

Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Lahr 2021

Endbericht



Impressum

Auftraggeber und Herausgeber

Stadt Lahr
Stadtplanungsamt
Schillerstraße 23
77933 Lahr

Ansprechpartner:

Martin Stehr
martin.stehr@lahr.de
Tel.: 07821/910-0692
Fax: 07821/910-70682



Auftragnehmer

Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen
Inhaber: Dr. phil. Dipl.-Ing. Ralf Kaulen
Deliusstraße 2
52064 Aachen
Telefon: 0241 / 334 44
Telefax: 0241 / 334 45
info@svk-kaulen.de
<https://www.svk-kaulen.de/de/>



Lahr, Juni 2021

Hinweis

Der Endbericht wurde von der Stadt Lahr (Auftraggeber) verfasst und wird in ihrem Namen herausgegeben. Es handelt sich um eine Zusammenfassung einer umfangreichen Präsentation des Stadt- und Verkehrsplanungsbüros Kaulen (Auftragnehmer) im Rahmen einer projektbegleitenden Arbeitskreissitzung am 7. Dezember 2020 in Lahr.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	III
Abkürzungsverzeichnis	IV
1. Anlass und Aufgabenstellung	1
2. Fortschreibung des Radverkehrsnetzes	2
2.1 Netzplanung	2
2.2 Definition der Qualitätskriterien für Netzelemente	3
2.3 Mängelanalyse	3
2.4 Maßnahmenkonzept	6
2.5 Einrichtung von Fahrradstraßen	6
3. Mobilitätsmanagement	9
3.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement	9
3.2 Schulisches Mobilitätsmanagement	9
3.3 Privates Mobilitätsmanagement (Neubürger)	11
3.4 Mobilitätsmanager	11
4. Fahrradtourismus und Freizeitverkehr	12
5. Controlling-Konzept	14
Anhang A: Netzplan	
Anhang B: Qualitätsempfehlungen an die Führung des Radverkehrs innerhalb des Radverkehrsnetzes der Stadt Lahr	
Anhang C: Führungsformen der Radverkehrsanlagen	
Anhang D: Mängelliste	
Anhang E: Mängelplan	
Anhang F: Maßnahmenliste	
Anhang G: Maßnahmenplan	
Anhang H: Planungsgrundlage Fahrradstraße	
Anhang I: Planungsempfehlungen 5 Fahrradstraßen	
Anhang J: Potenziale des Radtourismus, ADFC, 2020	

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Arbeitsschritte der Netzfortschreibung	2
Abbildung 2: Vorgehensweise der Mängelanalyse	4
Abbildung 3: Führungsformen im Radverkehrsnetz	4
Abbildung 4: Beispielbilder ungesicherter Strecken im Netz	5
Abbildung 5: Umsetzungsprioritäten punktueller Mängel	6
Abbildung 6: Prüfung von 5 Fahrradstraßen	7
Abbildung 7: Handlungsfelder und Akteure beim SMM	10
Abbildung 8: Marktvolumen Fahrradtourismus	13
Abbildung 9: Angebote im Bereich Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr	15

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Controlling-Instrumentarium	17
--	----

Abkürzungen

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
AGFK-BW	Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V.
BMM	Betriebliches Mobilitätsmanagement
EC	Eurocity
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010, FGSV
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
IC	Intercity
ICE	Intercityexpress
ivm	Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain
Kfz	Kraftfahrzeug
km/h	Kilometer pro Stunde
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RIN	Richtlinie für Integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008, FGSV
SMM	Schulisches Mobilitätsmanagement
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVK	Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen

1. Anlass und Aufgabenstellung

Die Stadt Lahr engagiert sich seit Jahren in der Förderung des Radverkehrs. So wurde im Jahr 2010 ein Rad- und Fußwegekonzept beauftragt, das als Ziel u.a. die systematische Radverkehrsförderung verfolgte. Dieses Konzept wurde durch das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen erarbeitet und im Jahr 2012 beschlossen. Seitdem werden die darin definierten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs kontinuierlich umgesetzt wie die folgenden Beispiele verdeutlichen:

Infrastruktur: Bau und Markierung von Radverkehrsanlagen (mehrere Schutzstreifen, Radaufstellflächen, Abbiegespuren, Radweg Dr. Georg-Schaeffler-Straße)

Service: Fahrradabstellanlagen am Bahnhof (Boxen und Überdachungen) und in der Innenstadt (Anlehnbügel statt Felgenkiller, Pedelec-Verleihsystem, Schließfächer mit Steckdosen, Radservice-Stationen, Lastenrad-Test-Angebot, Lastenrad-Förderung)

Information: Erneuerung und Erweiterung der Radwegweisung

Kommunikation: Öffentlichkeitsformate der AGFK-BW, STADTRADELN

Im November 2014 erfolgte die Aufnahme der Stadt Lahr in die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW). Mit der Aufnahme bekräftigt jede Mitgliedskommune das Ziel, die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Stadt“, „Fahrradfreundliche Gemeinde“ oder „Fahrradfreundlicher Landkreis“ anzustreben und die dazu erforderlichen Voraussetzungen erfüllen zu wollen.

Im Jahr 2017 hat sich die Stadt Lahr um eine Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Stadt“ beworben. Eine Prüfkommision würdigte zwar „[...] das Engagement und die bisher umgesetzten Maßnahmen [...]“ (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2017) der Stadt Lahr im Bereich der Radverkehrsförderung, kam aber zu der abschließenden Gesamtbewertung, die Stadt Lahr noch nicht zu zertifizieren. Aus der Sicht der Prüfkommision erfolgte die Bewerbung etwas zu früh. Sie bekräftigte die Stadt Lahr jedoch, „[...] den eingeschlagenen, sehr positiven Weg der Radverkehrsförderung konsequent weiterzugehen [...]“ (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2014) und die bisherigen Aktivitäten fortzuführen und auszubauen. Würde dies erfolgen, sei eine zeitnahe Auszeichnung der Stadt Lahr als „Fahrradfreundliche Stadt“ möglich.

