



Gemeinsam für eine fahrradfreundliche Infrastruktur

2. Netzwerktreffen des Landkreises Darmstadt-Dieburg

Am 11.07.2022 versammelten sich die Verantwortlichen für den Ausbau der fahrradfreundlichen Infrastruktur im Landkreis Darmstadt-Dieburg erneut zu einem Netzwerk-Treffen in der Schader-Stiftung in Darmstadt. Aufbauend auf einem Umsetzungsbericht zum Radverkehrskonzept des Landkreises besprachen die Teilnehmenden, wie die Umsetzung nun weiter voranzubringen ist.

Agenda

- 09:00 Begrüßung und Impulsvortrag
- 09:40 Priorisierung der Maßnahmen im Radverkehrskonzept
- 10:45 Kaffee-Pause
- 11:00 Vorstellung der Priorisierung
- 11:45 Gesprächsrunden zu weiteren Projekten zur Radverkehrsförderung
- 12:15 Abschluss
- 12:30 Gemeinsames Mittagessen

Begrüßung und Impulsvortrag

Tatiana Soto Bermudez begrüßte alle Teilnehmenden herzlich in der Schader-Stiftung. Christine Girschick begrüßte im Namen des Landkreises. Nach einer kurzen Vorstellungsrunde gab Verkehrsprofessor Axel Wolfermann einen kurzen Impuls und unterstrich die Klimaschutzpotentiale im Radverkehr.

Priorisierungen der Maßnahmen

Die Kommunen stimmten sich in Kleingruppen über Maßnahmen ab: Welche sind eigentlich „sofort“ umsetzbar? Welche fehlen im Konzept? Ansprechpersonen von Hessen Mobil, den

verschiedenen Landkreis-Behörden, der Hochschule Darmstadt, der Stadtverwaltung Darmstadt und aus der Zivilgesellschaft kamen bei Bedarf dazu.

Die Gruppen waren:

Gruppe West | Griesheim, Weiterstadt

Gruppe Süd | Alsbach-Hähnlein, Pfungstadt, Bickenbach

Gruppe Süd-Ost | Fischbachtal, Mühlthal, Modautal, Ober-Ramstadt

Gruppe Ost | Dieburg, Eppertshausen, Groß-Umstadt, Messel, Münster, Roßdorf

Die Kleingruppen stellten ihre Ergebnisse nach einer Kaffeepause in der großen Runde vor. Die Ergebnisse finden Sie auf den nächsten Seiten.



Ergebnisse Gruppe West

Übergeordnete Herausforderungen

Es bedarf auf Ebene des Ministeriums eine Entscheidung über Zuständigkeiten bei Projekten über Kreisebene hinweg

Es fehlt in den Kommunen an Planungskompetenz: Können mehr Radverkehrsplaner im Landkreis angestellt werden?

Wünsche an Hessen Mobil

Fuß-/Radweg
Griesheim
Wolfskehlen
B26 (B161)

Radweg
L3113
(G068 +
L070)

Radweg
Groß-Gerau
L3303 (L160)

Wünsche an den Landkreis

Kommunen im Westen fühlen sich etwas verloren

Es fehlt an inhaltlicher Unterstützung bei Zusammenarbeit mit anderen Kreisen / Darmstadt

Wünsche an die Landespolitik

Zuständigkeit für interkommunale Radwege nach oben

Grundstücksaufkäufe für Radwege vereinfachen

Naturschutz vs. Radwege

Wünsche an die Stadt Darmstadt

Anbindung an den Radschnellweg (G277 +G130)

Ergebnis Gruppe Süd

Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen

Pfungstadt:
Radverkehrswegeplan

G154 -
Erneuerung

Schutzstreifen
Rheinstraße

Interkommunale Verbindungen

Pfungstadt -
Bickenbach: Lösung
Naturschutzgebiet

Wünsche an Hessen Mobil

Radverkehr bei Sanierung berücksichtigen (W239)

Tempo
30

Antworten
Radschnellweg

Wünsche an den Landkreis

Übergang
W670

L3303



Ergebnis Gruppe Süd-Ost

Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen



Wünsche an Hessen Mobil

K023 LKWs bei Einfahrt in den Ort bremsen --> Insel

Welche Maßnahmen fehlen?



Ergebnis Gruppe Ost

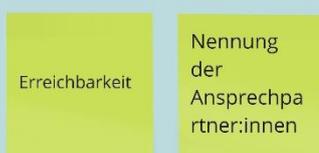
Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen



Interkommunale Verbindungen



Wünsche an Hessen Mobil



Maßnahmen, die nicht im RKV stehen





Diskussion und Gesprächsrunde zu weiteren Projekten der Radverkehrsförderung

Bei der Vorstellung der Ergebnisse kamen verschiedene Themen in der Diskussion auf.

Beleuchtung von Radwegen: Problem mit der Lichtverschmutzung?

