiten zu **informieren**, sollte die Stadt Frankenthal eine **Qualitätsoffensive Fahrradparken** starten. Dabei sollen Akteure informiert, aufgeklärt, sensibilisiert werden, z.B. in einem **Workshop „Fahrradparken**“.*

Örtlichkeit	*Akteure*	*Aktuelle Situation/ Handlungsbedarf*
Öffentlicher Raum	*Verkehrsplanung*	*Zusätzliche Fahrradständer aufstellen, alte ersetzen*
Bahnhöfe	*Verkehrsplanung/ DB, VRN*	*Nachfrage derzeit wesentlich höher als Angebot, Diebstahlrisiko → Potenzial für Fahrradstation gegeben*
Wohnungen	*Bauamt*	*Bauanträge auf Fahrradabstellanlagen überprüfen, Fahrradabstellanlagen einfordern „Und wo steht Ihr Rad“ (AGFS[3]) anwenden Lokale Stellplatzsatzung/ Bauordnung, LBO (Soll-Bestimmung)*
Öffentliche Gebäude/ Sportanlagen	*Gebäudemanagement*	*Stellt an städtischen Liegenschaften ungeeignete Fahrradabstellanlagen auf (z.B. Schulen): mit Verkehrsplanung koordinieren, beraten, sensibilisieren/ aufklären/ informieren*
Events	*City-Management/ Andere Veranstalter*	*Events in Mobilitätsmanagement einbeziehen, Veranstalter zur Aufstellung von Fahrradparkern verpflichten, mobile Fahrradwachen anbieten*

[3] Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen, www.fahrradfreundlich.nrw.de

Handlungsmöglichkeiten und Vorschläge Modul 6: Information + Erziehung

Fahrradverfügbarkeit *Kaufunterstützung für Kinder- oder Transportanhänger, für Trailerbikes, Cargobikes, Eltern-Kind-Tandems etc. für junge Familien*

Radfahrtraining *Angebot von Radfahrtraining für verschiedene sozio-demographische Gruppen (Kinder und Jugendliche, Erwachsene, erwachsene Wiederaufsteiger, Alte).*

Übungsflächen *Bereitstellung von weiteren Übungsflächen, in denen die Fertigkeiten des Radfahrens und die Motorik außerhalb der organisierten Radfahrtrainings individuell geübt werden können wie verkehrsberuhigte Bereiche, Schulhöfe, Pumptracks (siehe www.pumptracks.ch).*

Permanent markierter Fahrradparcours zum Üben auf allen Schulhöfen der Zürcher primarschulen
Foto: Stadt Zürich, Stadtpolizei

Pumptrack für Schulkinder, Jugendliche und Erwachsene
Foto: www.pumptrack.ch

Mobiler Fahrradspiel- und –übungsplatz, Kopenhagen. Foto: Danish Cycling Embassy.

Radfahrstadtplan *Herausgabe eines Umweltverbundstadtplans mit integrierten Fuß-, Rad-, ÖV- Informationen. Dieser sollte Informationen über Distanzen und Fahr- bzw. Gehzeiten enthalten.*

Radroutenplaner *Siehe Kapitel 5 „Orientierung“*

Handlungsmöglichkeiten und Vorschläge Modul 7: Kommunikation + Partnerschaften

Wünschenswert Die im Fragebogen vorgeschlagenen Maßnahmen wären wünschenswert. Dies setzt aber das für die Umsetzung erforderliche Personal voraus.

Strategische Partnerschaften *In Frankenthal gibt es ein reges Vereinsleben, eine **starke Vernetzung** der lokalen Wirtschaft und des Einzelhandels sowie vielfältige Events mit zahlreichen beteiligten Akteuren. Darüber wird das **Bürgerengagement** in Frankenthal groß geschrieben. Hier liegen große Chancen, die starke Vernetzung zu nutzen, um die verschiedenen **Partner als Verbündete für die Radverkehrspolitik** und als Partner in verschiedenen Gemeinschaftsprojekten zu **gewinnen**. Hierdurch können die gesellschaftliche Akzeptanz der Radverkehrsförderung gestärkt und letztlich auch zusätzliche Finanzierungsquellen erschlossen werden.*

Städtische Diensträder ***Dienstwege** während der Arbeitszeit sollten, wo sinnvoll und möglich, mit städtischen Diensträdern zurück gelegt werden. Damit kann die Stadt Frankenthal **Vorbildrolle** übernehmen und zeigen, dass sie die Radverkehrsförderung ernst nimmt. Das **Fahrrad wird sichtbarer im Straßenbild**, und die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung lernen im Vorbeifahren die **Probleme im Radverkehrsnetz kennen**. Dafür sollten die Dienststellen, deren Mitarbeitende im Stadtgebiet unterwegs sind (z.B. Stadtbauamt, Sozialdienste etc.) entsprechend ihrem Bedarf mit qualitativ hochwertigen **Diensträdern im Design der Stadt Frankenthal** ausgestattet werden. Dies erfordert dafür taugliche Fahrräder, eine unkomplizierte Ausleihe und ein **professionelles Flottenmanagement**.*