In Anlehnung an die Hinweise der Prüfkommision soll das Rad- und Fußwegekonzept aus dem Jahr 2012 im Bereich Radverkehr fortgeschrieben werden. Im Vordergrund steht die Fortschreibung des Radverkehrsnetzes mit Netzplanung, Definition von Qualitätskriterien, Mängelanalyse und Maßnahmenkonzept. Das Instrument der Fahrradstraße wird dabei vertiefend betrachtet: fünf von der Stadt Lahr benannte Straßen werden im Hinblick auf eine Eignung als Fahrradstraße geprüft. Darüber hinaus werden Hinweise und Empfehlungen zum Mobilitätsmanagement und zum Radtourismus/Freizeitverkehr gegeben sowie ein Controlling-Konzept erarbeitet.

2. Fortschreibung des Radverkehrsnetzes

Die Fortschreibung des Radverkehrsnetzes der Stadt Lahr erfolgte in mehreren Arbeitsschritten (siehe Abbildung 1). Nach der Ermittlung/Festlegung potenzieller Quell- und Zielpunkte erfolgte die Netzplanung. Auf Grundlage der definierten Qualitätsstandards fand ein Abgleich mit dem Ist-Zustand statt. Anhand der Ergebnisse dieser Mängelanalyse wurde schließlich das Maßnahmenkonzept entwickelt.

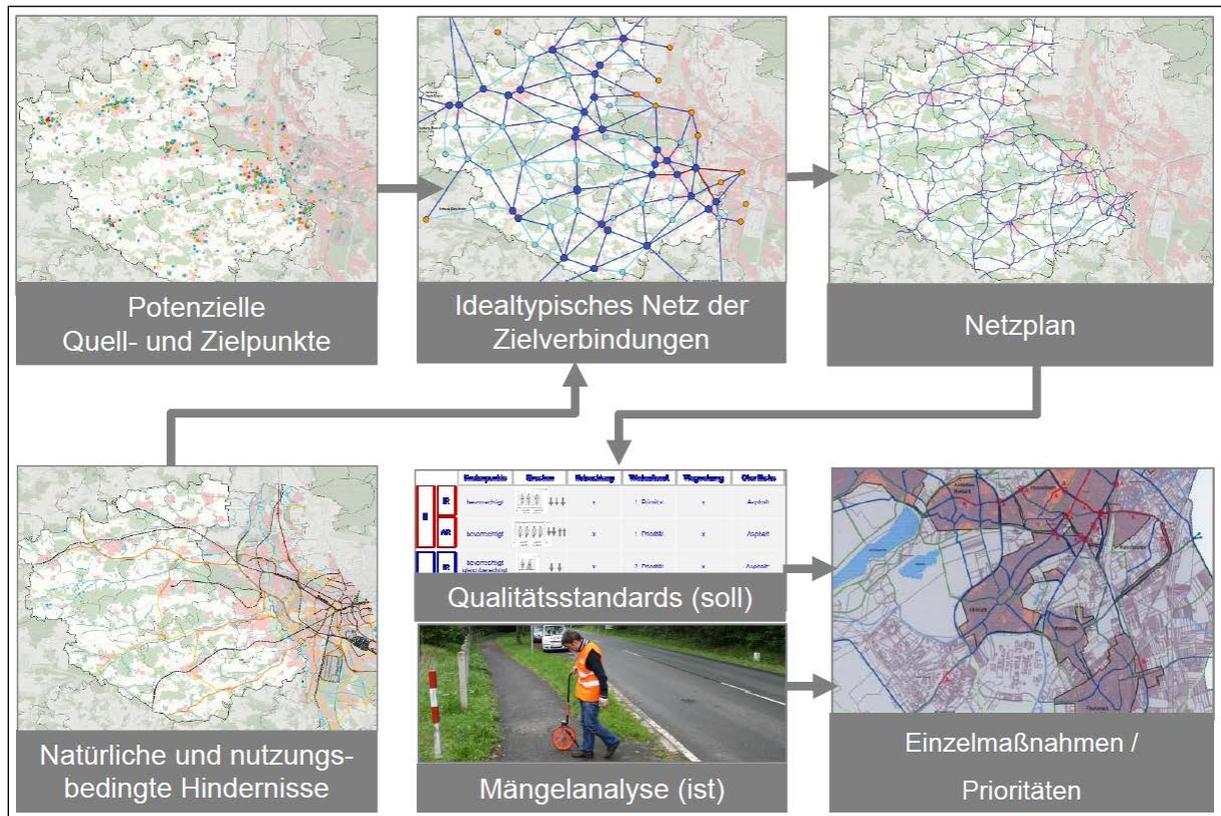


Abbildung 1: Arbeitsschritte der Netzfortschreibung

Quelle: Eigene Darstellung SVK

2.1 Netzplanung

Im Jahr 2012 hatte das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen bereits eine Planung des Radverkehrsnetzes der Stadt Lahr durchgeführt. Auf dieser Grundlage erfolgte eine Fortschreibung und Feinjustierung dieser Netzkonzeption mittels der Methodik der Zielnetzplanung. Weiterhin fanden das RadNETZ Baden-Württemberg, die (über-)regionalen und lokalen touristischen Themenrouten sowie der Bestand an Radverkehrsanlagen Berücksichtigung.

Für einen zukunftsfähigen Radverkehr sowie als Vorbereitung einer Prioritätensetzung beim Maßnahmenkonzept bedarf es analog zum Kfz-Verkehr (Bundesautobahn, Bundesstraße, Landesstraße, Kreisstraße, Gemeindestraße) und zum ÖV (ICE-Netz, IC/EC-Netz, RE-/RB-Netz etc.) der Festlegung einer Netzhierarchie, welche die verschiedenen Funktionen des Radverkehrsnetzes widerspiegelt. Zwangsläufig müssen sich in den unterschiedlichen Netzhierarchien differenzierte Ausgestaltungen abbilden, z.B.

- in der Breite der Radverkehrsanlagen (größere Radverkehrsmengen, Möglichkeit des Überholens, größere Wahrscheinlichkeiten von höheren Differenzgeschwindigkeiten (E-Bikes/Pedelecs)),
- in der Knotenpunktgestaltung (Vorfahrtsregelung),
- bei den Prioritäten bei Winterdienst, Pflege, Unterhaltung etc.

