

Radverkehrskonzept Kreisstadt Saarlouis



2. Fachkolloquium

Dipl.-Ing. Heike Prahlow

Jonas Göber B.A.

Leander Fricke B.A.

Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Alrutz GbR, Hannover

Heutige Themen

- **Begrüßung**
- **Netzkonzeption**
- **Beispielhafte Lösungen zur Infrastruktur in Saarlouis**
Enge Straßenquerschnitte, Fahrradstraßen, Knotenpunkte, Ortseingänge
- **Fahrradparken**
- **Öffentlichkeitsarbeit & Service**
- **Ausblick**



Netzkonzeption

Radverkehrsnetz Saarlouis - Herleitung

- Berücksichtigung wichtiger **Quellen** und **Ziele** des Radverkehrs
 - Quellen: v.a. Ortsteile bzw. Wohngebiete
 - Ziele: u.a. Bahnhof, Innenstadt, Schulen, Versorgungseinrichtungen, Gewerbegebiete, Freizeitstätten (Sport, Kultur, ...)
 - Berücksichtigung **bestehender Netze** bzw. **Routen**
 - Landesradverkehrsnetz Saarland (derzeit in Fortschreibung, Fokus Alltagsradverkehr)
 - Kommunale Konzepte und Pläne (u.a. Radverkehrskonzept 1998 mit einzelnen benannten wichtigen Verbindungen, Verkehrsentwicklungsplan)
 - Kommunale und überregionale touristische Radrouten und Rundwege (u.a. Saarradweg)
- Bislang überwiegend **touristisch** geprägte Netzstrukturen
- Aktuelles Netz: Fokus auf den **Alltagsradverkehr**
- Prozessbegleitend **intensiver Austausch** und **Abstimmung** mit der Stadt Saarlouis

Radverkehrsnetz Saarlouis

Legende

Quellen und Ziele - POI

-  Schiffsanlegestelle
-  Bahnhof
-  Busbahnhof
-  Kita
-  Grundschule
-  Weiterführende Schule
-  Öffentliche Einrichtung
-  Soziale Einrichtung
-  Religiöse Einrichtung
-  Alten- und Pflegeeinrichtung
-  Krankenhaus
-  Kultur
-  Sport und Freizeit

Quellen und Ziele - Fläche

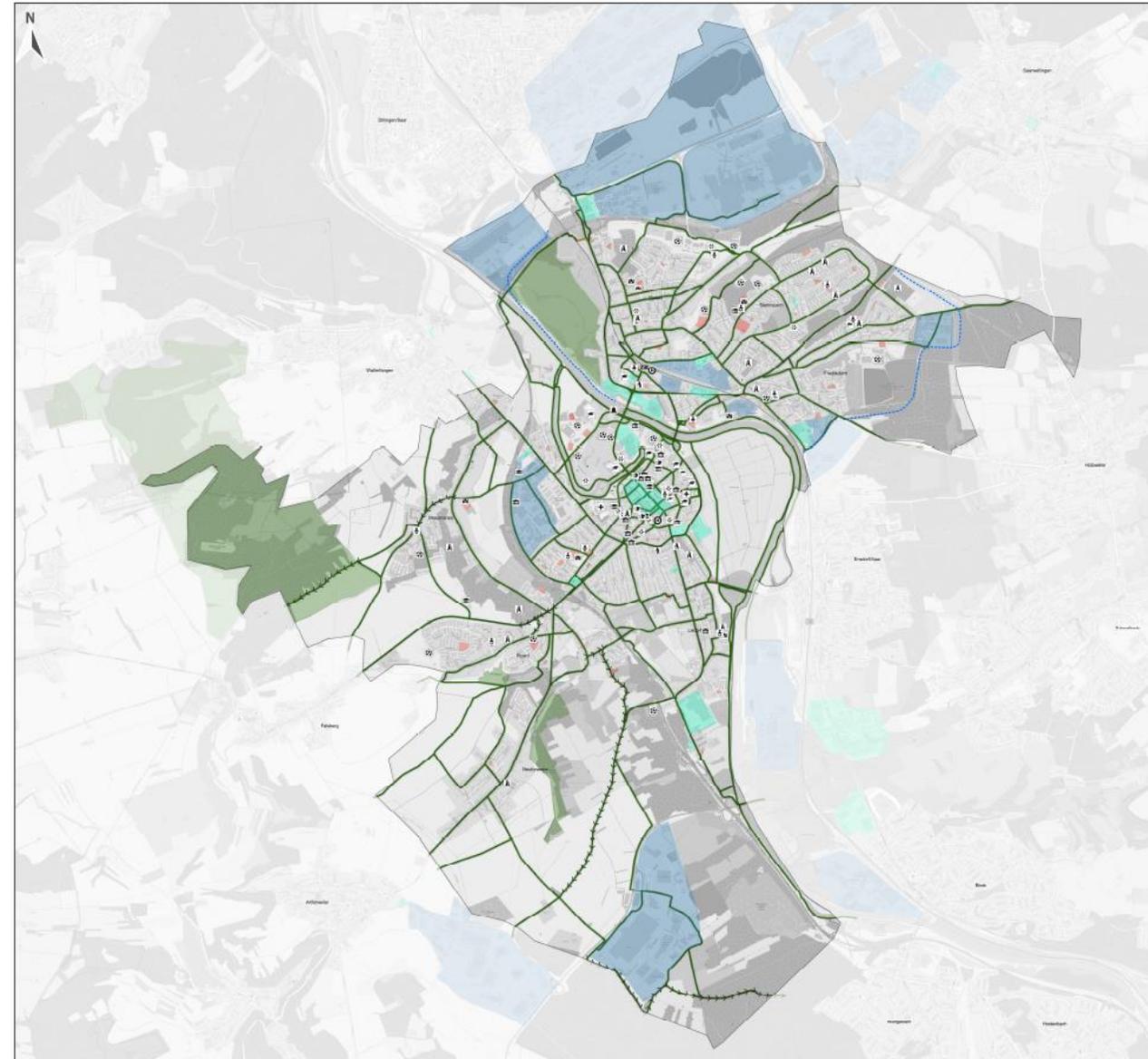
-  Einzelhandel
-  Gewerbe/Industrie
-  Spielraum
-  Schutz- und/oder Schongebiet

Kommunales Radverkehrsnetz Saarlouis

-  Hauptroute
-  Nebenroute
-  Perspektivische Route
-  >> Starke Steigung im Radverkehrsnetz