Mit dem Rad zur Schule *Bei den zielgruppenorientierten Maßnahmen spielen die Schulkinder und der gesamte **Schulverkehr** die **zentrale Rolle**, und zwar unter den Gesichtspunkten **eigenständige Mobilität, Gesundheit, Sicherheit, Umwelt**. Schülerinnen und Schüler üben Einfluss aus auf die Verkehrsmittelwahl der Eltern und entscheiden als Verkehrsteilnehmer von morgen durch ihre Verkehrsmittelwahl als junge Erwachsene über das Verkehrsgeschehen in Frankenthal. Da die **Schule Pflicht** ist, können über die Schulen **alle Kinder erreicht** werden. Mit Schulverkehrspilotprojekten sollte an 1-2 Schulen begonnen und erste Erfahrungen gesammelt werden.*

Schulprojekte *Es sollte versucht werden, die Fa. Sternjakob als Frankenthaler Unternehmen und Hersteller des Scout-Schulranzens für die Zusammenarbeit in Schulverkehrsprojekten zu gewinnen.*

Gesundheitsförderung *Im Rahmen der Gesundheitsförderung sollte das Thema Radfahren dringend integriert werden, da **tägliches Rad Fahren** einen **signifikanten Gesundheitsnutzen** hat. Hierzu sollten **strategische Partnerschaften** mit Gesundheitsorganisationen, Arbeitgebern etc. gesucht werden.*

Immigranten *Im Rahmen der Gesundheitsförderung sollten die ImmigrantInnen (14% der Bevölkerung) **mit gezielten, maßgeschneiderten Maßnahmen** angesprochen werden. Die Fahrradtrainings sollten intensiviert werden.*

Einzelhändler/Arbeitgeber *Sensibilisieren durch Vortrag/Workshop für Einzelhändler, Arbeitgeber*

- ***Studienreise des Arbeitskreises Radverkehr zusammen mit Einzelhändlern, Arbeitgebern** in Städte, die Einkaufen mit dem Rad oder Fahrrad im Berufsverkehr erfolgreich fördern*
- ***Bonusaktionen** für Kunden, die mit dem Fahrrad einkaufen*

Hauslieferdienst

Einkauf zu oder per Fahrrad statt mit dem Auto: *Der Einzelhandel/ die Markthändler bieten einen Haulieferdienst an, der die eingekaufte Ware innerhalb einer bestimmten Frist oder zum vereinbarten Zeitpunkt nach Hause liefert. Dadurch werden beim Einkauf Personen- und Warentransport entkoppelt. Ein Hauslieferdienst, der zusätzlich Recyclingstoffe für die Entsorgung abholt, könnte durch eine Sozialfirma als Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahme betrieben werden. Ein Hauslieferdienst per Rad, Pedelec oder Lastenrad /Cargobike macht Rad Fahren darüber hinaus sehr präsent in der Stadt und ist eine ständige, fahrende Werbung für Frankenthal und fürs Rad Fahren.*

Zürich: Hauslieferdienst „Züriwerk bringt's" beliefert Privathaushalte und Firmen. Foto: Züriwerk, www.zueriwerk.ch

Mit dem Rad ins Rathaus

Im Berufsverkehr sollte die Stadtverwaltung zunächst die Vorreiterrolle als fahrradfreundlicher Arbeitgeber übernehmen und Erfahrungen sammeln, bevor weitere Arbeitgeber diesbezüglich angesprochen werden.

Fahrrad-Jackpot

Jahr 1: *jeden Tag stellt die Stadtverwaltung einen kleinen Geldbetrag für den Jackpot zur Verfügung. Das Geld wird täglich unter denen verlost, die nicht mit dem Auto zur Arbeit gekommen sind (per Namen, Personalnummer o.Ä.). Gewinnt niemand, wandert der Betrag in den Jackpot. Medienbegleitung.* **Folgejahre**: Ausweitung auf andere Frankenthaler Unternehmen.

Lokale Arbeitgeber

Kooperation mit lokalen Arbeitgebern in Kampagnen wie „Mit dem Rad zur Arbeit".

Events

Bei der Vielzahl der Events in Frankenthal sollte der Radverkehr (Fahren und Parken) in das ***Mobilitätsmanagement*** *eingeschlossen werden. Besucher sollten eingeladen werden,* ***mit dem Rad*** *zu kommen.* ***Mobile Fahrradwachen*** *unmittelbar am Rand des Geschehens, ggf. mit Serviceangeboten wie Kinderwagenverleih, Fahrradreinigung o.Ä. könnten die Attraktivität erhöhen.*

Kopenhagen: Kennzeichnung der mobilen Fahrradwache bei Events

Handlungsmöglichkeiten und Vorschläge Modul 9: Evaluation + Wirksamkeit

Daten regelmäßig erheben Aus der Evaluationsgruppe kommt der Vorschlag, **Verkehrsdaten grundsätzlich regelmäßig** zu erheben, um eine fundierte **Arbeitsgrundlage** für die Verkehrsplanung zu haben.

Unfalldaten Es besteht Bedarf für gezielte, kontinuierliche, differenzierte und mehrjähriger Analysen der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung.