Als Grundlage für die fortgeschriebene Netzplanung wurde die Richtlinie für Integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herangezogen. Darin wird zwischen Netzabschnitten außerhalb bebauter Gebiete (Kategorie AR) und innerhalb bebauter Gebiete (Kategorie IR) differenziert. Die Netzplanung erfolgte ab der Verbindungsfunktionsstufe IV. Somit stellt das Radverkehrsnetz folgende Verbindungen dar:

- AR III – Regionale Radverkehrsverbindung
- IR III – Innergemeindliche Radhauptverbindung
- AR IV – Nahräumige Radverkehrsverbindung
- IR IV – Innergemeindliche Radverkehrsverbindung

Weiterhin dargestellt sind das RadNETZ Baden-Württemberg sowie Freizeitverbindungen/Themenrouten.

Die Fortschreibung des Radverkehrsnetzes ist als Plandarstellung dem Anhang A zu entnehmen.

2.2 Definition der Qualitätskriterien für Netzelemente

Im Hinblick auf die Mängelanalyse bedurfte es zunächst, unter Berücksichtigung der Regelwerke und Vorschriften aus den Bereichen Infrastruktur und Verkehrsrecht, der allgemeinen Definition von Qualitätskriterien sowohl für Streckenabschnitte (Auswahl geeigneter Führungsformen und Festlegung der Mindestbreiten, Oberflächengestaltung) als auch für Knotenpunkte (Führungsform, Vorfahrtsregelung, Signalisierung). Darüber hinaus wurden allgemeine Qualitätskriterien definiert.

Hierzu wurde ein eigenständiges Dokument „Qualitätsempfehlungen an die Führung des Radverkehrs innerhalb des Radverkehrsnetzes der Stadt Lahr“ erstellt, welches diesem Bericht als Anhang B beigefügt ist.

2.3 Mängelanalyse

Ziel ist es, die Soll-Kriterien mit dem Ist-Zustand vor Ort zu vergleichen, um daraus das Maßnahmenkonzept Infrastruktur zu entwickeln. Die folgende Abbildung 2 zeigt die Vorgehensweise mit den einzelnen Arbeitsschritten.

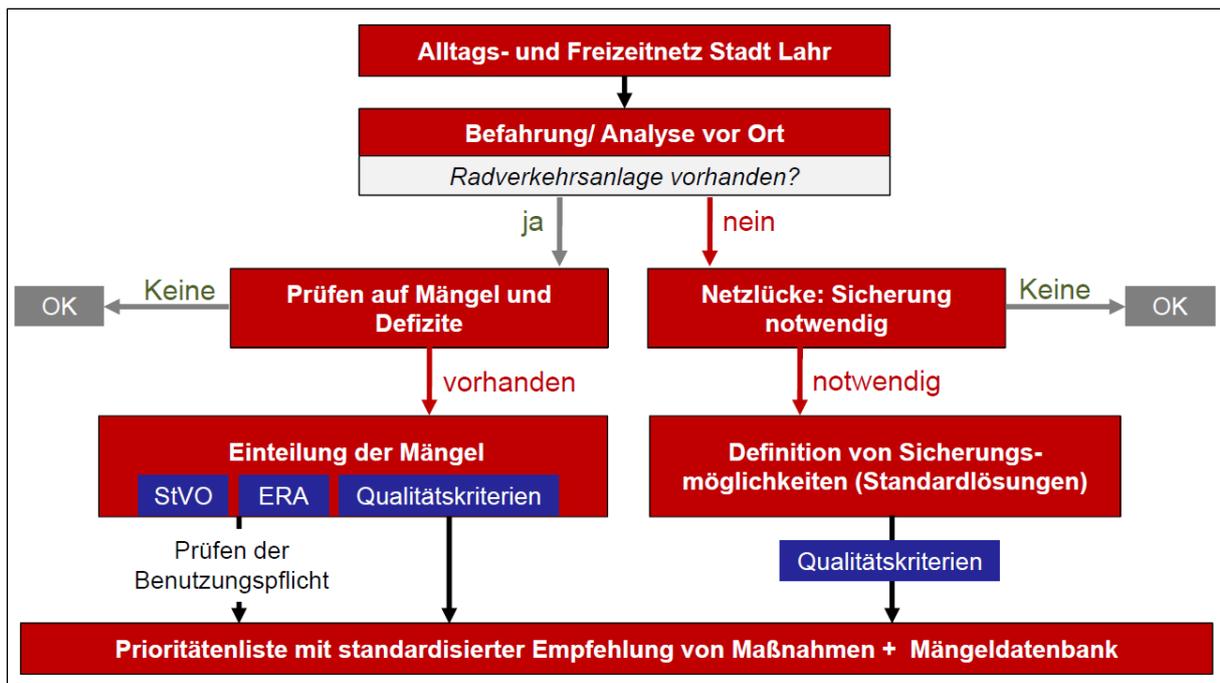


Abbildung 2: Vorgehensweise der Mängelanalyse

Quelle: Eigene Darstellung SVK

Im Rahmen der Befahrung wurden alle Führungsformen für den Radverkehr inkl. deren Dimensionierung aufgenommen und in einer Plandarstellung festgehalten (siehe Anhang C). Ebenfalls dokumentiert wurde die Führung des Radverkehrs in den Knotenpunkten.

Die folgende Abbildung 3 zeigt den Anteil der unterschiedlichen Führungsformen im Radverkehrsnetz innerorts und außerorts.