Es kam die Frage auf, ob die Beleuchtung von Radwegen im Konflikt mit dem Thema Lichtverschmutzung steht. Adaptive Beleuchtungen – wie beispielsweise auf dem Radschnellweg – sind hier eine mögliche Lösung. Es wurde außerdem die Empfehlung geäußert, die KOMPASS-Beauftragten¹ der Kommunen in das Thema subjektive Sicherheit und Beleuchtung von Radwegen einzubinden.

Stimmen aus den Kommunen

„Damit Infrastruktur für eine Mobilitätswende gebaut werden kann, muss sich der gesetzliche Rahmen ändern: Tempo 30 auf Ortsdurchfahrten, Anpassungen der StVO zur Stärkung der Rechte von Fußgänger:innen und Radfahrenden.“

Grundstücksankäufe erleichtern: Helfen isolierte Straßenbebauungspläne?

Grundstücksankäufe sind immer wieder eine Herausforderung im Radwegebau. Isolierte Straßenbebauungspläne sind ein Instrument für Kommunen, Eigentum an den benötigten Grundstücken zu erlangen. Mehr Informationen gibt es hier: <https://www.zukunft-mobili->

taet.net/171492/infrastruktur/isolierte-strassen-bebauungsplaene-radwegebau-brandenburg-urteil/

Naturschutz und Radwegequalität: Welche Bodenbeläge wählen?

Immer wieder gibt es Konflikte zwischen der Radverkehrsförderung, die dem Klimaschutz dienen soll, und Anforderungen des Naturschutzes. Die Frage kam auf, wie hier einfachere Wege zu finden sind. In Bezug auf Bodenbeläge gab es eine konkrete Forderung: Die Qualitätsstandards des Landes Hessen, welche für eine Förderung einzuhalten sind, sollten neben der Asphaltdecke auch andere Bodenbeläge aufnehmen, die eine Balance zwischen Naturschutz und Radwegequalität schaffen.

Zuständigkeiten höher lagern: Wer koordiniert kreisübergreifende Projekte?

Einige Kommunen sehen gerade bei kreisübergreifenden Projekten eine Herausforderung in der Koordination. Hier kommt die Forderung auf: Die Zuständigkeit für Abstimmungsprozesse sollte auf höhere Ebene liegen. Als mögliche Stelle wurde die regionale Radverkehrsbeauftragte bei Hessen Mobil genannt.

„Wir haben die Notwendigkeit von Klimaschutz verstanden und wollen Dinge umsetzen, aber dafür müssen wir entsprechend ausgestattet werden.“

¹ KOMPASS (KOMmunalProgrAmmSicherheitsSiegel) ist ein Angebot des Hessischen Innenministeriums an die Städte und Gemeinden. Ziel des Programms ist es, die Sicherheitsarchitektur in den Kommunen individuell weiterzuentwickeln und passgenaue Lösungen für Probleme vor Ort zu

entwickeln. Mehr Infos online unter: <https://innen.hessen.de/Kommunales/Kommunalprogramm-Sicherheitssiegel>



Personal in den Kommunen: Ist das die Stellschraube?

Einige Kommunen merkten an: Sie wollen viel machen, wüssten aber nicht, wo sie anfangen sollten. Als eine Stellschraube wurde mehr Personal bei den Kommunen selbst genannt. Gerade weil Radverkehr ein Zukunftsthema sei, sind feste Stellen für Planung, Bau und Betrieb von Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen. Eine Herausforderung ist hier, dass kleine Kommunen bei den Gehältern der Landesverwaltung nicht mithalten können. Es wurde aber auch angemerkt: Wenn sich schon jetzt die Prioritäten verschieben und nicht nur für den Kfz- sondern auch den Radverkehr geplant würde, ließe sich auch mit dem vorhandenen Personal in den Kommunen mehr erreichen.

„Wir als Verwaltung sind verpflichtet, sparsam zu haushalten. Wir brauchen ein Budget, um die Mobilitätswende zu realisieren, nicht zusätzliche Kontrollen über Fördermittelvergaben.“

Große Fördermitteltöpfe: Warum werden sie nicht genutzt?

Das Land Hessen stellt derzeit hohe Fördermittel für Radverkehrsförderung bereit. Für die Kommunen bestehen aber viele Hürden bei der Beantragung. So müssen sie zum Beispiel immer in den Vorschuss gehen – und daher rechtzeitig Mittel in den Haushalt einstellen. Dies gilt auch für Eigenmittel. Kommunale Vertreter:innen fordern daher die Abrechnung der Fördermittel zu verändern. Viel Arbeitszeit fließt in die Darlegung und Überprüfung der Mittelvergabe. Einfacher wäre es, ein Budget zur Verfügung gestellt zu bekommen und auf die Wirtschaftlichkeit der Verwaltung zu vertrauen. Eine weitere Hürde: Die hohen Qualitätsanforderungen bei Förderungen führen auch dazu, dass Maßnah-

men viel teurer werden und mehr Eigenmittel benötigen.