Datenkonzept Radverkehr *Erhebung/Zählung des Radverkehrs und seines Potenzials; Bestimmung der Zielgruppen mit Potenzial.*

Nutzeranforderungen *Ermittlung der Anforderungen der verschiedenen Nutzerzielgruppen.*

Mit Hochschulen kooperieren *Für Erhebungen von Mobilitätsdaten, die für die Stadt Frankenthal zu aufwändig sind, sollte die Zusammenarbeit mit Hochschulen in der TU Kaiserslautern oder den Universitäten Mainz oder Mannheim gesucht werden, um diese Erhebungen im Rahmen von Praktika, Bachelor- oder Masterarbeiten durchführen zu können.*

Unfallanalysen *Er erscheint dringend angeraten, die Verkehrsplanung in die Analyse der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung einzubeziehen. Die Polizei kann Unfälle auf Grund von Fehlverhalten feststellen. Die Verkehrsplanung kann die Ursachen des Fehlverhaltens (fehlende Radverkehrsverbindung, Barrierewirkung einer anliegenden Straße etc.) erklären, analysieren und durch geeignete Maßnahmen beheben. Wegen der hohen Unfallzahlen insgesamt und insbesondere im Radverkehr besteht in diesem Bereich hoher Handlungsbedarf (vgl. auch Frage 10).*

Literatur- und Quellenverzeichnis

Stadtverwaltung Frankenthal (2006): **Lust auf Frankenthal**. Imagebroschüre der Stadt Frankenthal.

Beratungszentrum für kommunale Kinder-, Jugend-, Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung (2005): **Kinderstadtplan der Stadt Frankenthal**, 2. Auflage 2005.

Polizeiinspektion Frankenthal, Projektgruppe Fahrradsicherheit (2010): **Konzeption zur Reduzierung von Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung. Präsentation.**

Polizeiinspektion Frankenthal, Projektgruppe Fahrradsicherheit (2010): **Konzeption zur Reduzierung von Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung. Konzeptpapier.**

Polizeiinspektion Frankenthal, Projektgruppe Fahrradsicherheit (2010): **Übersicht über Präventions- und Schulungsmaßnahmen der PI Frankenthal**.

613-3/Bißwurm/322/Schickendantz (24.2.2009): **Zielsetzung Radfahren in Frankenthal. Das Vier-Säulen-Modell**

Stadt Frankenthal (1988): **Verkehrskonzept der Stadt Frankenthal, Teil II, Verkehrskonzept (Maßnahmenvorschläge) 1987/88**. Bearbeitung: Prof. W. Mensebach, Mainz.

Stadt Frankenthal, Stadtbauamt (1998): **Flächennutzungsplan, Erläuterungsbericht**.

Stadtrat der Stadt Frankenthal (Pfalz), XII. Wahlperiode 1994-1999, Aktenzeichen 613/Bö/K, 25.6.1998: **Radverkehrskonzeption Frankenthal**.

Stadt Frankenthal (2010): **Rechte und Pflichten für Radfahrer**. Flyer zur Information

Stadt Frankenthal et a.: Salierradweg. **Auf den Spuren der Salier**. Flyer zur Information

Stadt Frankenthal (2010): **Fahrradfreundliches Frankenthal: Radfahren in der Fußgängerzone**. Flyer zur Information

Stadt Frankenthal, Polizeiinspektion Frankenthal (2005): **Stadt Frankenthal: Unfallhäufungsstellen des Jahres 2004**. Bericht der Unfallkommission. Sitzung vom 20.10.2005

Stadt Frankenthal, Polizeiinspektion Frankenthal (2007): **Stadt Frankenthal: Unfälle der Jahre 2005 und 2006**. Unfallschwerpunktkommission. Ergebnisse der Sitzungstermine 15.02.07 und 15.03.07 - Kurzversion

Stadt Frankenthal, Polizeiinspektion Frankenthal (2008): **Stadt Frankenthal: Unfälle im Jahr 2007 mit Vergleichszahlen aus den Vorjahren**. Unfallschwerpunktkommission. Ergebnis der Sitzung am 24.04.2008 – Kurzfassung.

Stadt Frankenthal, Polizeiinspektion Frankenthal (2011): **Stadt Frankenthal - mit Vergleichszahlen aus den Vorjahren**. Ergebnisbericht Unfallschwerpunktkommission: Sitzung am 05.05.2011

Website der Stadt Frankenthal zu den Themen

Radverkehr
http://www.frankenthal.de/sv_frankenthal/de/Homepage/Wirtschaft,%20Verkehr,%20Stadtentwicklung/Verkehr/Radfahren%20in%20Frankenthal/ (20.11.2011)

Einwohnerentwicklung in Frankenthal
http://www.frankenthal.de/sv_frankenthal/de/Homepage/Wirtschaft,%20Verkehr,%20Stadtentwicklung/Daten%20und%20Fakten/Einwohner.pdf (20.11.2011)

Zusammensetzung der Einwohner von Frankenthal nach Nationalitäten
http://www.frankenthal.de/sv_frankenthal/de/Homepage/Leben%20in%20Frankenthal/Migration%20und%20Integration/Daten%20und%20Fakten/Staatsangeh%C3%B6rigkeiten2011-10-01.pdf (20.11.2011)

Daten und Fakten zu Verkehr und Wirtschaft
http://www.frankenthal.de/sv_frankenthal/de/Homepage/Wirtschaft,%20Verkehr,%20Stadtentwicklung/Daten%20und%20Fakten/

Radroutenplaner Metropolregion Rhein-Neckar
http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi

Anhang 1: BYPAD in Kürze

Überblick

BYPAD ist ein in europäischem Rahmen entwickeltes Instrument zur Evaluierung und Qualitätsverbesserung kommunaler Radverkehrspolitik. BYPAD steht für Bicycle Policy Audit und basiert auf internationaler Best Practice in der lokalen Radverkehrspolitik, d.h. BYPAD macht sich erfolgreiche Strategien und Maßnahmen zunutze, die anderswo in Europa erfolgreich eingesetzt werden.