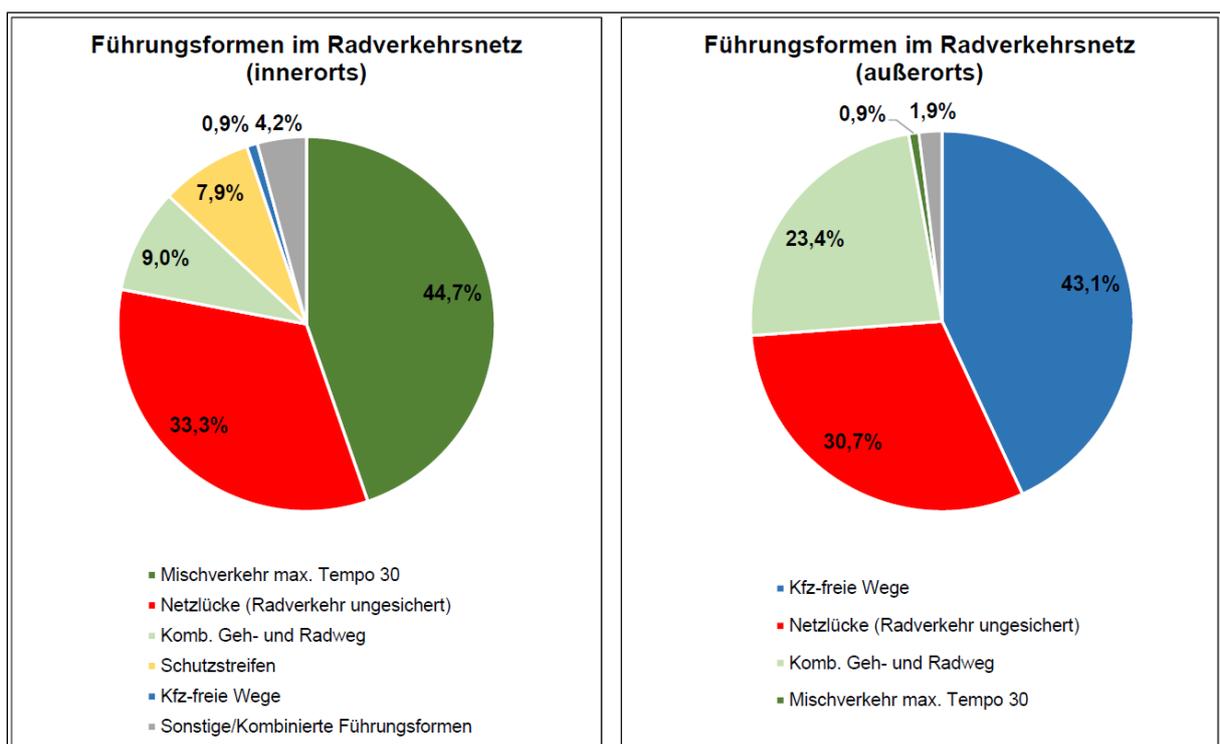


Abbildung 3: Führungsformen im Radverkehrsnetz

Quelle: Eigene Darstellung SVK

Es können folgende zentrale Ergebnisse festgehalten werden:

- Mischverkehr bis Tempo 30 (i.d.R. Tempo 30-Zonen) innerorts stark verbreitet
→ probates Mittel zur Förderung des Radverkehrs
- Kfz-freie Wege außerorts stark verbreitet und häufig für landwirtschaftliche Fahrzeuge freigegeben
- Kombinierte Geh- und Radwege mit Benutzungspflicht vor allem außerorts, dann häufig im Zweirichtungsverkehr
- Geringer Anteil an Radfahrstreifen und Schutzstreifen im Radverkehrsnetz
- Keine Fahrradstraßen
- Rund 1/3 des Radverkehrsnetzes ohne Sicherungs-Elemente für den Radverkehr (vergleichsweise gering!)

Als Netzlücken wurden u.a. Strecken erfasst, wo keine Radverkehrsanlage vorhanden ist und die zulässige Höchstgeschwindigkeit größer als 30 km/h ist. Die folgende Abbildung 4 zeigt beispielhaft vier ungesicherte Strecken im Radverkehrsnetz.



Abbildung 4: Beispielbilder ungesicherter Strecken im Netz

Quelle: Eigene Darstellung SVK

Neben den Mängeln in Bezug auf die Führungsformen wurden rund 100 punktuelle Mängel im Radverkehrsnetz erfasst und dokumentiert (siehe Anhänge D und E). Sie lassen sich den folgenden vier Kategorien zuordnen:

- Verkehrsrechtliche Anordnung, bspw. fehlendes Verkehrszeichen
- Verkehrssicherheit, bspw. Poller im Lichtraumprofil
- Komfort, bspw. Wurzelauftürche
- Markierung, bspw. verblasste oder fehlende Markierung

2.4. Maßnahmenkonzept

Aufbauend auf der Netzplanung und der anschließenden Bestands- und Mängelanalyse wurde ein Maßnahmenkonzept zur Behebung der punktuellen sowie der linearen Mängel (Führungsformen) erarbeitet. Die Maßnahmen wurden tabellarisch aufgelistet (siehe Anhang F) und in einem Plan dargestellt (siehe Anhang G).

Die Maßnahmentabelle enthält Angaben zur Örtlichkeit, zum Straßenbaulastträger, zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit, zur Lage (innerorts/außerorts) und zur Länge des Streckenabschnitts, benennt Maßnahmen, legt eine Priorität sowie einen Umsetzungszeitraum fest und beziffert die Kosten im Rahmen einer Grobkostenschätzung.

Für die Behebung der punktuellen Mängel wurden ebenfalls Priorität und Umsetzungszeitraum festgelegt (siehe Abbildung 5).