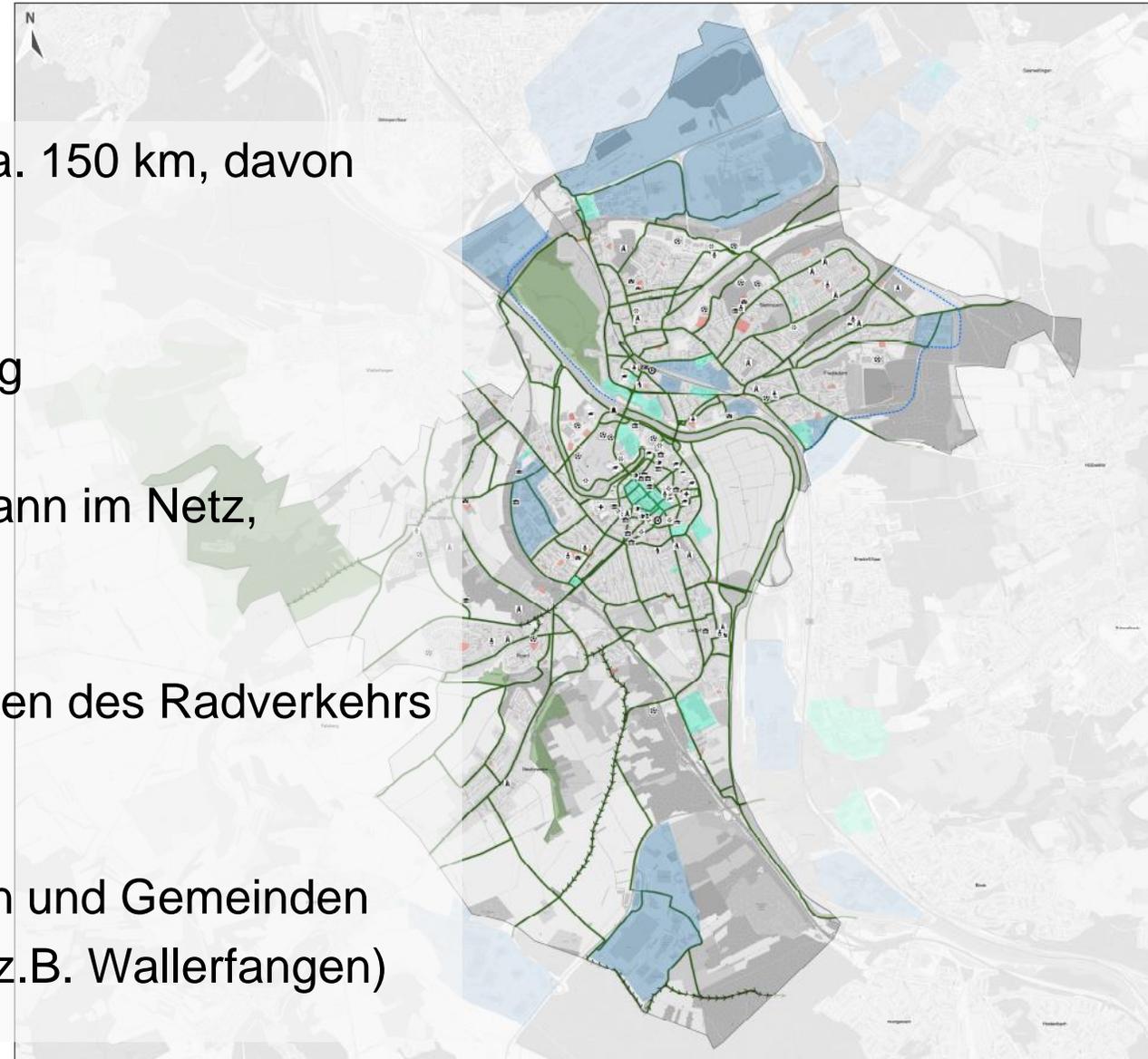
Aktuelle Planungen

-  - - - OU Roden und Fraulautern
-  □ Verwaltungsgebiet



Radverkehrsnetz Saarlouis

- Länge des Radverkehrsnetzes insgesamt ca. 150 km, davon
 - ca. 67 km Hauptroute
 - ca. 80 km Nebenroute
 - ca. 3 km Perspektivische Netzverbindung
- Strecken mit sehr starken Steigungen nur dann im Netz, wenn es keine besseren Alternativen gibt
- Anbindung aller relevanten Quellen und Zielen des Radverkehrs in der Stadt
 - **Anbindung** an die umliegenden Ortschaften und Gemeinden
 - **Abstimmung** mit den Nachbarkommunen (z.B. Wallerfangen)



Maßnahmenkonzeption Wegeinfrastruktur – Grundsätze

Rechtliche Rahmenbedingungen

- **Radverkehr ist Fahrverkehr** und ist deshalb im Regelfall in den Fahrbahnquerschnitt zu integrieren.
- **Nachvollziehbare Regelungen**
 - Hauptverkehrsstraßen mit starkem Kfz-Verkehr möglichst durchgängige Radverkehrsführung
 - Führungskontinuität verbessert die Akzeptanz
 - Eindeutige Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten
- Radverkehr der Zukunft berücksichtigen: mehr, breiter, länger, schneller, ...



Maßnahmenkonzeption Wegeinfrastruktur – Übersicht Handlungsbedarf

- Übersichtliche Ausgabedatenblätter
 - Aspekte der Bestandserfassung
 - Fotos (GPS-Kamera)
 - Bewertung und Aufzeigen von Lösungsansätzen
 - Aufzeigen von Prioritäten
 - Überschlägige Kostenschätzung
- Gute Grundlage für Verwaltung und Politik
- Umsetzung erfolgt sukzessive im Rahmen der Haushaltsplanungen

Maßnahmenblatt Nr. 35		Lebacher Straße A032	
			
Allgemein Strecke von Bushaltestelle Lebacher Str. Strecke bis Bert-Brecht-Straße Distanz [in m] 580 Klassifizierung Bundesstraße Ortslage innerorts Baulasträger Land Führungsform Beidseitig gem. Geh-/ Radweg (Z 240).		Bestand Breite RVA [in cm] 250 Belag & Zustand Asphalt - leicht eingeschränkt ruhender Verkehr - zul. Geschw. 30 km/h DTV (SV) 9.800 (380) Kfz/ 24 h (Jahr: 2015)	
Hinweise aus der Beteiligung -		Problem-beschreibung Fehlender Sicherheitstrennstreifen. Unzureichende Bordabsenkungen und Sicherung der Furten.	
Planung			
Maßnahme		Markierungslösung im Zielstandard. Alternativ: Beidseitiger Ausbau der Radverkehrsanlagen im Zielstandard inkl. Sicherheitstrennstreifen. Bei Seitenraumführung Bordo niveaugleich absenken und Furten gemäß geltender Regelwerke sichern. Führungskontinuität entlang der Lebacher Straße beachten.	
Querschnitt		Lebacher Straße, zwischen Friedhofstraße und Schwarzwaldstraße	
Kosten		-	
Priorität		1 - Hohe Priorität	
Stand 23.06.2022		Radverkehrskonzept Saarlouis	

Maßnahmenkonzeption Wegeinfrastruktur – Übersicht Handlungsbedarf

- Anzahl der Abschnitte: 319, davon
 - **108 Abschnitte ohne Handlungsbedarf** oder mit sehr langfristiger Priorität (34 %)
 - 52 Abschnitte mit hoher Priorität (1) (16 %)
 - 61 Abschnitte mit mittlerer Priorität (2) (19 %)
 - 83 Abschnitte mit Kleinstmaßnahmen (26 %)
 - 3 Maßnahmen bereits umgesetzt (1 %)
 - 3 Maßnahmen bereits teilweise umgesetzt (1 %)
 - 7 Maßnahmen in Planung, davon 6 mit hoher Priorität (1) (2 %)
 - 2 Verbindungen nachträglich hinzugenommen, Prüfung und Maßnahmenplanung steht noch aus (1 %)

Beispielhafte Lösungen zur Infrastruktur

Lösungsansatz für enge Straßenräume

Bestand:

Provinzialstraße zw. Großstraße & Holzmühler Straße

- Hauptachse zur Anbindung Innenstadt für den Radverkehr
- Fahrbahn: 6,9 m Breite
- Beidseitig Parkstreifen
- Beidseitig Gehwege im Seitenraum
- Verkehrsstärke: 9.000 Kfz/Tag (Zählung 2015)
- Radverkehr im Mischverkehr geführt

Problemstellung:

Radverkehr im Mischverkehr bei hohen Verkehrsstärken

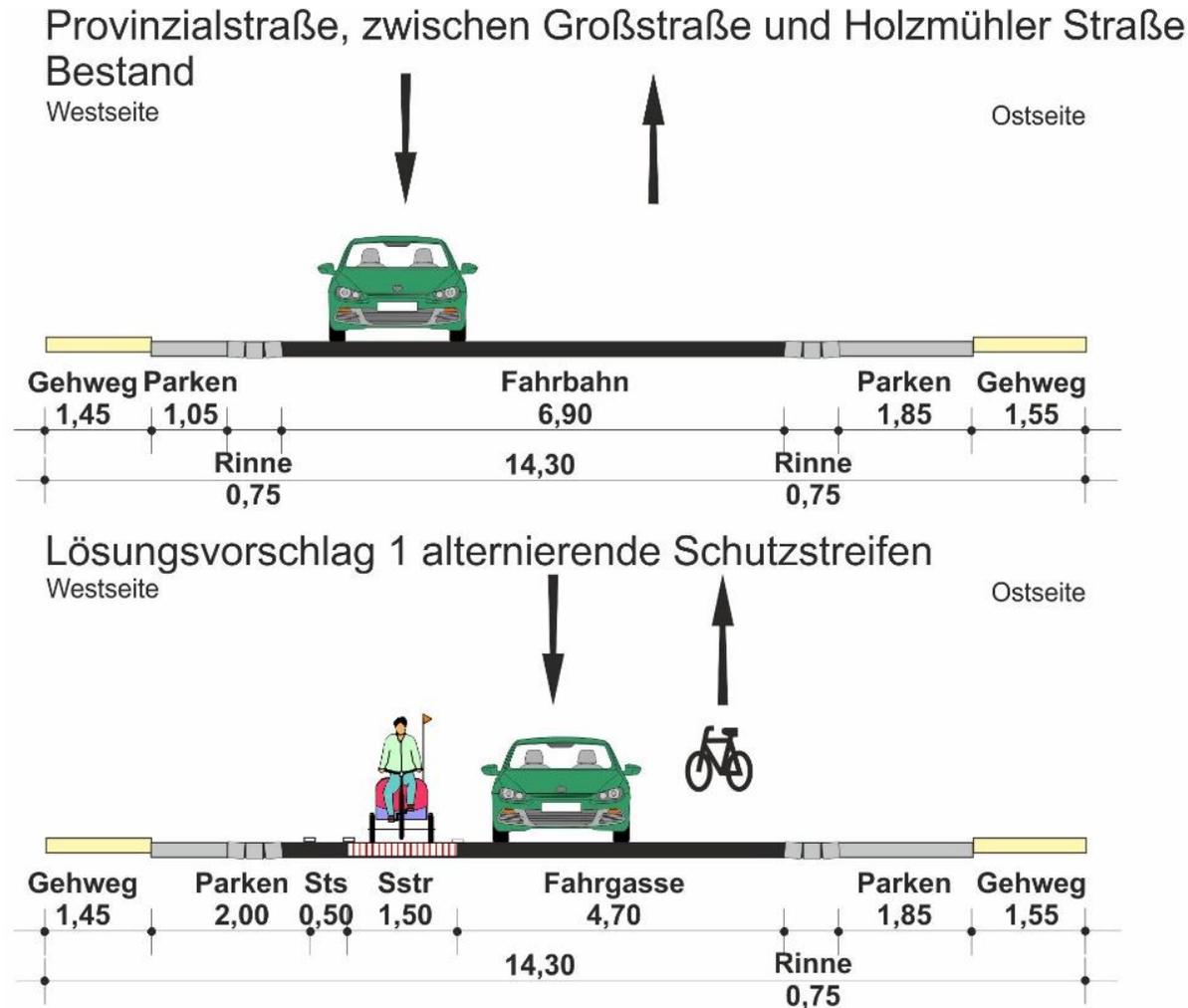
→ Fehlende Radverkehrsanlage



Lösungsansatz für enge Straßenräume

Lösung 1: Alternierende Schutzstreifen

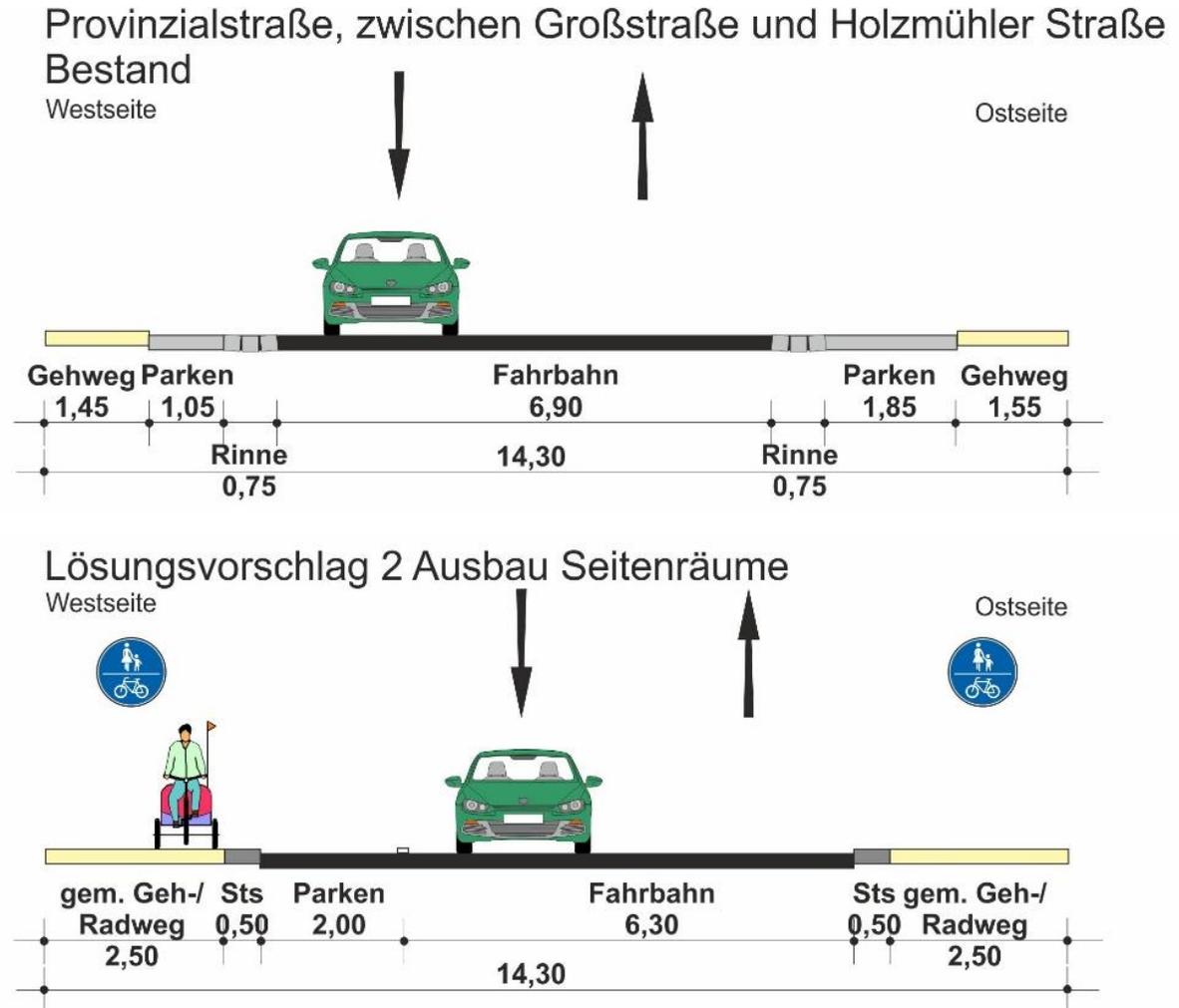
- Alternierend Markierung von Schutzstreifen in Regelbreite von 1,5 m zzgl. 0,5 m STS
 - Jeweils einseitig über längeren Abschnitt
 - Ggf. Piktogramme auf gegenüberliegender Straßenseite
- Verbreiterung der westlichen Parkstände auf 2 m Breite zzgl. Sicherheitstrennstreifen
- Führungskontinuität auf gesamter Achse möglich



Lösungsansatz für enge Straßenräume

Lösung 2: Ausbau der Seitenräume

- Ausbau der Seitenräume auf 2,5 m Breite gemeinsame Geh- und Radwege zzgl. Sicherheitstrennstreifen in 0,5 m Breite
 - Kfz-Parken nur noch einseitig möglich unter Verbreiterung der Kfz-Parkstände
- Gemeinsame Führung Rad- und Fußverkehr innerorts nur bei geringem Rad-/Fußverkehrsaufkommen



Lösungsansatz Fahrradstraße

Gemäß VwV-StVO:

Fahrradstraßen können eingerichtet werden, auf Straßen mit einer hohen **oder** zu erwartenden **hohen Fahrradverkehrsdichte**, einer **hohen Netzbedeutung** für den Radverkehr **oder** auf Straßen von lediglich **untergeordneter Bedeutung** für den Kraftfahrzeugverkehr.

Empfehlungen:

- Verdeutlichung der Führungsform durch einheitliche Markierung („**corporate design**“)
- Nach Möglichkeit ggü. einmündenden Straßen **bevorrechtigt**.
- **Modale Filter** zur Reduzierung Kfz-Durchgangsverkehr



Lösungsansatz Fahrradstraße

- Im Schulumfeld, z.B.
 - Römerstraße
 - Josefstraße
 - Buchenstraße, Bachstraße
 - Taubenstraße
- Als alternative Verbindung zu Kfz-Hauptverkehrsstraßen, z.B.
 - Gartenstraße, Saarlouiser Straße
 - Soutyhofstraße, Von-Schütz-Straße
 - Pavillionstraße, Wallstraße, Kaiser-Wilhelm-Straße
 - In der Muhl



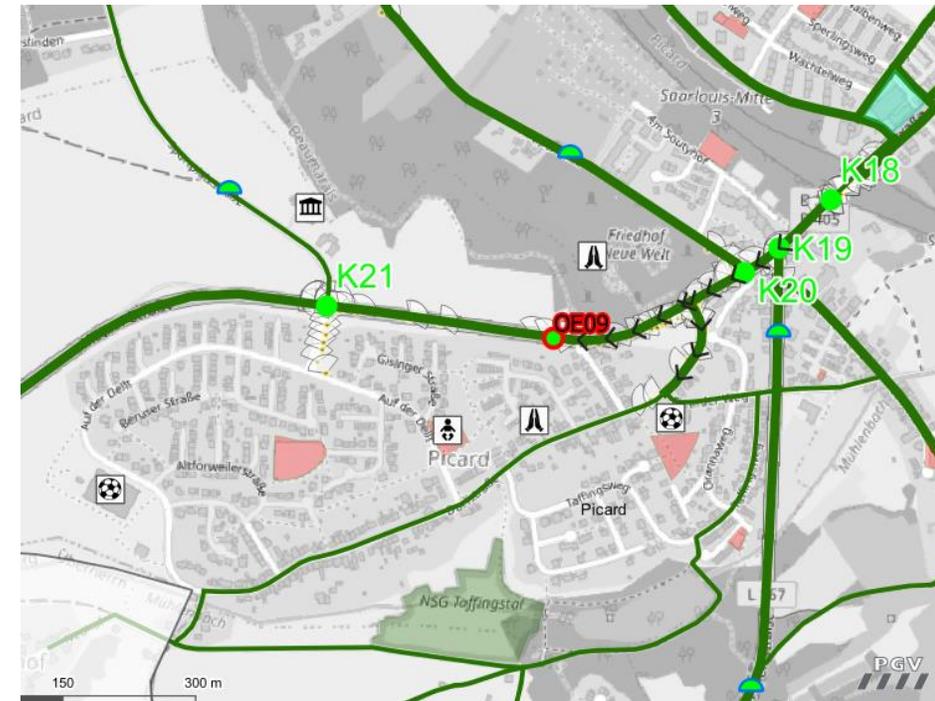
Beispiel – Knotenpunkt Metzger Straße/ Sportplatzstraße

Bestand:

- Lage: außerorts
- Metzger Straße:
Tempo 70, Mischverkehr, südseitig abschnittsweise Mehrzweckstreifen
- Sportplatzstraße:
Tempo 50, südseitig Gem. Geh- und Radweg (2 m breit, ohne Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn)

Problemstellung:

- Metzger Straße: Fehlende Radverkehrsanlage
- Sportplatzstraße: Radverkehrsanlage in Mindestbreite ohne STS, fehlende DTV-Werte
- Knotenpunkt: keine Berücksichtigung des Radverkehrs, da dieser derzeit rechtlich im Mischverkehr geführt wird



Beispiel – Knotenpunkt Metzger Straße/ Sportplatzstraße



Beispiel – Knotenpunkt Metzger Straße/ Sportplatzstraße

Lösungsansatz:

Metzger Straße:

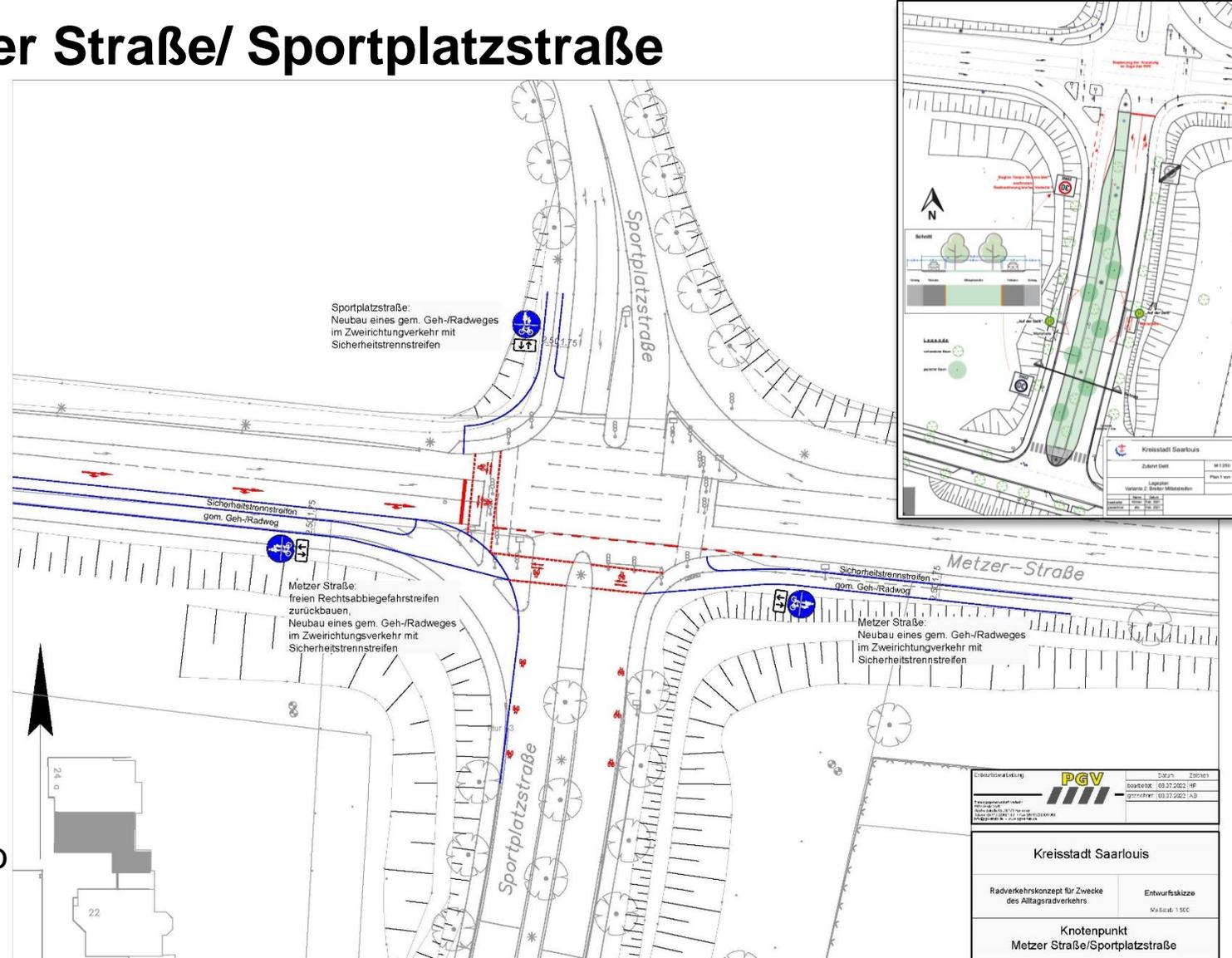
Neubau von gem. Geh- und Radwegen im Zweirichtungsbetrieb in 2,5 m Breite zzgl. 1,75 m STS auf der Südseite

Sportplatzstraße (Zufahrt Dellt):

Bei DTV-Werten >2.500 Kfz/Tag sollte die bestehende Radverkehrsanlage ausgebaut werden auf 2,5 m Breite zzgl. 1,75 m STS

Knotenpunkt:

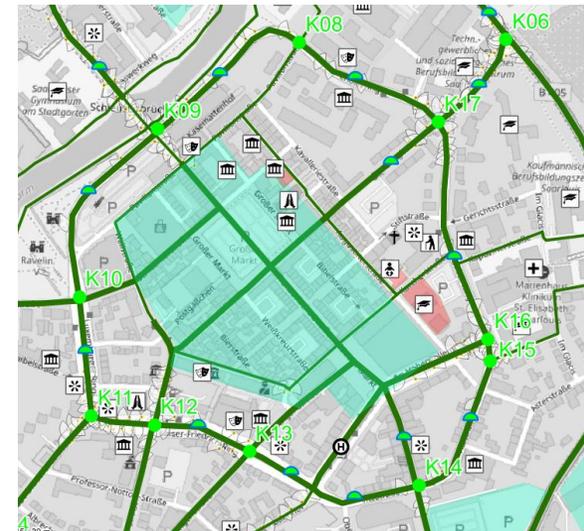
Aufgabe und Rückbau des freien Rechtsabbiegers im westlichen Knotenarm, Markierung der bestehenden Furten als gemeinsame Furten im Zweirichtungsbetrieb



Lösungsansatz für den inneren Innenstadtring

Bestand:

- Wichtige Verbindung für alle Verkehrsarten (Hauptroute Radverkehr)
 - Enge Straßenräume und Mischverkehr bei Verkehrsstärken von 5.500 bis 8.600 Kfz/Tag
- Komplette Betrachtung des inneren Rings notwendig um alle Verkehrsarten zu berücksichtigen
- Derzeit Mobilitätskonzept für die Innenstadt in der Erarbeitung: Konkretisierung und stärkere Detailbetrachtung der im Radverkehrskonzept erarbeiteten Lösungsansätze



Lösungsansatz Radverkehrskonzept:

- Führungskontinuität durch beidseitige Radfahrstreifen zzgl. Sicherheitstrennstreifen
- Mögliche „Werkzeuge“:
Einbahnstraßenregelung, komplette Neuaufteilung Straßenquerschnitt

Beispiel – Knotenpunkt Anton-Merziger-Ring/ Holtzendorffer Straße/ Deutsche Straße

Bestand:

- Lage: innerorts
- Anton-Merziger-Ring:
Tempo 50, Mischverkehr
- Holtzendorffer Straße:
Tempo 50, Westseite: Gehweg/ RV frei ohne STS
- Deutsche Straße:
Tempo-30-Zone, Mischverkehr, Hohes Verkehrsaufkommen zur Innenstadt



Problemstellung:

- Ungeeignete, zu schmale oder fehlende Radverkehrsanlagen
- Knotenpunkt: keine Berücksichtigung des Radverkehrs, da dieser derzeit rechtlich im Mischverkehr geführt wird

Beispiel – Knotenpunkt Anton-Merziger-Ring/ Holtzendorffer Straße/ Deutsche Straße



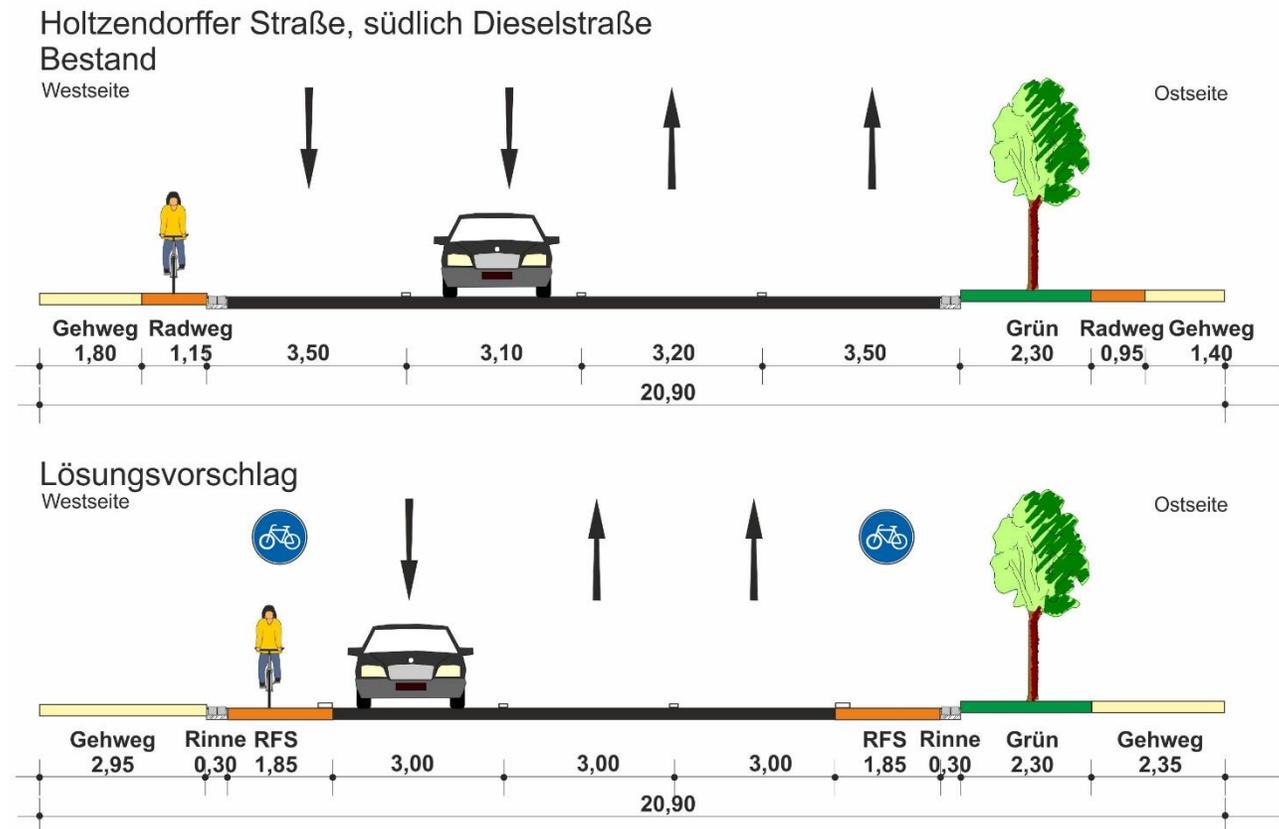
Lösungsansatz - Holtzendorffer Straße

Bestand:

- Beidseitig bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht in deutlich unzureichender Breite
- Wichtige Achse Radverkehr

Lösungsansatz:

- Beidseitig Radfahrstreifen markieren



Beispiel – Knotenpunkt Anton-Merziger-Ring/ Holtzendorffer Straße/ Deutsche Straße

Lösungsansatz:

Anton-Merziger-Ring und Holtzendorffer Straße:

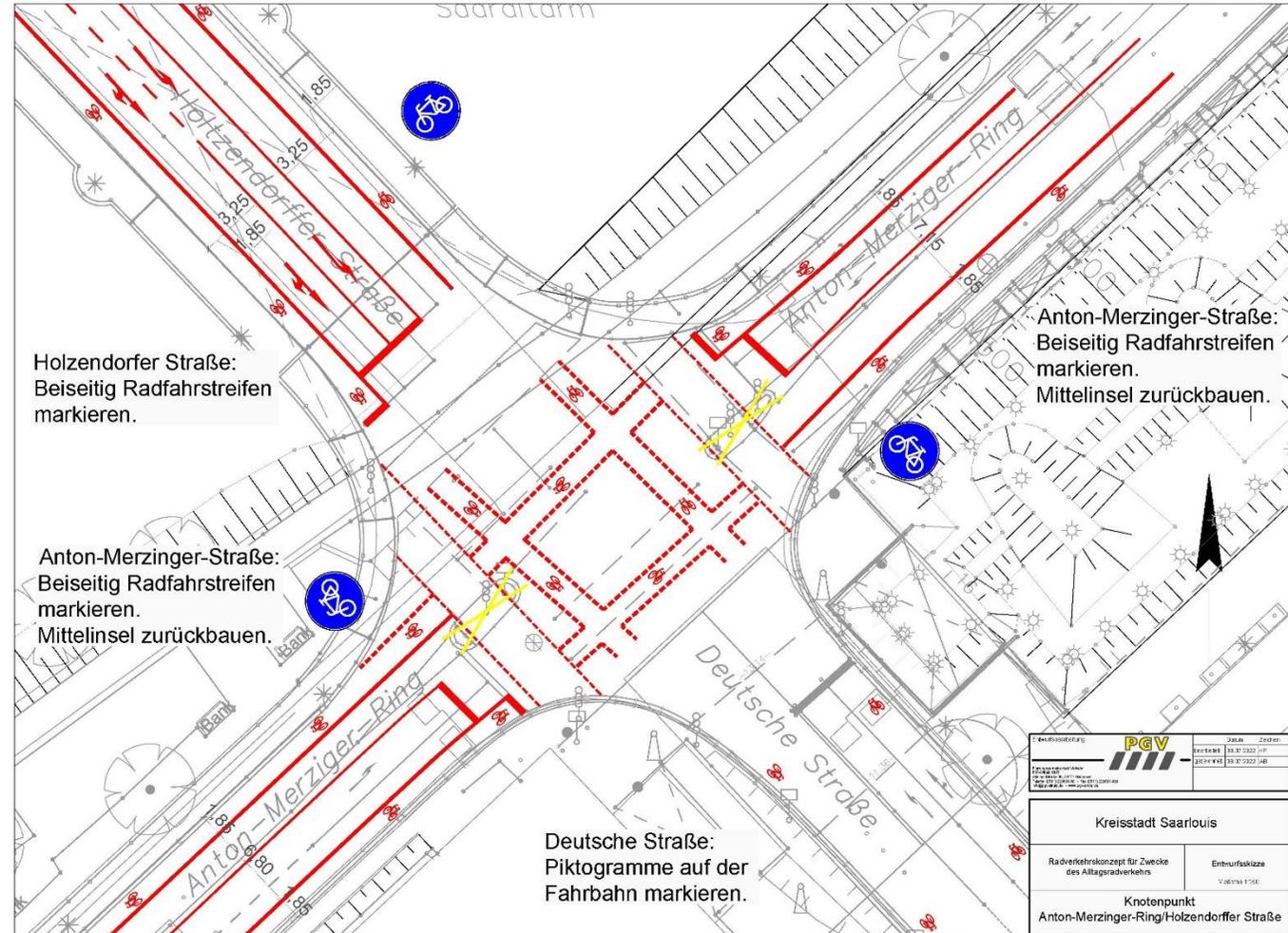
- Neuaufteilung des Straßenraums
- Beidseitig Markierung von Radfahrstreifen in Regelbreite

Deutsche Straße:

- Piktogrammreihe auf der Fahrbahn markieren um Aufmerksamkeit von Kfz-Fahrenden auf RV zu lenken

Knotenpunkt:

- Mittelinseln im westlichen und östlichen Knotenarm zurückbauen
- Furten markieren
- Signalisierung anpassen



Beispiel – Knotenpunkt Peter-Neis-Brücke (B 405) / Eisenhüttenstädter Allee

Bestand:

- Wichtige Verbindung zwischen Fraulautern bzw. Steinrausch und Innenstadt
- Radverkehr auf baulichen Radwegen im Seitenraum

Problemstellung:

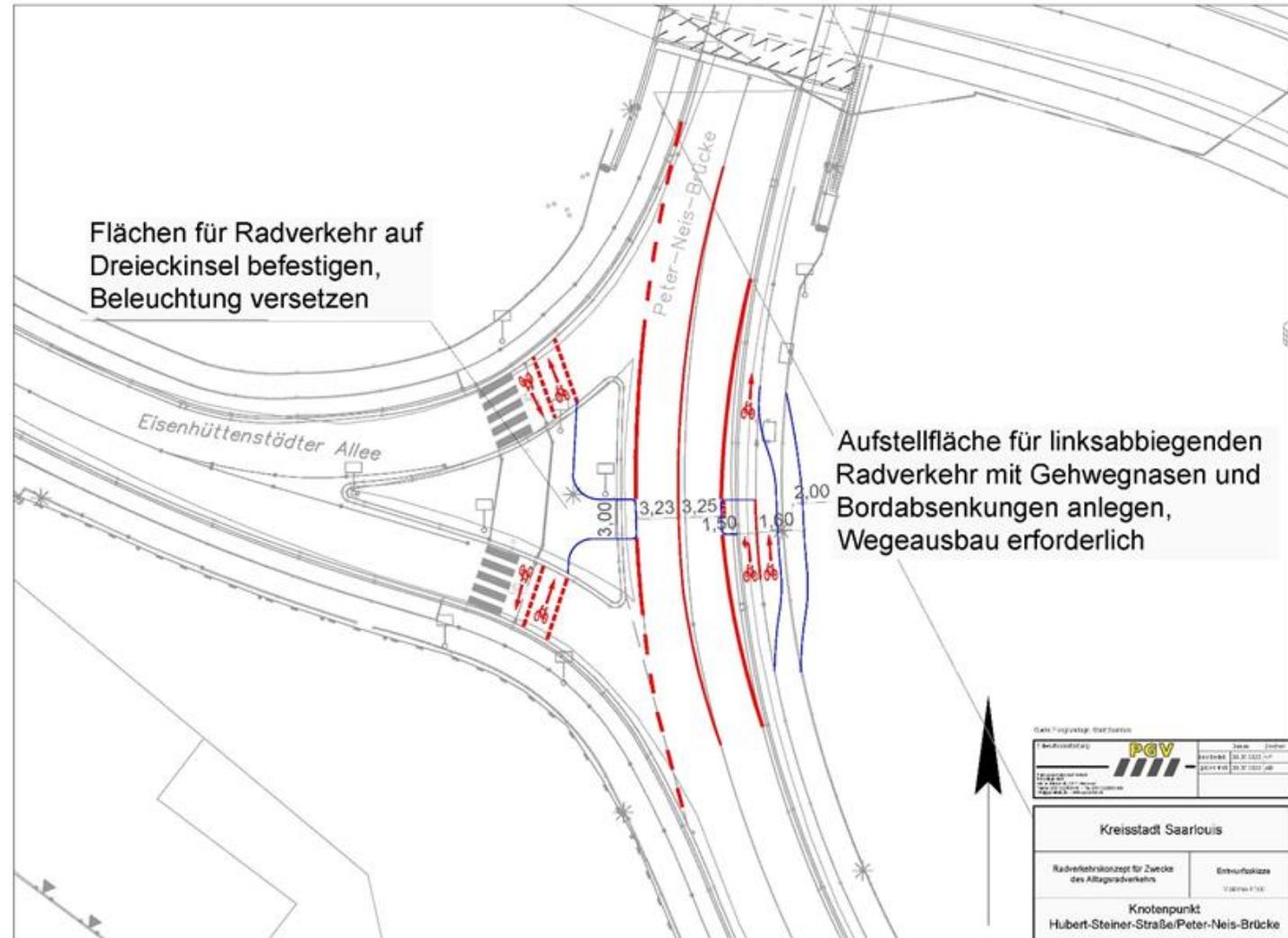
- Fehlende Querungsmöglichkeit auf Ostseite der Hubert-Schreiner-Straße
→ Sehr viel unerlaubter Linksverkehr auf Westseite der Peter-Neis-Brücke