Mit BYPAD können Städte ihre Radverkehrspolitik selber evaluieren und Qualitätsziele entwickeln. Durch die europaweite Anwendung und Erfahrungsaustausch zwischen den BYPAD-Städten wird ein nachhaltiger Beitrag zur Qualitätsverbesserung kommunaler Radverkehrspolitik in europäischen Städten geleistet.

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

Im EU-Nachfolgeprojekts BYPAD+ (2003-2005) wurde die BYPAD-Methode verbessert, und es wurde ein europaweites Auditoren-Netz aus Radverkehrsexperten aufgebaut, die eigens für die BYPAD-Audits im eigenen Land geschult wurden. Diese BYPAD-Auditoren fungieren als nationale Anlaufstellen. Sie haben zwischen 2003 und 2005 BYPAD-Audit-Prozesse in ca. 45 Städten zwischen Finnland und Portugal, Tschechien und Irland begleitet.

Im EU-Projekt BYPAD Platform (2006-2008) wurden eine schlanke BYPAD-Version für kleinere Städte sowie eine BYPAD-Version für Regionen entwickelt und als Pilot eingesetzt und der Erfahrungsaustausch zwischen den BYPAD-Anwendern weiter angekurbelt (u. a. Website, Best-Practice-Datenbank, regionale Workshops, internationale Seminare). Bisher haben über 150 Städte/ Gemeinden und Regionen in ca. 20 europäischen Ländern ihre Radverkehrspolitik nach derselben Methode auf den Prüfstand gestellt.

Mit BYPAD können Kommunen die Qualität ihrer Radverkehrspolitik in einer strukturierten Stärken- und Schwächen-Analyse auswerten. Dabei erhalten sie gleichzeitig konkrete Hinweise dafür, wie sie ihre künftige Politik verbessern können. Turnusmäßige Wiederholungen (alle vier bis sechs Jahre) können den Fortschritt in der kommunalen Radverkehrspolitik aufzeigen und dienen der Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen.

Durch den Einsatz von BYPAD in vielen europäischen Städten und Regionen entsteht ein europaweites Netzwerk von BYPAD-Städten. Dies bietet die Möglichkeit, Erkenntnisse und Erfahrungen – positive wie negative – untereinander auszutauschen und voneinander zu lernen – und ermöglicht damit ein Benchmarking kommunaler Radverkehrspolitik.

Weitere Details zu BYPAD finden sich auf der BYPAD-Website www.bypad.org. Die internen Seiten, zu denen nur BYPAD-Städte Zu-

gang haben, enthalten Übersichten und Zusammenfassungen der Ergebnisse der auditierten Städte. Dies ermöglicht den direkten Vergleich mit der Radverkehrspolitik anderer europäischer Städte.

Der BYPAD-Ansatz

Die BYPAD-Methode basiert auf der Idee des Totalen Qualitätsmanagements, das in der Wirtschaft seit langem Standard ist. Mit Hilfe von Techniken des Qualitätsmanagements (QM) versuchen Unternehmen, ihre Produkte und Dienstleistungen zu verbessern, die Abläufe zu optimieren und die Kundenbindung zu stärken – in Hinblick auf einen höheren Ertrag und größeren Marktanteil. Die Verbesserungen basieren auf Benchmarking-Prozessen, in denen die Firmen von den besten Leistungen in anderen Unternehmen lernen. Beispiele für solche QM-Modelle sind z.B. die ISO-9000-Serie oder das EFQM-Modell (European Foundation for Quality Management).

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

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

Der gesamte Evaluations- und Verbesserungsprozess wird von einer internen Evaluationsgruppe durchgeführt, unter Begleitung eines externen Beraters. Die Teilnehmer setzen sich zusammen aus den für Radverkehrsfragen zuständigen Politikerinnen und Politikern, den städtischen Mitarbeitenden, die für Konzeption und Ausführung der Radverkehrspolitik zuständig sind, sowie Vertretern der örtlichen Nutzergruppen. Die Evaluationsgruppe sucht gemeinsam nach den schwächsten Gliedern der Qualitätskette, um gemeinsam zu definieren, in welchen Bereichen Verbesserungen nötig und möglich sind.