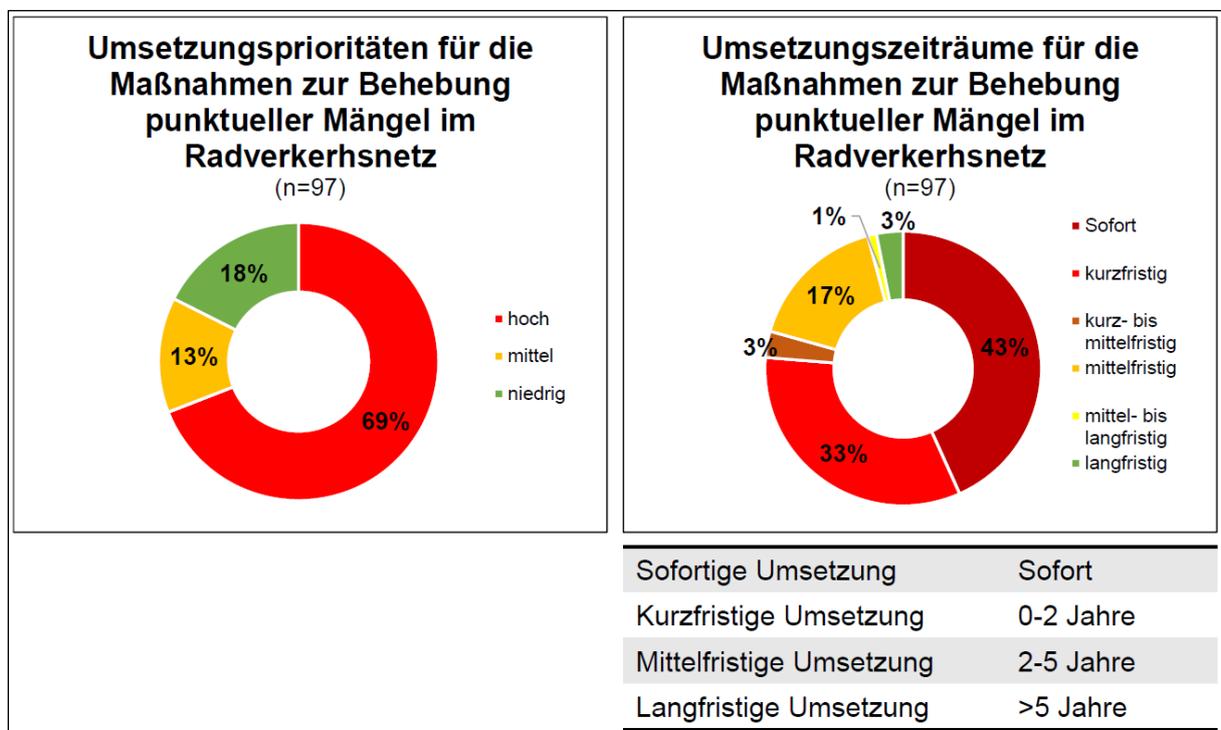


Abbildung 5: Umsetzungsprioritäten punktuelle Mängel

Quelle: Eigene Darstellung SVK

Anmerkung: Die punktuellen Mängel der Kategorie Verkehrsrechtliche Anordnung wurden größtenteils bereits umgehend nach Übergabe der Mängelliste von der Stadt Lahr behoben. Weiterhin konnten zahlreiche Mängel aus den drei anderen Kategorien im Rahmen der Straßen-/Wegeunterhaltung beseitigt werden.

2.5 Einrichtung von Fahrradstraßen

Zur Förderung des Radverkehrs wurde im Rahmen der 24. StVO-Novelle (1998) das Instrument der Fahrradstraße eingeführt und deren Regelungen in nachfolgenden Novellen fortgeschrieben. Fahrradstraßen sind Straßen im Erschließungsstraßennetz, die ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten sind (Beschilderung durch Zeichen 244 StVO). Kfz-Verkehr ist von der Nutzung der Straßen ausgeschlossen, so-

fern dieser nicht mit entsprechenden Zusatzzeichen freigegeben ist. Dieser ist dann dem Radverkehr untergeordnet und muss sich der Geschwindigkeit des Radverkehrs anpassen, um eine Gefährdung auszuschließen. Mit der Fortschreibung der StVO im Jahr 2013 wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingeführt. Damit sich Fahrradstraßen gut in Tempo 30-Zonen integrierbar.

Die Ausweisung einer Straße bzw. eines Straßenabschnittes als Fahrradstraße kommt dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies zu erwarten ist. Daher kommen Fahrradstraßen bevorzugt auf Hauptfahrradrouten innerhalb von Radverkehrsnetzen in Tempo 30-Zonen zum Einsatz.

Fahrradstraßen sollen den Radverkehr gegenüber einmündenden Straßen in Bezug auf die Vorfahrtsregelung bevorzugen. Dies ermöglicht die Sicherstellung einer gleichmäßig hohen Durchschnittsgeschwindigkeit als ein wichtiges Qualitätsmerkmal. Fahrradstraßen, die durch Tempo 30-Zonen verlaufen, sind zu separieren und aus der Zonenregelung herauszulösen. An Kreuzungen mit den Zufahrten in die Tempo 30-Zone sollen sie zudem Vorrang erhalten. In Tempo 30-Zonen bedeutet dies eine Änderung der Vorfahrtsregelung zu Gunsten der Fahrradstraße und kein „rechts vor links“ an jeder Kreuzung.

Die Breite einer Fahrradstraße ist abhängig davon, ob sie nur von Fahrrädern, oder auch von anderen Fahrzeugen befahren wird. Dabei ist auch entscheidend, welche anderen Fahrzeuge in der Fahrradstraße zugelassen sind und ob diese nur in eine oder in beide Richtungen freigegeben sind. Zudem ist der ruhende Verkehr zu berücksichtigen.

Die Planungsgrundlagen für die Einrichtung einer Fahrradstraße sind dem Anhang H zu entnehmen.

Folgende, in Abbildung 6 dargestellte Straßen(-abschnitte) wurden im Hinblick auf eine Eignung als Fahrradstraße geprüft:



Abbildung 6: Prüfung von 5 Fahrradstraßen

Quelle: Eigene Darstellung SVK

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass sich alle fünf Straßen als Fahrradstraße eignen. Die detaillierten Ergebnisse sind im Anhang I dargestellt.

Da es in Lahr bisher noch keine Fahrradstraßen gibt, ist eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Die AGFK-BW stellt hierfür unterschiedliche Kommunikationsmaterialien zur Verfügung, um die Bürgerinnen und Bürger allgemein, aber speziell auch die Bewohnerinnen und Bewohner der zukünftigen Fahrradstraßen anzusprechen und aufklären zu können.

3. Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement hat das Ziel, die Verkehrsnachfrage und das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu beeinflussen noch bevor der Verkehr entsteht, um so einen Beitrag zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur zu leisten. Der Stadt Lahr nimmt hierbei vor allem eine initiiierende, koordinierende und beratende Rolle ein, hat aber gleichzeitig auch eine Vorbildfunktion. Hierzu ist eine dauerhafte Verankerung einer ganzheitlichen Betrachtung von Mobilität in der gesamten Verwaltung notwendig, was ein gut funktionierendes Schnittstellenmanagement zwischen den Organisationseinheiten erfordert, die direkten oder indirekten Bezug zu den Themen Mobilität und Verkehr haben.

In Bezug auf den Radverkehr wurden Maßnahmen für folgende drei Handlungsfelder erarbeitet: betriebliches Mobilitätsmanagement, schulisches Mobilitätsmanagement und privates Mobilitätsmanagement (Neubürger).

3.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Das betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) ist eine strategische Planungsmethode zur Gestaltung des von einem Betrieb erzeugten Verkehrs. Der Betrieb wird dabei sowohl als Quelle als auch als Ziel des Verkehrs betrachtet. Das betriebliche Mobilitätsmanagement zielt auf eine möglichst effiziente, sichere, stadt- und umweltverträgliche Organisation dieser Verkehrsströme. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Förderung der Nutzung alternativer, umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Umweltverbund: Öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr, Fahrgemeinschaften) notwendig.