Radverkehrsförderung stärken: Wie können die Bedarfe der Zukunft realisiert werden?

In der Umsetzung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung stehen die Verantwortlichen immer wieder vor der Herausforderung, die Umsetzung der Maßnahmen zu rechtfertigen. Häufig wird das Argument der Verkehrssicherheit vorgeschoben, um Maßnahmen abzulehnen. Die Verantwortlichen sehen sich außerdem häufig in der Position, über den IST-Zustand argumentieren zu müssen: Dabei wollen sie die Zukunft im Blick haben und Maßnahmen umsetzen, die dazu beitragen, dass mehr Rad gefahren wird.

„Infrastrukturlösungen müssen die Bedarfe der Zukunft abdecken, nicht den Status Quo der Vergangenheit.“

Sanierung von Straßen: Warum nur Status quo erhalten?

Im Landkreis werden häufig Straßen saniert – ohne, dass sich die Situation für den Radverkehr verbessert. Für die Kommunen ergibt sich dadurch eine schwierige Diskussion mit der Öffentlichkeit: Die Bürger:innenschaft wundert sich, warum nicht „einfach“ auch der Radweg mitgebaut wird. Dahinter steht der behördliche Auftrag, die Straße in ihren ursprünglichen Zustand zurückzusetzen. Ein Umbau mit straßenbegleitendem Radweg braucht einen zusätzlichen Planungsauftrag. Dieser ist häufig mit einem zeitintensiveren und aufwendigeren Planfeststellungsverfahren verbunden als eine reine Deckensanierung. Jedoch sollte die Frage diskutiert werden: Sollten zur Verfügung stehende Gelder investiert werden, um zukunftsweisend neu zu planen, statt den Status quo zu erhalten?



Zusammenarbeit im Netzwerk: Wie kann und soll es weitergehen?

Die teilnehmenden Kommunen finden die Zusammenarbeit wertvoll und wollen sie gerne auf zwei Ebenen fortführen: Die Kleingruppen aus den Himmelsrichtungen wollen sich regelmäßig zusammensetzen, aber auch auf einer überge-

ordneten Ebene möchte man gerne gemeinsame Themen bearbeiten. Mögliche Inhalte solcher thematischen Treffen wären: Grundstücksankäufe, Umsetzung von Fahrradstraßen, Fahrradweg an Landstraße. Hier wird der Wunsch geäußert, auch die Kommunen einzubinden, die bei diesem Treffen nicht dabei sein konnten.

Beobachtungen aus der Hochschule Darmstadt

Dieses Netzwerk-Treffen war bereits das zweite, welches wir als Forschende der Hochschule mitinitiierten und begleiten durften. An dieser Stelle wollen wir gerne drei zentrale Beobachtungen teilen, die weiteres Potential für die Radverkehrsförderung im Landkreis und somit den regionalen Klimaschutz aufzeigen.

Alle müssen sich kümmern – manchmal braucht es auch einen übergeordneten Anstupser

Durch die Aufgabenvielfalt der Beschäftigten in den Verwaltungen erhält der Radverkehr oft eine untergeordnete Rolle. Für die Umsetzung der Mobilitätswende ist es jedoch notwendig, dass sich Personen vor Ort darum kümmern. Hier kann es auch helfen, von übergeordneter Ebene einen Anstupser zu erhalten – ein regionaler Akteur kann Hinweise geben, koordinierend tätig werden und vermitteln.

Das Radverkehrskonzept ist nicht handlungsleitend

In der Zusammenarbeit mit den Kommunen hat sich gezeigt, dass das Radverkehrskonzept nicht handlungsleitend ist. Die Gründe dafür sind vielfältig und finden sich unter anderem im [Umsetzungsbericht](#) der Hochschule. Ein Ansatzpunkt hier wäre, das Konzept zu überarbeiten und in eine interaktive und lebendigere Form zu bringen.

Viele Hemmnisse liegen nicht in der Hand der Kommunen

Im Handlungsspielraum der Kommunen liegen einige Aktivitäten, um den Ausbau der fahrradfreundlichen Infrastruktur zu beschleunigen. Viele Hemmnisse bestehen allerdings auf einer übergeordneten Ebene. Hier braucht es gezieltere und bessere Kommunikation in der Abstimmung der Bedarfe. Die Hochschule möchte dies aufgreifen und die „Stimme der Kommunen“ nach außen tragen.

Noch Fragen zum Netzwerk?

Christine Girschick, Vivien Albers und Karin Bugow freuen sich auf Ihre Anfrage.

Christine Girschick: radverkehr@ladadi.de

Vivien Albers: vivien.albers@h-da.de

Karin Bugow: karin.bugow@h-da.de