

1 DaVe 2030

Innovative Nahmobilität durch ein ressourceneffizientes „Darmstadt-Vehikel“



ERGEBNISSE DES S:NE WERKSTATTGESPRÄCHES – „INTERKOMMUNALE ZUSAMMENARBEIT FÜR EINE FAHRRADFREUNDLICHE INFRASTRUKTUR“

Wie gelingt es, in der Region Darmstadt eine fahrradfreundliche, überörtliche Infrastruktur für Pendelnde bereitzustellen?

Dieser Frage widmet sich das Umsetzungsvorhaben Innovative Nahmobilität durch ein ressourceneffizientes „Darmstadt Vehikel – DaVe“ der Hochschule Darmstadt im Rahmen des vom Bund-Länder-Programm „Innovative Hochschule“ geförderten Projektes „Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung“ (s:ne).

In einem Werkstattgespräch am 08.06.2021 kamen in diesem Rahmen 25 Akteure aus Kommunen im Umland von Darmstadt, dem Landkreis Groß-Gerau, der Stadt Darmstadt, von Hessen Mobil, der Zivilgesellschaft sowie der Wissenschaft zusammen. Das Gespräch, geleitet von Prof. Dr. Martin Führ, knüpfte an die existenten Bemühungen zum Ausbau der Radinfrastruktur an. Ziel war es, sich über die konkreten Hemmnisse auszutauschen und nach Wegen zu suchen, diese zu überwinden.

In der Vorstellungsrunde beschrieben die Akteure ihre aktuellen Erfahrungen im Bereich Radinfrastruktur sowie die Herausforderungen, denen sie gegenüberstehen. Einige Kommunen gründeten bereits Runde Tische. An vielen Stellen ist man dabei, konkrete Projekte anzugehen. Andere Kommunen stehen noch am Anfang. Herausforderungen liegen unter anderem bei fehlendem Personal, dem Grundstückserwerb und bei intra- unter interkommunalen Abstimmungsprozessen.

Erfahrungen aus dem Kreis Offenbach

Als Einstieg berichten Ulrich Lemke und Sukhjeet Bhuller, OPG Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft mbH, über die Erfahrungen im Projekt Bike Offenbach, das seit 2017 erfolgreich den Radinfrastrukturausbau in der Region Offenbach vorantreibt.

Die OPG übernimmt im Auftrag der Stadt Offenbach das Projektmanagement für den Ausbau der Radinfrastruktur-Projekte, unter anderem auch für interkommunale Verbindungen in Kooperation mit den umliegenden Gemeinden. Dabei übernehmen sie die Projektabwicklung, unter anderem die Bearbeitung von Förderanträgen und die Öffentlichkeitsarbeit.

Bei den interkommunalen Verbindungen ist es wichtig, zwischen den Projekten zu differenzieren, die entlang von Landes- und Bundesstraßen liegen (unselbstständige

Radwege), da hier Hessen Mobil zuständig ist, und jenen, die das nicht sind (selbstständige Radwege). Im Rahmen des Zuständigkeitsbereiches von Hessen Mobil besteht die Möglichkeit, einen Vertrag mit Hessen Mobil zu schließen. Hessen Mobil übernimmt dann die Finanzierung, die Kommunen oder eben hier BikeOffenbach führen die Planung aus und setzen sie um.

Ein wichtiges Element aus der Arbeit bei BikeOffenbach ist zudem die Öffentlichkeitsarbeit. Diese hat es erleichtert, auch konfliktreichere Projekte erfolgreich umzusetzen und eine breite Zustimmung in der Bevölkerung zu erhalten. Bewährt haben sich unter anderem gemeinsame Radtouren mit Interessierten aus der Bürgerschaft sowie Aktiven aus der Kommunalpolitik.

Diskussionsrunde

Die anschließende Diskussionsrunde knüpft an das Beispiel aus Offenbach an. Im Mittelpunkt steht die Frage, was daraus für Darmstadt und das Umland zu lernen ist. Viele der Teilnehmenden beschreiben, dass personelle Engpässe die Bemühungen in den Kommunen, den Ausbau der Radinfrastruktur voranzutreiben, dämpfen. Auch Hessen Mobil kann hier keine Koordination oder Unterstützung anbieten, da dies nicht in deren Kompetenzbereich liegt und Hessen Mobil zudem für solche Aufgaben nicht ausreichend personell ausgestattet ist.

Die verschiedenen Fördermöglichkeiten, so ein Hinweis aus der Diskussion, lassen sich über die Förderbibel des Fahrradportals einsehen. Hier gibt es nicht nur Förderungen der Planung und Durchführungen von Maßnahmen, sondern ebenso Programme, die die Öffentlichkeitsarbeit fördern (wie beispielsweise die Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität). Allerdings besteht eine Lücke in der Förderung des Projektmanagements und demnach auch des Personals. Zudem fehle die Kontinuität der Förderung, was im Hinblick auf das zu gewinnende Personal problematisch sei.

Eine Möglichkeit, Hemmnisse zu überwinden, liegt darin, in Darmstadt und dem Umland dem Beispiel aus Offenbach zu folgen und einen Intermediär mit der Umsetzung der verschiedenen Projekte und Radverkehrskonzepte zu betrauen. Hier könnte man entweder auf eine bestehende Organisation (wie beispielsweise die DADINA oder HEAG

2 DaVe 2030

Innovative Nahmobilität durch ein ressourceneffizientes „Darmstadt-Vehikel“



ERGEBNISSE DES S:NE WERKSTATTGESPRÄCHES – „INTERKOMMUNALE ZUSAMMENARBEIT FÜR EINE FAHRRADFREUNDLICHE INFRASTRUKTUR

mobilo) zurückgreifen oder aber eine neue gründen. Eine Stimme aus der Runde verweist auf das Beispiel aus einem anderen Themenbereich: Der Landschaftspflegeverband, wie im Kreis Groß-Gerau eingerichtet, werde durch das Land Hessen gefördert, unter anderem auch im Bereich Personal.

Gleichzeitig liegt eine Herausforderung im Verwaltungshandeln. Eine Stimme aus der Runde appelliert, die Verwaltungsstrukturen in Hinblick auf die gesetzten Ziele aufzustellen, damit sich auch das Verwaltungshandeln auf diese Ziele ausrichtet und sie erreicht, und nicht nur an den vorhandenen Strukturen orientiert.

Der Moderator hebt als ein Fazit aus dem Werkstattgespräch ein Zitat aus der Diskussion hervor: „Kümmern ist das Erfolgsrezept“; entscheidend sei, geeignete Kümmerner mit effektiv arbeitsfähigen Strukturen auszustatten.

Wie es jetzt weitergeht ...

Für Ansätze, die interkommunale Zusammenarbeit voranzutreiben – etwa, um verschiedene Projekte zu bündeln oder neue anzugehen – steht die Hochschule Darmstadt im Rahmen des Projektes s:ne gerne beratend zur Seite. Das Projekt-Team verfolgt die im Gespräch aufgeworfenen Fragen weiter und sucht weiterhin den Austausch mit Akteuren aus der Region.

- » mehr zum Projekt und Kontaktdaten unter: sne.h-da.de/umsetzungsvorhaben/innovative-nahmobilitaet
- » mehr zu den 17 Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen unter: sdgs.un.org/goals