Beispiel – Knotenpunkt Peter-Neis-Brücke (B 405) / Eisenhüttenstädter Allee

Lösungsansatz 1:

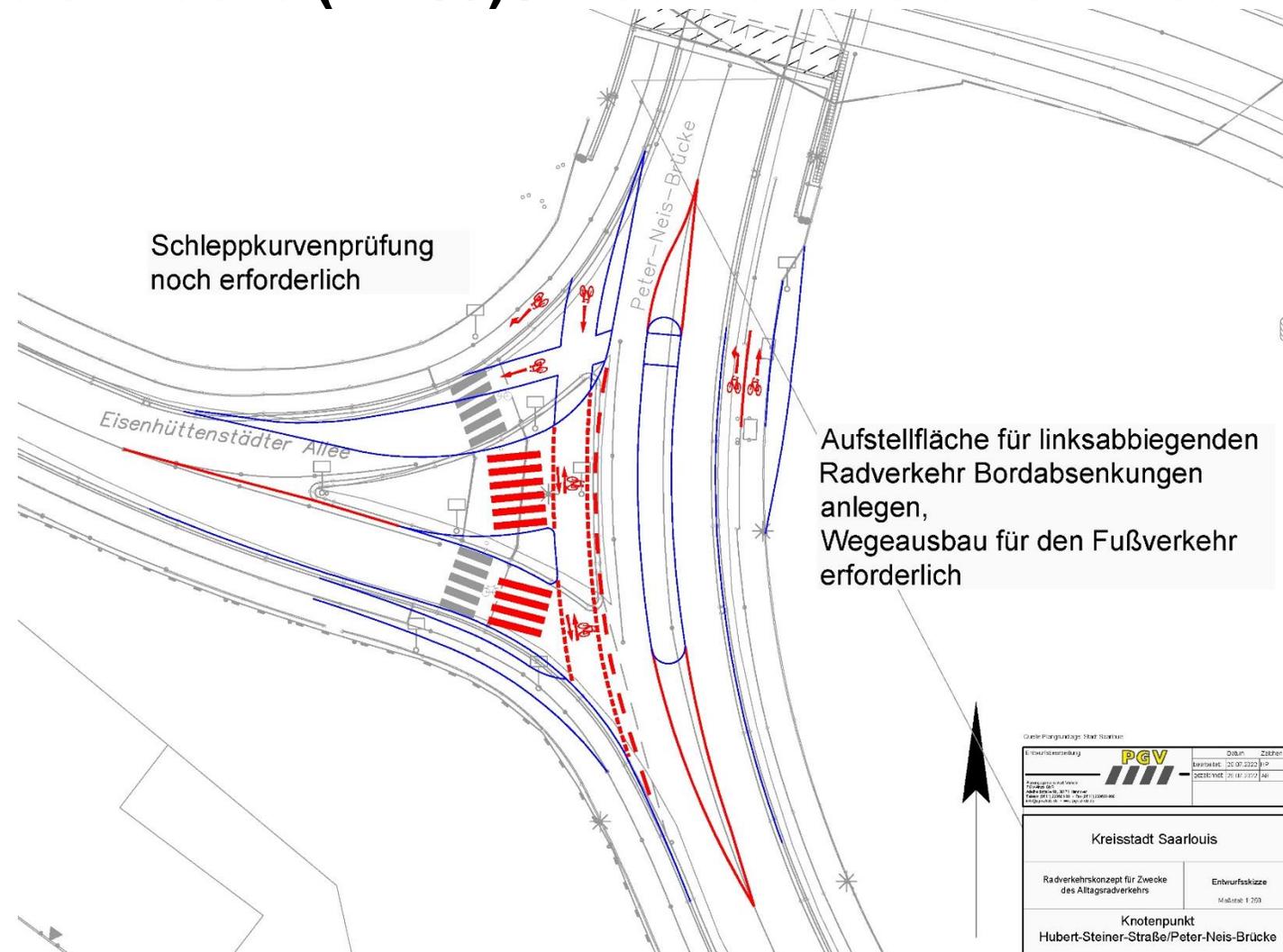
- Querung Radverkehr sichern und verdeutlichen
 - Flächen auf Dreieckinsel befestigen & Beleuchtung versetzen
 - Bauliche Elemente beidseitig der Hubert-Schreiner-Straße schaffen, um Querung von RV anzudeuten
 - Aufstellbereich auf Ostseite der Hubert-Schreiner-Straße schaffen, für RV in Richtung Westen.
Verlagerung des Gehwegs an der Stelle nach Osten
- Weiterhin konfliktreiche Querungen mit zügigem Kfz-Verkehr



Beispiel – Knotenpunkt Peter-Neis-Brücke (B 405) / Eisenhüttenstädter Allee

Lösungsansatz 2:

- Rückbau Einmündung Eisenhüttenstädter Allee zugunsten verbesserter Querung Rad- und Fußverkehr
- Radverkehrsfurten ergänzen
- Aufstellbereich auf Ostseite der Hubert-Schreiner-Straße schaffen, für RV in Richtung Westen.
Verlagerung des Gehwegs an der Stelle nach Osten



Beispielhafte Lösungen – Ensdorfer Straße

Bestand Ensdorfer Straße:

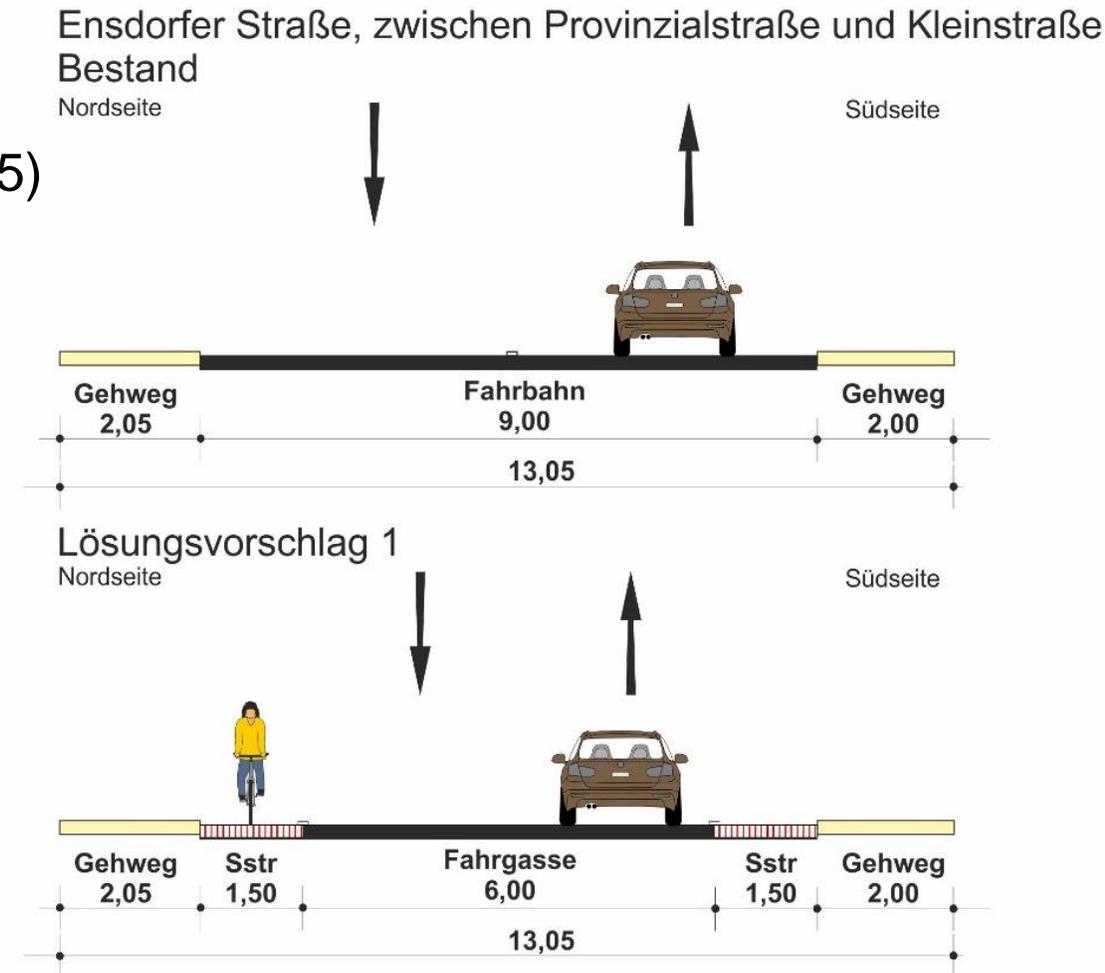
- Lage: innerorts
 - Tempo 50, Verkehrsstärke 10.400 Kfz/Tag (2015)
 - Mischverkehr (Fahrbahnbreite ca. 9 m)
 - Gehwege im Seitenraum ca. 2 m Breite

Problemstellung:

- Mischverkehr bei hohen Verkehrsstärken innerorts
- Fehlende Radverkehrsanlage

Lösungsansatz:

- Beidseitig Schutzstreifen markieren
- Alternativ: Ausbau Seitenräume



Beispiel – Knotenpunkt Ensdorfer Straße/ Kleinstraße/ Gatterstraße & Ortseingang

Bestand

- wichtige Fahrbeziehung Kleinstraße - Fort Rauch (Lisdorf - Innenstadt)
- Verkehrsstärke Ensdorfer Straße: 10.400 Kfz/Tag

Problemstellung:

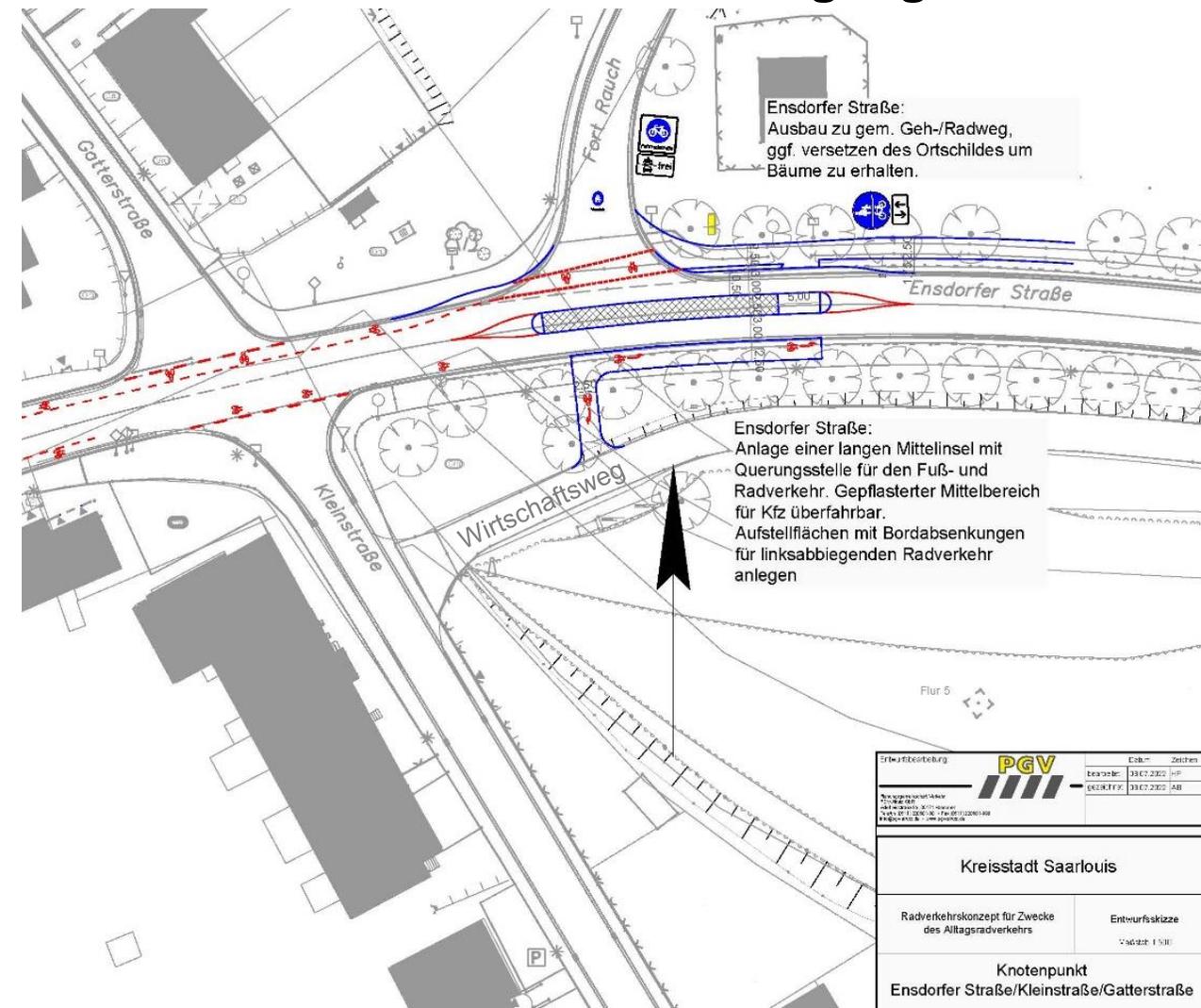
- Fehlende Querungshilfe über die Ensdorfer Straße



Beispiel – Knotenpunkt Ensdorfer Straße/ Kleinstraße/ Gatterstraße & Ortseingang

Lösungsansatz:

- Neubau einer langen Mittelinsel mit gepflastertem und überfahrbarem Mittelbereich auf der Ensdorfer Straße
- Querungshilfe zwischen Fort Rauch und Kleinstraße bzw. in Richtung außerorts
- Schaffung einer Verbindung zwischen Wirtschaftsweg und Ensdorfer Straße um Fahrbeziehung Kleinstraße – Fort Rauch zu optimieren
- Maßnahmen unabhängig von Wahl der Führung außerorts sinnvoll



Beispielhafte Lösungen – Gestaltung von Ortseingängen

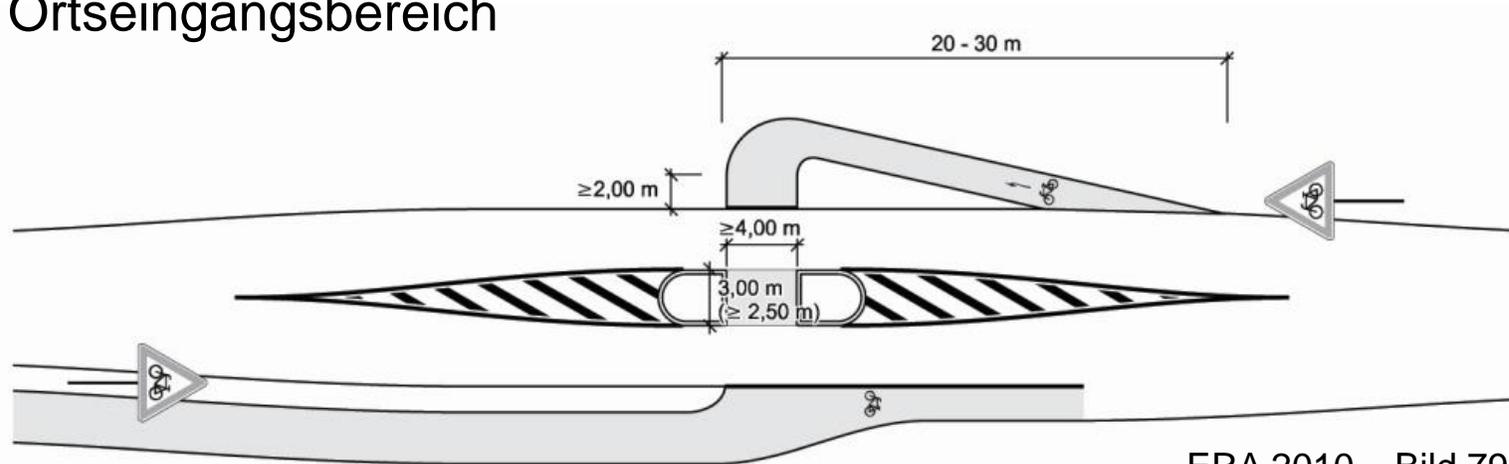
- **Problemstellung:**
 - Übergang von einer einseitigen Zweirichtungsführung außerorts in eine richtungstreue Führung innerorts
 - Querungsbedarf mit z.T. längeren Wartezeiten und/oder Konflikten mit Kfz-Verkehr



Beispielhafte Lösungen – Gestaltung von Ortseingängen

Lösungsansatz:

- Einrichtung einer Mittelinsel am Ortseingang, entweder baulich oder deutlich auf der Fahrbahn markiert
- Positiver Nebeneffekt:
Durch Verschwenkung der Fahrbahn auch Geschwindigkeitsreduzierung im Ortseingangsbereich



ERA 2010 – Bild 79



Kleinstmaßnahmen z.B. Poller

- Bei Pollern auf eine Mindestdurchlassbreite von 1,5 m achten.
- Bei Wegen und Verbindungen mit einer Breite unter 3 m Poller nicht mittig platzieren, sondern in Randlage, sodass die Durchlassbreite von mindestens 1,5 m gegeben ist
- Poller mit reflektierenden Elementen wählen und idealerweise mit einer Bodenmarkierung ergänzen, sodass diese im Dunkeln und bei schlechten Witterungsbedingungen gut zu sehen sind



Fahrradparken

Fahrradparken – Anforderungen an gute Abstellanlagen

- **Diebstahlsicherheit:** Möglichkeit des Anschließens von Rahmen und einem Laufrad sollte gegeben sein
- **Standicherheit:** bei Beladen des Fahrrades oder bei Transport von einem Kind im Kindersitz besonders wichtig
- **Bedienungskomfort:** damit Rahmenhalter von beiden Seiten genutzt werden können, sollte ein Abstand von 1,20 m (besser 1,50 m) eingehalten werden
- **Leichte Erreichbarkeit:** Abstellanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden
- **Witterungsschutz:** dient dem Werterhalt und der Funktionstüchtigkeit des Fahrrades (besonders bei längerem Abstellen wichtig)
- **Gewichtung je nach Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer unterschiedlich!**



Fahrradparken – Beispiel Bahnhof Saarlouis bzw. Bike+Ride

Bestand:

- Vielzahl anforderungsgerechter und überdachter Fahrradstellplätze an beiden Seiten des Haupteingangs – mittlere Auslastung
- Zusätzlich vier abschließbare Fahrradboxen – hohe Auslastung
- Sammelschließanlage für Fahrräder am Bahnhof in Planung/Vergabe

Empfehlungen:

- Angebot durch Fahrradreparatursäule ergänzen
- Weitere Fahrradboxen bzw. Sammelschließanlage ergänzen
- Regelmäßige Evaluation und bedarfsgerechte Anpassung
- Ausstattung mit Anlehnbügel an einzelnen Bushaltestellen mit Umsteigebedeutung (vom Fahrrad auf den ÖPNV)