Maßnahmenkatalog „Radverkehr“

- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur (in Kooperation mit der Stadt Lahr und dem Zweckverband IGP)
- Verbesserung der Radabstellanlagen (große Anzahl/Kapazitätsreserve, hochwertig, wetter- und diebstahlgeschützt, ggf. mit Zugangskontrolle, eingangsnah, komfortabel, Bewegungsfreiheit/Rangierflächen, kostenfrei/ kostengünstig, Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes)
- Umkleiden mit Spind und Duschen
- Möglichkeiten zum Trocknen von Regenkleidung
- Aktionstage/-kampagnen, Bonusprogramme
- Dienstfahrräder (Leasingangebot); Fahrradfuhrpark (+Ausleihmöglichkeit für Helme)
- Beteiligung am Projekt „Mobilitätsstationen im interkommunalen Verbund“ des Mobilitätsnetzwerks Ortenau (Ergänzung von geplanten Bikesharing-Stationen um zusätzliche Stadträder/Pedelecs, (E-)Lastenräder oder Errichtung von zusätzlichen Stationen mit anderen Unternehmen)

Zur Einführung/Etablierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements sollten die Betriebe zunächst eine Bestandaufnahme und -analyse durchführen. Dazu zählen eine

Standortanalyse (Erreichbarkeit mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln), eine Wohnstandortanalyse der Mitarbeitenden und eine Umfrage zum Mobilitätsverhalten (Arbeits- und Dienstwege), zur Mitarbeiterzufriedenheit und zu einer möglichen Verhaltensänderung. Darauf aufbauend ist ein betriebliches Mobilitätskonzept zu entwickeln, in dem Ziele definiert werden, standort- und zielgruppenspezifische Maßnahmen entwickelt werden, Zuständigkeiten festgelegt werden und ein Mobilitätsmanager als Kümmerer und Organisator benannt wird. Im Umsetzungsprozess bzw. im Nachgang ist eine kontinuierliche Wirkungsanalyse erforderlich.

3.2 Schulisches Mobilitätsmanagement

Dem schulischen Mobilitätsmanagement (SMM) kommt eine besondere Bedeutung zu, weil es neben dem Ziel einer sichereren und nachhaltigen Mobilität für Kinder und Jugendliche als schwächste Verkehrsteilnehmer noch weitere Ziele verfolgt, die im Zusammenhang mit der Entwicklung stehen. Dazu zählen bspw. die Verbesserung der motorischen und kognitiven Entwicklung, die Förderung der Gesundheit und des Sozialverhaltens und die „Einflussnahme“ auf das zukünftige Mobilitätsverhalten.



Abbildung 7: Handlungsfelder und Akteure beim SMM

Quelle: ivm GmbH (2018)

Maßnahmenkatalog Infrastruktur & Verkehrsregelung

- Sicherung der Querungsstellen (Beleuchtung, Markierung, Sicht)
- ausreichend breite Gehwege und Aufenthaltsflächen
- Unterbindung Gehwegparken (bspw. Umsetzung Parkraumkonz. Klinikviertel)
- komfortable Radabstellanlagen (bspw. Max-Planck-Gymnasium)
- Geschwindigkeitsbegrenzungen (z.B. lineares Tempo 30 an Schulen etc.)
- Haltverbote und weitere Ordnungsmaßnahmen inkl. Überwachung der Verkehrsregeln
- Elternhaltestellen (im Schulumfeld, nicht direkt davor)

Maßnahmenkatalog Verkehrserziehung & Mobilitätsbildung

- klassische Verkehrserziehung inkl. Radfahrausbildung
- mobilitätsbezogene Projekte (Projektstage/-wochen)
- Busschule

Maßnahmenkatalog Organisation & Information

- Erstellung und Verbreitung von Schulwegplänen/Schulmobilitätsplänen
- Unterstützung von Geh- und Radfahrgemeinschaften (walking oder biking bus)
- Einbeziehung von Kindern/Jugendlichen in Planung und Gestaltung des öffentlichen (Straßen-)Raums
- Bildung von Netzwerken für Kinder- und Jugendmobilität

3.3 Privates Mobilitätsmanagement (Neubürger)

Ein Wohnortwechsel ist der beste Zeitpunkt, um Bürgerinnen und Bürger erfolgreich über Mobilitätsangebote am ihrem neuen Wohnort zu informieren, denn alltägliche Wege zum Arbeitsplatz, zur Schule, zum Einkaufen, zu Behörden oder zu Freizeiteinrichtungen sind neu zu organisieren. Das Neubürgermarketing ist aber auch ein wichtiges Instrument zur Verhaltensänderung, denn über die reine Information hinaus sollten Anreize geboten werden, zukünftig auf den privaten Pkw zu verzichten und alternative Mobilitätsangebote zu nutzen.

Maßnahmenkatalog im Bereich Mobilität (hier speziell Radverkehr)

- Begrüßungspaket, bspw. mit Flickzeug, Sattelschoner/-regenschutz, Reflektorbändern, Klingel
- umfangreiche Information zum Radverkehr (Alltags- und Freizeitradverkehr)
- Organisation von Neubürger-Fahrradtouren
- kostenloser Testzeitraum für eine Fahrradbox am Bahnhof
- kostenloser Probemonat bei nextbike oder einmalig vergünstigter Jahrestarif
- Förderprogramm für (E-)Lastenräder
- Gutschein für Fahrrad-Sicherheitscheck bei einem örtlichen Fahrradhändler

3.4 Mobilitätsmanager

Nicht nur bei den Betrieben und Schulen, sondern auch bei der Stadtverwaltung selbst sollte ein Mobilitätsmanager etabliert werden. Die Aufgabenbereiche umfassen einerseits das betriebliche Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung als Betrieb und Arbeitgeber und andererseits die Beratung und Unterstützung der Betriebe und Schulen bei ihrem Mobilitätsmanagement. Darüber hinaus kann der Mobilitätsmanager die Beratung der Bürgerschaft bei Mobilitätsfragen übernehmen, sofern kein Ansprechpartner vorhanden ist, aber auch im Bereich Touristeninformation aktiv sein. Ein weiteres potenzielles Aufgabengebiet stellt die aktive Öffentlichkeitsarbeit dar, bspw. die Organisation und Durchführung von Einzelaktionen, Kampagnen, regelmäßigen Veranstaltungen etc.

4. Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr

Auch wenn die Anzahl der Radreisenden im Jahr 2020 aufgrund der Corona-Pandemie deutlich gesunken ist (siehe Abbildung 8) und sich auch im Jahr 2021 auf einem geringeren Niveau befinden wird, ist der Einbruch im Vergleich zu anderen Tourismusspaten weniger gravierend.



Abbildung 8: Marktvolumen Fahrradtourismus

Quelle: ADFC (2021)

Da nach der Corona-Pandemie mit einer Erholung des Fahrradtourismus und einer Anknüpfung an den Trend der vergangenen Jahre zu rechnen ist, sind Maßnahmen zur Förderung des Fahrradtourismus zu ergreifen, von denen sowohl Tages- als auch Übernachtungsgäste profitieren. Dies gilt auch für den Freizeitradverkehr, der einen Aufschwung erlebt hat.

Die neu gewonnenen Freizeitradler gilt es dauerhaft zu überzeugen und zu etablieren, denn wird der Freizeitradverkehr mit positiven Assoziationen verknüpft, erleichtert dies den Umstieg auf das Fahrrad auch als alltägliches Verkehrsmittel. Deshalb ist es von hoher Bedeutung, die Rahmenbedingungen für den Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr zu optimieren.

Die jährliche ADFC-Radreiseanalyse hat für das Jahr 2020 interessante Ergebnisse geliefert:

- 55 % nutzen das Fahrrad aufgrund der Corona-Pandemie häufiger; Zunahme der Radnutzung insbesondere für sportliche Aktivitäten und Ausflüge
- 13 % kauften sich 2020 ein neues oder zusätzliches Fahrrad.
- 58 % unternahmen 2020 mind. einen Ausflug per Rad, 11 % zum ersten Mal (Ø 16 Ausflüge in der Freizeit; Vorjahr: 9)
- 54 % machten zum ersten Mal eine Radreise
- 31 % nutzen E-Bikes/Pedelecs
- 33 % fahren nach dem Urlaub mehr Rad im Alltag

Weiterhin hat der ADFC während der Corona-Pandemie im Mai 2020 das Dokument „Potenziale des Radtourismus“ veröffentlicht, in dem er 10 Gründe nennt, warum auf Radtourismus gesetzt werden sollte. Das Dokument ist als Anhang J beigefügt. Hier nur die Überschriften:

1. Fahrradtourismus ist Wirtschaftsförderung
2. Fahrradtourismus als Motor für den ländlichen Raum
3. Fahrradtourismus als Standortfaktor
4. Fahrradtourismus treibt die Verkehrswende voran
5. Fahrradtourismus ist umweltfreundliche Mobilität und stärkt den Klimaschutz
6. Fahrradtourismus fördert Nachhaltigkeit
7. Fahrradtourismus stärkt den Deutschlandtourismus
8. Fahrradtourismus – für Deutschland ein internationaler Boomfaktor
9. Fahrradtourismus ist ein Allroundtalent
10. Fahrradtourismus wächst mit dem demographischen Wandel

Die Ergebnisse der ADFC Radreiseanalyse und die zuvor genannten Gründe zeigen, dass eine Förderung des Fahrradtourismus und des Freizeitradverkehrs auch für die Stadt Lahr von großer Bedeutung ist. Damit die Potenziale ausgeschöpft werden können, sind Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation umzusetzen.

Ein abwechslungsreiches Rad- und Mountainbikewegenetz durchzieht die Ortenau. Es gibt Wege für Jung und Alt, Radsportler und Viel- oder Gelegenheitsfahrer. Die Stadt Lahr wird von mehreren ausgewiesenen touristischen Radwegen durchkreuzt, dem Radweg Rhein-Schuttertal, den E-Bike-Touren „Sagen und Mythen der Ortenau“, dem Oberrhein Römer-Radweg und dem Badischen Weinradweg. Durch die Anbindung an das Mountainbikenetz des Naturparks Schwarzwald Mitte/Nord ist Lahr zudem Ausgangsort für attraktive Mountainbike-Touren. Ein abwechslungsreiches Wegenetz von rund 500 km führt durch Täler, Wiesen und Wald. Für Rennradfahrer werden eine Tour über Streit- und Geisberg mit Start am Rathausplatz und eine weitere Tour auf den Odilienberg im Elsass und zurück mit Start am Bahnhof empfohlen. Ein weiteres Angebot im Bereich Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr stellen der RadBus auf den Geisberg (sonn- und Feiertags von Ende März bis Ende Oktober) und der Vis-à-vis-Bus ins Elsass (samstags von Ende Mai bis Anfang Dezember) dar. Beide Busse fahren mit einem Fahrradanhänger. Die Fahrradmitnahme ist kostenlos.

Die Stadt Lahr hat in den vergangenen Jahren bereits einige Anstrengungen unternommen, den Fahrradtourismus zu fördern. Unmittelbar vor dem Start der Landesgartenschau Lahr 2018 wurde ein Pedelec-Verleihsystem mit zunächst drei, nach der Landesgartenschau dann zehn Verleihstationen eingeführt, welches auch für den Freizeitradverkehr genutzt werden kann. Die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr wurde ebenfalls Anfang 2018 umfänglich aktualisiert und ausgeweitet. So wurden mehrere Ziele des Alltags- aber auch des Freizeitradverkehrs ergänzt, bspw. das Stadtmuseum oder der Stadtpark.

Im gleichen Jahr wurden Schließfächer mit Steckdosen an mehreren Standorten installiert: Bahnhof, Bürgerpark, Rathausplatz, Marktplatz. Die Schließfächer verfügen über je zwei Steckdosen und können so zum Aufladen des Fahrradakkus genutzt werden. Die Nutzung ist kostenfrei (Pfandschließfächer). Im Jahr 2020 folgten zwei Radservice-Stationen, eine am Bahnhof als Ausgangspunkt für Fahrradtouren und eine zweite an der Hammerschmiede in Lahr-Reichenbach, einem touristischen Ziel, welches am Radweg Rhein-Schuttertal gelegen ist. Zwei weitere Radservice-Stationen sollen 2021 montiert werden.



Abbildung 9: Angebote im Bereich Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr

Quelle: Stadt Lahr

Ergänzend zu den bereits umgesetzten Maßnahmen bzw. den bestehenden Angeboten wurde folgender Maßnahmenkatalog entwickelt.