Der Prozess beginnt damit, dass jedes Mitglied der Evaluationsgruppe einzeln den BYPAD-Fragebogen ausfüllt und seine individuelle Beurteilung der örtlichen Radverkehrspolitik abgibt. Danach kommt die Gruppe zu einem Konsensmeeting zusammen, wo die Mitglieder mit den unterschiedlichen Einschätzungen der anderen Gruppenmitglieder konfrontiert werden. Auf Basis der Diskussionsergebnisse dieses Konsensmeetings wird in einem weiteren Treffen ein Qualitätsplan mit Zielen und Handlungsansätzen für die künftige Radverkehrspolitik entwickelt.

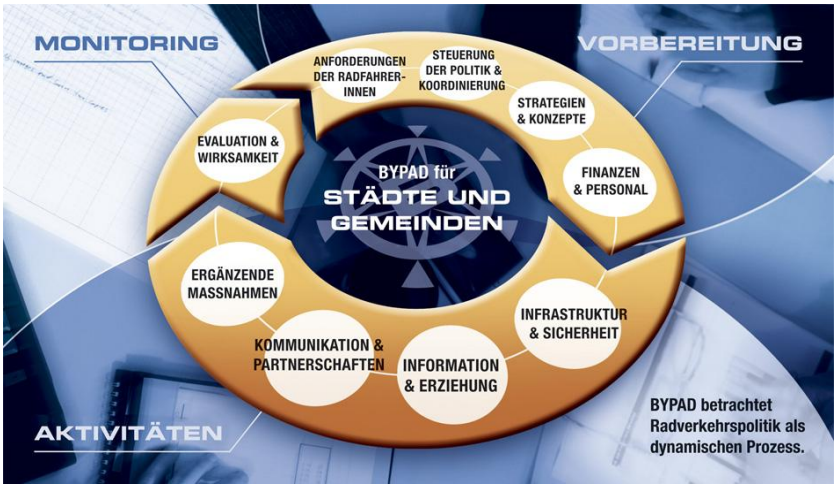
Die folgenden Instrumente/Elemente gehören zu einer Anwendung von BYPAD:

- Hintergrund-Informationen über die Stadt und ihre Radverkehrspolitik;

- Gemeinsame Befahrung der Auditorin/des Auditors und städtischer Verkehrsplanerinnen mit dem Rad; Kennenlernen der wichtigsten radverkehrspolitischen Projekte/Maßnahmen
- BYPAD-Fragebogen;
- 1. BYPAD-Meeting: Konfrontations- und Konsensmeeting;
- BYPAD-Zwischenbericht: Ergebnisse vom 1. BYPAD-Meeting und Evaluation der Hintergrundinformation;
- 2. BYPAD-Meeting: Aufstellung eines Qualitätsplans;
- BYPAD-Qualitätsplan: radverkehrspolitische Ziele für die nächsten Jahre. Dieser Plan wird von der Evaluationsgruppe entwickelt und vom Auditor ergänzt;
- BYPAD-Zertifikat;
- BYPAD-Website: Forum für BYPAD-Städte zum Erfahrungsaustausch (www.bypad.org, Intranet).
- Regionale BYPAD-Workshops: Foren für intensiven Austausch von Erkenntnissen und Erfahrungen zwischen den BYPAD-Städten.

BYPAD-Module

Innerhalb des Fragebogens ist die Radverkehrspolitik in neun Module unterteilt, die im Folgenden vorgestellt werden. Die Module lassen sich wiederum den Gruppen Rahmenbedingungen, Umsetzung und Evaluation zuordnen.



Rahmenbedingungen

Anforderungen Nutzer

Dieser Modul prüft, wie die Anforderungen der Nutzer ermittelt werden und in die Radverkehrspolitik einfließen und wie sichergestellt wird, dass die Nutzer in den politischen Entscheidungsprozess einbezogen werden.

Steuerung Politik + Koord.

Einfluss und Engagement von Verwaltungsspitze und Politikerinnen und Politikern bezüglich Durchsetzung und Qualität der Radverkehrspolitik werden untersucht. Haben die Personen in Führungspositionen einen anregenden und motivierenden Einfluss? Sind sie fähig, ihre Führungspositionen auszufüllen, sind sie engagiert bei der Sache, um die angestrebten Änderungen aktiv herbeizuführen, oder stehen sie eher isoliert ohne großen Einfluss?

Es ist interessant zu erfahren, wer die Leitlinien der Politik auf der offiziellen Ebene vorbereitet und welchen Einfluss führende Persönlichkeiten auf die (Verkehrs-)Politik haben. Auf der politischen Ebene ist es wichtig festzustellen, wer verantwortlich ist (eine Person oder der ganze Stadtrat). Geachtet wird auch das Vorhandensein von internen und externen Lenkungsgremien sowie die Möglichkeiten, wie Nutzer(-organisationen) ihre Interessen einbringen können.

Strategien + Konzepte

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

Finanzen + Personal

Dieser Modul beschäftigt sich einerseits mit den finanziellen Aspekten der Politik, andererseits mit Personalstärke und Vorbildung derer, die mit Radverkehr zu tun haben. Sind die Ressourcen im Einklang mit den angestrebten Zielen? Welches sind die Quellen zur Finanzierung der Umsetzung der Radverkehrspolitik und was wird unternommen, um die Finanzen langfristig zu sichern. Wie sind die Anstrengungen, um Haushaltsmittel für eine bessere Radverkehrspolitik zu bekommen? Wird versucht, über die üblichen Finanzierungsinstrumente hinaus zusätzliche Finanzierungsquellen zu erschließen? Daneben werden auch die Qualifikation des beteiligten Personals und die Möglichkeiten der Fortbildung untersucht.