Fahrradparken – Beispiel Schulstandorte

Bestand:

- Nur wenige Fahrradabstellanlagen vorgefunden, überwiegend Vorderradhalter
- Auslastung eher gering (Covid-19-Pandemie)
- Ausnahme Max-Planck-Gymnasium: viele Vorderradrahmenhaltern, am Betrachtungstagnahezu komplett ausgelastet

Empfehlungen:

- Quantitativer und qualitativer Ausbaubedarf an allen Schulstandorten
- Bedarfsermittlung in Abstimmung mit den Schulen (Lernende, Lehrende und Eltern)
- Z.B. pro Jahr eine Schule „nachrüsten“



Fahrradparken – Beispiel Einzelhandel, Freizeit und Sportstätten

Bestand:

- Nur wenige Fahrradabstellanlagen vorgefunden
- Überwiegend Vorderradhalter

Empfehlungen:

- Quantitativer und qualitativer Ausbaubedarf
- Informationen für Einzelhandel, ggf. Kooperationen



Fahrradparken – Beispiel Innenstadt

Bestand:

- Vielerorts Angebote vorhanden, mittlere Auslastung
- Anlehnbügel v.a. in und am Rand der Fußgängerzone
- Zahlreiche „Altlasten“ in Form von Vorderradhaltern
- Viele „frei abgestellte“ Räder

Empfehlungen:

- Quantitativer und qualitativer Ausbaubedarf für einen zukünftig deutlich höheren Radverkehrsanteil
- Bedarfsermittlung
- Information und Abstimmung mit Geschäften, ggf. Kooperationen



Fahrradparken – Beispiel Wohngebäude

- Wohngebäude als Quelle des Radverkehrs spielen eine wichtige Rolle bei der Entscheidung, das Rad als alltägliches Verkehrsmittel zu nutzen.
- Das Antrittshemmnis zur Radnutzung ist geringer, wenn anforderungsgerechte Abstellanlagen vorhanden sind (v.a. Diebstahl- und Witterungsschutz).

Bestand:

- Nur vereinzelte Angebote vorgefunden, v.a. Vorderradhalter

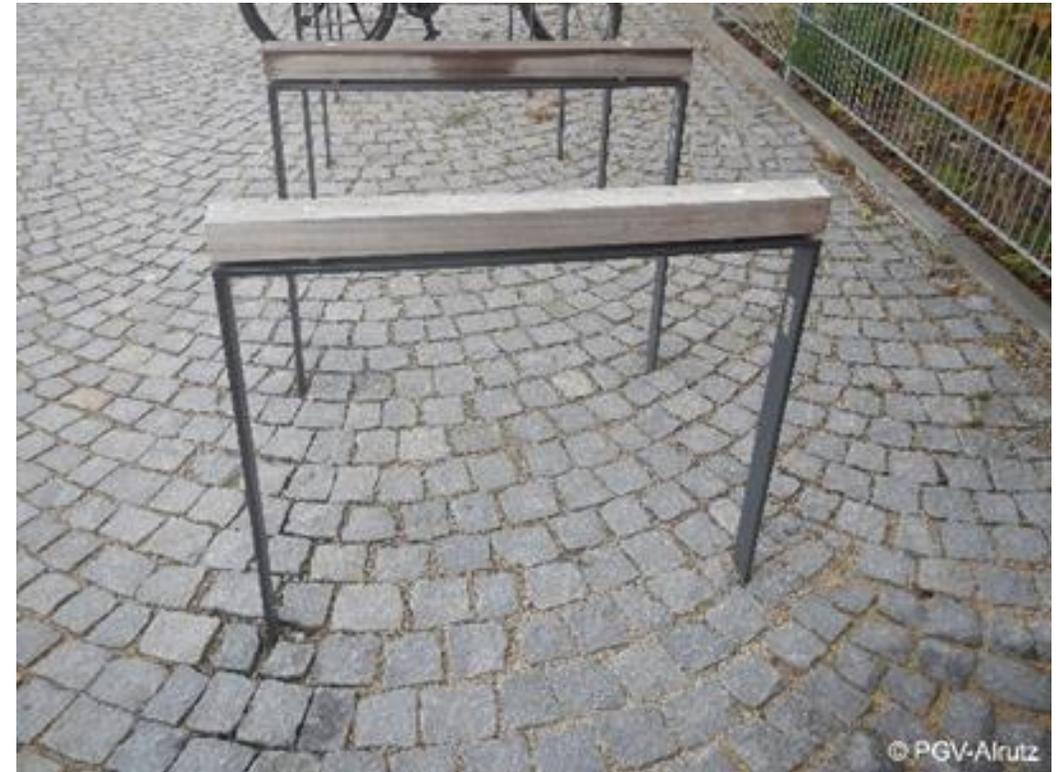
Empfehlungen:

- Information, Öffentlichkeitsarbeit



Fahrradparken – Exkurs zum Thema „Lackschäden“

- Lackschäden v.a. bei kantigen Materialien
- Problem wurde beim Workshop genannt
- Idee: Bügel mit Holzaufsatz
- Beispiel Stadt Singen (Hohentwiel)



Fahrradparken – Exkurs zum Thema „Mobile Abstellanlagen“

- Einsatzgebiet mobiler Fahrradabstellanlagen v.a. bei Veranstaltungen oder im Zuge von Baumaßnahmen
- Mobile Abstellanlagen können bei entsprechender Kommunikation dazu beitragen, dass mehr Menschen mit dem Rad anreisen als im MIV



Fahrradparken – Weitere bzw. generelle Empfehlungen

- Regelmäßig Kapazität sowie Auslastung prüfen – Erweiterung wenn nötig
- Sukzessiver Austausch der Vorderradhalter durch Anlehnbügel
- Ausweitung der Angebote für Lastenräder, Räder mit Anhänger, etc.
- Informationen, Angebote, Kooperation mit Privaten bzw. Geschäften

➤ Öffentlichkeitsarbeit – Werbung !!



Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen

Generelle Aspekte

- Information über (neue) Maßnahmen, Regelungen und Angebote
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr
- Verbesserung des „Fahrradklimas“ durch Werbung für die Fahrradnutzung
- Dienstleistungen zur Erleichterung der Fahrradnutzung
- Kommunikation der Handlungsträger
- Schaffung administrativer Rahmenbedingungen, z.B. kontinuierlich arbeitender Arbeitskreis Radverkehr



Teilnahme am Stadtradeln

- Teilnahme 2022 – deutlich weniger Teilnehmende als 2021
 - 2021 haben mehr als doppelt so viele Radfahrende teilgenommen (354 vs. 175)
 - es wurden entsprechend über 20.000 km weniger gefahren als im Jahr 2021
 - Anzahl der Parlamentarier (3) ist gleichgeblieben

- Deutschlandweite Aktion bewegt insgesamt viele bislang noch nicht Radelnde
- Saarlouis war dabei, Parlamentarier sind am Ball geblieben
- Mehr Werbung, damit nächstes Jahr wieder mehr mitmachen



Beispiel: Förderung der aktiven Mobilität im Schüler*innenverkehr

Zahlreiche unterschiedliche Ansätze denkbar

- Elternhaltestellen, Hol- und Bringzonen einrichten
- Wettbewerbe und Anreize für Schüler*innen
 - Rad-Aktionstage und Radausflüge in Schulen
 - AGs zur „Selbsthilfe“ bei kleineren Reparaturen am Rad
 - Wettbewerbe, z.B. „Fahrradfreundliche Schule“, „Fahrradaktivste Klasse“, „Bestes Plakat zum zu Fuß Gehen“
- Elternlotsen, Walking Bus, ...

Empfehlungen zum Vorgehen:

- Örtlichkeiten definieren, 1 Pilotschule auswählen
- Akteure informieren (Elternbeiräte, Schulleitung, Lehrkräfte, ...), sensibilisieren und einbinden



Pilotprojekt Oberhausen 2013

Beispiel: Aktionen und Aktivitäten für ein besseres Miteinander

Ziel:

Öffentlichkeitswirksame Aktionen und Aktivitäten zur Bewusstseinsbildung aller Verkehrsteilnehmenden

- Information
- Aufklärung (z.B. Mythen und Missverständnisse)
- Belohnungen



Beispiel: Kontrolle von Regelungen

Unterbinden von Parken auf Geh- und Radwegen

- Aktion „Parke nicht auf unseren Wegen“ (mit Senioren, Kindern)
- Gespräche mit Geschäftsleuten



- Beispiele: „Nina-Kampagne“ gegen Falschparker (AGFS NRW)
- Kampagne „Sei kein (Park-Esel)!“

Generelle Empfehlungen

- Unterschiedliche Aktionen
- Unterschiedliche Medien (Website, Flyer, Broschüren, Presse)
- Anreize für Umstieg auf Rad (Lastenradverleih, Diensträder)



Möglichkeit für Ihre Rückfragen und zur Diskussion



Weiteres Vorgehen – nächste Schritte

- Erarbeitung weiterer Detailplanungen
- Prüfung und Einarbeitung aller Anregungen und Wünsche
- Finalisierung des Konzeptes und Anfertigen des **Schlussberichts**



Vielen Dank für Ihr Interesse!

Planungsgemeinschaft Verkehr – PGV-Alrutz GbR

Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover

Mail: prahlow@pgv-hannover.de

Telefon: 0511 – 220 601 83

www.pgv-alrutz.de