Maßnahmenkatalog Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr

- Sanierung der bestehenden Radverkehrsanlagen: glatte, ebene Oberfläche (asphaltiert, wassergebunden), allwettertauglich
- Sicherung der Radverkehrsanlagen außerorts (bspw. Radwegrandmarkierung, Blendschutz)
- Pflege/Unterhaltung der landwirtschaftlich genutzten Wege
- Ausbau des Informations- und Serviceangebotes am Bahnhof zur Förderung der Anreise mit dem ÖV

- Ausbau der bereits bestehenden Serviceangebote: Schließfächer (mit Steckdosen), Radservice-Stationen
- Ergänzung um zusätzliche Serviceangebote, bspw. Schlauchautomat, Trinkwasserspender, (überdachte) Rastplätze, geneigte Abfallbehälter
- Erweiterung der Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt um zusätzliche Anlehnbügel
- Überdachung einzelner Fahrradüberdachungen in der Innenstadt, bspw. in der Obststraße und hinter Café Burger (Marktplatz)
- Installation von Fahrradboxen für Kurzzeitmiete an prominenten Plätzen, bspw. im Zusammenhang mit der Mobilitätsstation am Rathausplatz
- regelmäßige Kontrolle der Wegweisung und Anpassung bei Änderungen im Radverkehrsnetz
- Ansprechpartner für Oberflächenschäden und fehlende Beschilderung/ Wegweisung auf Informationstafeln benennen

5. Controlling-Konzept

Die im Rahmen des Konzepts entwickelten Maßnahmen bedürfen im Hinblick auf die Radverkehrsförderung einer kontinuierlichen Überprüfung und Erfolgskontrolle. Dazu wurde ein Controlling-Instrumentarium (siehe Tabelle 1) entwickelt, bei dem zu überprüfende Einzelmaßnahmen definiert und diesen entsprechende Erfolgsindikatoren zugeordnet wurden.

Bei den Indikatoren ist zwischen primären und sekundären Indikatoren zu unterscheiden. Primäre Indikatoren sind messbare Größen, bspw. der Neubau oder die Sanierung von x km Radverkehrsanlagen, die Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Beteiligung des Radverkehrs, die Beseitigung von Mängeln oder die Modal Split-Änderung zu Gunsten des Radverkehrs. Zu den sekundären Indikatoren zählen die Zufriedenheit oder die Meldung von Mängeln bei der Stadtverwaltung.

Tabelle 1: Controlling-Instrumentarium

Maßnahme	Indikator	Überprüfung
Infrastruktur		
Förderung des Radverkehrs	Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung/Modal Split	Verkehrszählungen (Kfz-, Rad- und Fußverkehr); Mobilitätserhebung (Befragung)
Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr	Anzahl von Verkehrsunfällen mit Beteiligung des Radverkehrs	Unfallanalyse (Anzahl, Schwere und Lage)
Schließung von Netzlücken und Beseitigung von Mängeln	Anzahl und Länge aller Netzlücken sowie Mängel im Netz Anzahl laufender, umgesetzter Planungen Änderung des Nutzerverhaltens	Überprüfung des Netzes vor Ort Eingesetzte Haushaltsmittel/personelle Ressourcen Punktueller Verkehrszählungen/-beobachtungen
Service		
Ausbau von Verknüpfungspunkten (Mobilitätsstationen)	Nutzerzahlen und Ausstattung	Umfrage zum Mobilitätsverhalten Auslastung/Nutzungshäufigkeit anhand von Zählungen, Auswertung der Statistiken der Sharing-Anbieter
Quantitativer Ausbau der Fahrradabstellanlagen	Anzahl und Auslastung der Stellplätze	Zählung/Evaluierung
Qualitativer Ausbau der Fahrradabstellanlagen	Bewertung von Witterungsschutz, Fahrradhalterung, Beschaffenheit, Ausstattung, Zustand, etc.	Evaluierung der Abstellanlagen vor Ort, Begutachtung, Bewertung

Ausbau von Serviceangeboten, bspw. Schließfächer mit Steckdosen, Radservice-Stationen, Trinkwasserspender, Rastplätze,	Auslastung Anzahl der Angebote Wahrnehmung der Angebote	Auslastungserhebung Bestandserhebung Nutzerbefragung
Fortführung des Lastenrad-Test-Angebotes	Nutzerzahlen Änderung des Nutzerverhaltens	Zählung der Leihverträge, Auswertung der Leihdauer und der gefahrenen Kilometer laut Bordcomputer Beobachtungen vor Kitas oder Parkplätzen (Einzelhandel)
Fortführung des Lastenrad-Förderprogramms	Nutzerzahlen (Anzahl Antragssteller) Änderung des Nutzerverhaltens	Zählung der Förderanträge bzw. Zuwendungsbescheide und der ausgezahlten Förderung Beobachtungen vor Kitas oder Parkplätzen (Einzelhandel)
Information und Kommunikation		
Mobilitätsinformationen und -beratung (Radroutenplaner, Broschüren, Internetseiten etc.)	Bekanntheit, Nutzung und Beurteilung des Angebotes	Befragung Auswertung Klickzahlen Auflage Infomaterial
Bewusstseinsbildung	Verkehrsaufkommen und Anteil der Wege im Gesamtverkehrsnetz	Verkehrszählungen (Kfz-, Rad- und Fußverkehr), Regelmäßige Erhebung des Modal Splits für die Stadt Lahr
Mobilitätserziehung	Anzahl der Angebote Wahrnehmung der Angebote Anteil der Schüler, die mit dem Fahrrad zur Schule kommen	Befragung der Organisatoren, Initiatoren, Zielgruppe
Zielgruppe „Entscheider“	Anzahl der Angebote/Veranstaltungen Wahrnehmung und Nutzung der Angebote Erreichbarkeit der Zielgruppe	Befragung der Organisatoren/Initiatoren Teilnehmerzahlen/Frequentierung Befragung der Zielgruppe
Ausbau des Informationsangebotes, Öffentlichkeitsarbeit/Marketing	Positive Wahrnehmung des Radfahrens in Lahr Bekanntheitsgrad von Maßnahmen	Befragung

Ausbau und Verbesserung der Leitsysteme	Anzahl Wegweiser nach FGSV Strukturiertes System	Bestanderhebung und -überprüfung Bürger-/Gästabefragung
---	---	--