Umsetzung

Bei diesen Modulen geht es um die eigentlich radverkehrsspezifischen Maßnahmen, also die Maßnahmen, die dazu beitragen (können), dass Leute tatsächlich aufs Rad umsteigen. Wegen der Vielzahl der möglichen Maßnahmen ist die Umsetzung auf vier Module aufgeteilt.

Infrastruktur + Sicherheit

Wie werden die Straßen und Wege radverkehrsgerecht gestaltet bzw. welche Radverkehrsinfrastruktur ist vorhanden und wie wird ihre Unterhaltung organisiert? Weitere Themen sind die Orientierung der Radfahrenden im Netz und die getroffenen Maßnahmen zum Fahrradparken. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende ist ein zentraler Bereich, weshalb ihm besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird. Die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr und zusätzliche Angebote wie bewachtes Fahrradparken, eine Fahrradstation etc. sind weitere Inhalte dieses Moduls.

Information + Erziehung

In diesem Modul geht es zum einen darum, wie die städtische Radverkehrspolitik gegenüber den Akteuren in Verwaltung, Politik und in der Öffentlichkeit kommuniziert wird, wie Daten, Fakten, Ziele, Maßnahmen, Argumente, Wirkungen bekannt gemacht und verbreitet werden, um neue Akteure zu finden und zu unterstützen, die eigene Beiträge zur Radverkehrspolitik liefern. Andererseits geht es um die Frage, wie die allgemeine Akzeptanz des Rad Fahrens verbessert wird. Außerdem wird nach Initiativen und Aktivitäten in den Bereichen (Verkehrs-)Erziehung und Radfahrtraining gefragt.

Kommunikation/ Partnersch. In diesem Modul wird betrachtet, wie die kommunale Radverkehrspolitik bestimmte Zielgruppen anspricht und erreicht und wie sie entsprechende Partner einbindet oder mit ihnen zusammenarbeitet. Mit welchen Anreizen wird die Fahrt zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen mit dem Rad gefördert, und wie sind örtliche Arbeitgeber, Schulen, Kindergärten, Gebäudeeigentümer etc. beteiligt? Gibt es Maßnahmen, um lebenslanges Radfahren zu fördern?

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

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

Evaluation

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

BYPAD-Qualitätsstufen

BYPAD kennt vier Qualitätsstufen, die folgendermaßen charakterisiert sind:

1 Ad hoc–orientiert Auf dieser Stufe beschränkt sich die Radverkehrspolitik auf Lösungen isolierter Problemstellen. Wegen des engen Verständnisses der Radverkehrspolitik werden Maßnahmen ausschließlich bei der Infrastruktur oder wegen der Verkehrssicherheit getroffen und das an einzelnen Stellen. Sie ist charakterisiert durch:

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

Werden in einem Gebiet der Radverkehrspolitik keinerlei Maßnahmen getroffen oder werden nur einzelne Charakteristika für Stufe 1 erfüllt, werden die entsprechende Frage bzw. der entsprechende Modul mit Stufe 0 bewertet.

2 Isolierter Ansatz

Auf der zweiten Stufe gibt es bereits eine Radverkehrspolitik. Diese ist aber weder in die übrige Verkehrspolitik noch andere Politikbereiche integriert. Radverkehrsmaßnahmen beschränken sich meist auf Infrastruktur, für die auch gewisse Qualitätsstandards eingehalten werden; es gibt nur wenige andere Aktivitäten. Die Radverkehrspolitik lässt sich charakterisieren durch:

- Nutzung von Daten und Berücksichtigung von Anforderungen und Prioritäten seitens der Radfahrenden
- allgemeine Entscheidungen mit geringer Bindungskraft
- wegen geringer Abstimmung mit anderen Politikbereichen kann es zu kontraproduktiven Entscheidungen kommen

3 System-orientierter Ansatz

Radfahren wird als System gesehen, welches in die allgemeine Verkehrspolitik integriert ist. Es gibt politische Unterstützung von verschiedenen verantwortlichen Politikerinnen und Politikern. Die Radverkehrspolitik 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:

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

4 Integrierter Ansatz

Radverkehrspolitik ist ein integrierter Bestandteil des gesamtem Mobilitätspolitik mit enger Verbindung zu anderen Politikbereichen gesehen (Umwelt, Gesundheit, Wirtschaft, Beschäftigung …). Sie wird als kontinuierliche Aufgabe wahrgenommen.

Maßnahmen zur Radverkehrsförderung werden ergänzt durch Maßnahmen zur Minderung der Autonutzung. Qualitätsindikatoren werden als politische Instrumente wahrgenommen. Neben politischer Unterstützung sind systematische Arbeit in Netzwerken und strategische Partnerschaften charakteristisch für die des Radverkehrs. Dies hilft, Synergie-Effekte durch den Austausch von Ideen, Wissen und Erfahrungen mit externen Partnern zu erzielen, sowohl auf der horizontalen Ebene (mit anderen

Städten, Körperschaften, Privaten) als auch vertikal (mit höheren Verwaltungsebenen). Typisch sind:

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

Auf Basis der ausgefüllten Fragebögen, der Ergebnisse der Diskussion der Evaluationsgruppe im Konsensmeeting und der Interpretation der Hintergrundinformationen wird für jeden Modul eine Qualitätsstufe zwischen 0 und 4 ermittelt. Qualitätsverbesserung in der städtischen des Radverkehrs bedeutet somit ein stufenweises Erklimmen der BYPAD-Entwicklungsleiter. Das bedeutet auch, dass das Erreichen der höchsten Stufe Zeit benötigt und sicher nicht von einem Tag auf den anderen erreicht werden kann.

Die Entwicklungsleiter ist das Barometer der städtischen des Radverkehrs, auf dem die Stadt ablesen kann, wo sie zu einem bestimmtem Zeitpunkt mit ihrer des Radverkehrs steht und vor allem, wo die Stärken und wo die Schwächen liegen, und zwar für jeden Modul einzeln. Gleichzeitig erhält die Stadt für jeden Bereich der Radverkehrspolitik einen direkten Überblick darüber, was dort getan werden kann bzw. muss, um eine höhere Stufe zu erreichen.

Anhang 2: Bewertungsraster

Qualitätsstufen

Jeder Frage des Fragebogens wird zunächst eine Punktzahl zwischen 0 und 4 zugeordnet, die der Stufe auf der BYPAD-Entwicklungsleiter entspricht: In einem zweiten Schritt werden die Punkte zwischen 0 und 4 durch Multiplikation mit 25 auf eine Skala von 0 - 100 übertragen.

Nach dem Bewertungsraster der BYPAD-Entwicklungsleiter wird die Radverkehrspolitik der Stadt Frankenthal wie folgt bewertet:

Stufe 0: keine/kaum Aktivitäten	< 25 Punkte
Stufe 1: Ad-hoc-orientiert	≥ 25 bis < 50 Punkte
Stufe 2: Isolierter Ansatz	≥ 50 bis < 75 Punkte
Stufe 3: System-orientiert	≥ 75 bis < 100 Punkte
Stufe 4: Integrierter Ansatz	100 Punkte

BYPAD-Punkte pro Modul

Die Punktzahl für einen einzelnen Modul ergibt sich aus dem arithmetischen Mittel der Punktzahlen der Einzelfragen.

BYPAD-Gesamtpunktzahl

Die Gesamtpunktzahl für die Radverkehrspolitik der Stadt Frankenthal ergibt sich aus dem gewichteten Mittel der Punkte für die einzelnen Module.

Die Module 1 bis 4, zusammengefasst als ‚Planung', bilden die Rahmenbedingungen, unter denen Radverkehrspolitik stattfindet. Die Qualität der Radverkehrspolitik kann nur hoch sein, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Einen konkreten Einfluss auf die Fahrradnutzung haben sie jedoch nicht, ebenso wenig wie die Evaluation (Modul 9). Ihre Anteile werden mit insgesamt 35% bzw. 5% bewertet. Direkten Einfluss auf die Fahrradnutzung haben die konkret getroffenen Maßnahmen der Module 5 – 8, zusammengefasst unter ‚Aktionen'. Sie gehen mit insgesamt 60% in die Gesamtwertung ein. Im Einzelnen werden die Module wie folgt gewichtet:

	Modul	Gewichtung in %
Planung 35%	1	5
	2	10
	3	10
	4	10
Aktionen 60%	5	20
	6	10
	7	10
	8	20
Evaluation 5%	9	5

Da es sich bei BYPAD um eine qualitative Methode zur Bewertung der Qualität der Radverkehrspolitik handelt, sind diese quantitativen Bewertungen nur als Anhaltspunkte anzusehen, die helfen, Fragen und Module einzelnen Stufen der Entwicklungsleiter zuzuordnen.

Anhang 3: Erwartungen/ Befürchtungen/ Feedback

Erwartungen und Befürchtungen
Zu Beginn der ersten Sitzung wurden die Mitglieder der Evaluationsgruppe gebeten, ihre Erwartungen an den BYPAD-Prozess sowie ihre Befürchtungen schriftlich zu benennen. Die Ergebnisse sind nachfolgend festgehalten. Inhaltlich ähnliche Anmerkungen wurden jeweils unter einer Überschrift zusammengestellt, so dass die ersten Schwerpunkte auf einen Blick gesehen werden können.

Feedback nach den Sitzungen

Am Ende der beiden ersten Sitzungen wurden die Mitglieder der Evaluationsgruppe jeweils gebeten, schriftlich kurz Stellung zu nehmen zum Fragebogen, zum BYPAD-Prozess und zu den Sitzungen selber. Die Ergebnisse sind nachfolgend wiedergegeben. Die Ergebnisse der mündlichen Feedback-Runde zum Schluss der dritten 3. Sitzung gag es eine mündliche, dederenMeeting Das Feedback

Verwendung der Information

Die von den Teilnehmenden der Frankenthaler Evaluationsgruppe abgegebenen Kommentare, Kritiken und Anregungen fließen einerseits konkret in den Auditbericht ein. Andererseits sind sie eine wertvolle Hilfe für die Verbesserung und Weiterentwicklung von BYPAD-Methode und Prozess, aus denen die Auditorin und damit das gesamte Auditoren-Netzwerk lernen können.

Zu Meeting I am 18.8.2011	
Positiv	**Negativ**
Diskussion • Diskussion: gut + informativ • offene und ehrliche Diskussion • Offenheit • angenehme Gesprächsatmosphäre • Konstruktive Diskussion • Sehr gut: alle Argumente gewürdigt **Information** • Generellen Überblick über Situation erhalten • Sitzung war sehr informativ **Gruppe** • Große Einigkeit bei den Teilnehmenden, dass sich in vielen Bereichen etwas ändern muss. • Gruppe: konstruktives arbeiten, gute Stimmung • Gemeinsam eine Lösung zu finden • Meinungen der anderen Beteiligten zu hören • Beteiligung der vielfältigsten Bereiche • Unterschiedliche Sichtweisen der verschiedenen Teilnehmer interessant	**Zeit** • Zeitmangel • Nicht genügend Zeit. Ausführlichere Diskussion zu manchen Punkten • Begrenzte Zeit

Inhalt

- Ansatzweise andere Strategien und Umsetzungsmöglichkeiten erarbeitet
- Zusammenfluss verschiedener Informationen und Meinungen
- Neuartige und weiter führende Anregungen von Frau Lehner-Lierz
- Habe Ideen zum Ausarbeiten entdeckt

Allgemein

- Prozess
- kompetente Leitung + gut strukturiert
- gut vorbereitet
- Sehr strukturiert
- Gute Leitung
- Ausgewogen
- Thema gut eingehalten
- Fand ich gut

Zeit

- Zeitrahmen und Vorgehensweise sehr gut
- Zeit eingehalten
- Zeitplan

Zu den bisherigen BYPAD-Ergebnissen	
Positiv	**Negativ**
• Endlich eine Einschätzung möglich, wo wir stehen. • Ein Erkennen von Stärken und Schwächen dürfte möglich sein • Erkenntnisreich, da verschiedene Teilnehmer aus anderen Bereichen • Teils verblüffend • Teils bestätigend • Der richtige Weg • Kein Kommentar • Ich lobe die Bereitschaft aller Anwesenden zu eventuellen Verbesserungen oder Einsichten • Finde die Basis sehr angenehm • Fragestellungen wurden definiert • Schwächen und Stärken wurden formuliert • Erkenntnisse gewonnen, z.B. AG Polizei Radverkehrssicherheit war nicht bekannt! • Keine Meinung	Grundlage ist geschaffen. Maßnahmen müssen folgen.

Zum BYPAD-Fragebogen	
Positiv	**Negativ**
• Gut strukturiert • Mit Tiefgang • Alle Punkte werden abgedeckt • Sehr ausführlich • Umfassend • Anregend • Heute zum 1. Mal gesehen, war eine gute Grundlage zur Diskussion • Gut: verständlich, klar, kurz • Im Laufe des Prozesses wird der ursprüngliche „Haken“ der Bewertung oftmals noch angepasst (aus der Diskussion heraus ergeben sich neue Blickwinkel und neue Bewertungen • Konsequente Diskussion der Fragen und Konsensfindung	• Abstufung und Schnittstellen innerhalb der Fragen und der daraus resultierenden Bewertung • Teilweise nicht ganz klare Differenzierungen

Zu den Meetings II + III

- III. Meeting war sehr wichtig.
- Gut: ehrliche, offene Diskussion
- Abgerundetes Ergebnis. Ausgangslage war der Antrag für ein neues Radverkehrskonzept. Ohne BYPAD hätte man das alte Konzept aktualisiert. Fasziniert über die Vielzahl der Ideen in der Gruppe und kritischen Einzelmaßnahmen. Das macht Mut, um verschärft nachzudenken und neue Wege in Frankenthal zu gehen.
- Der BYPAD-Prozess hat viel gebracht; die Diskussion wird immer runder. Alle haben gleiches Ziel vor Augen. Fühle mich bestärkt, Sachen weiter zu machen und Neues zu initiieren.
- Endlich ein „gemeinsamer roter Faden“ – die eigentliche gemeinsame Arbeit kommt noch.
- Im Gesamtbild ein gutes Ergebnis – die Richtung ist klar geworden.
- Sehr deutliche und konkrete Maßnahmenvorschläge, mit denen man arbeiten kann.
- Hoher Grad an Vollständigkeit
- Viele Erkenntnisse
- Sehr konkrete Diskussion: begeistert von den vielen Ideen, die eingebracht wurden, auch über Beispiele (Printmaterialien, Stadtpläne aus anderen Städten)
- Umsetzung braucht Zeit und Ressourcen
- Zuversicht, dass es in 3-4 Jahren in Frankenthal bzgl. des Radverkehrs besser aussieht.
- Überrascht, dass die Schwerpunktsetzung innerhalb der Gruppe so eindeutig ist. Reaktion der politischen Gremien auf das BYPAD-Ergebnis wird mit Spannung erwartet
- Die Teilnehmenden haben aus verschiedenen Blickwinkeln dieselben Schwerpunkte erarbeitet.