



Anleitung zur Ausarbeitung eines kommunalen Fahrradkonzeptes für den Alltagsverkehr

Mit dieser Anleitung möchte die LVI den Gemeinden, die eine Ausarbeitung eines kommunalen Fahrradkonzeptes für den Alltagsverkehr durch ein Studienbüro in Erwägung ziehen, eine Entscheidungshilfe für eine optimale Vorgehensweise geben.

Das Lastenheft ist als Vorschlag für die Konzepterarbeitung durch ein Studienbüro zu verstehen. Die jeweiligen Module können den lokalen Gegebenheiten angepasst werden.

Vorbereitungen

1. Bevor sie ein kommunales Fahrradkonzept erarbeitet, sollte die Gemeinde die staatliche Anlaufstelle im MDDI (Cellule mobilité douce) kontaktieren, um sich über eventuelle staatliche Projekte auf ihrem Gemeindegebiet zu erkunden. Dort erhält sie auch technische Anleitungen über die Gestaltung von Fahrradwegen und deren Ausschilderung sowie Auskunft zu finanziellen Beihilfen.
2. Es empfiehlt sich von vorneherein eine lokale Arbeitsgruppe in die Ausarbeitung des kommunalen Fahrradkonzeptes einzubinden. Diese Arbeitsgruppe sollte in jeder Konzeptphase beratend eingeschaltet werden, um so die Arbeit des Studienbüros zu begleiten. Sie sollte aus ortskundigen Personen bestehen, die das Fahrrad regelmäßig benutzen. Zusätzlich können externe Berater hinzugezogen werden.

Die Mitarbeiter dieser Arbeitsgruppe können bei der Umsetzung des Konzeptes wichtige Botschafter für das Fahrrad sein. Besonders der Arbeitsschritt „2. Bestandsaufnahme“ eignet sich für eine partizipative Vorgehensweise.

Vorschlag für ein

Lastenheft für kommunale Fahrradkonzepte

Mit diesem Fahrradkonzept möchte die Gemeinde den täglichen Gebrauch des Fahrrades durch alle Bevölkerungsgruppen fördern. Das Konzept soll die Basis für die mehrjährigen Arbeiten zur Verbesserung und Ergänzung der dazu nötigen kommunalen Infrastrukturen darstellen. Es soll die nationale Planung berücksichtigen und gegebenenfalls mit einbeziehen. Das Konzept wird in enger Zusammenarbeit mit der lokalen Arbeitsgruppe erarbeitet, die bei den jeweiligen Arbeitsschritten in die Planung integriert wird.

Das Lastenheft hat folgende Arbeitsschritte zu berücksichtigen:

1. Festlegung der prioritären räumlichen Ziele des Radverkehrs

Damit das Fahrrad im Alltag aufgewertet wird, gilt es sogenannte „points of interest (POI)“ zu definieren, die als Ziele für den lokalen Fahrradverkehr gelten:

- Anbindung an das nationale Radwegenetz,
- Anbindung an Bahnhöfe und Bushaltestellen,
- Schulwege,

- Nahversorgung,
- Sport- und Kultureinrichtungen,
- Freizeit- und Tourismuseinrichtungen,
- öffentliche Einrichtungen und private Servicedienste,
- Verbindungen zwischen den Ortschaften einer Gemeinde bzw. mit den Nachbargemeinden,
- ...

2. Bestandsaufnahme der bestehenden Wege und Zielorte

Dabei geht es darum, durch Befahren der bestehenden Wege per Rad, die Stärken und Schwächen in einer Ist-Situation festzuhalten.

Dies geschieht nach folgenden Kriterien:

- Benutzerfreundlichkeit (kurze Wege),
- Fahrkomfort, Fahrbelag, Unterhaltszustand der Wege,
- rechtliche Bestimmungen und Sicherheitsaspekte,
- kommunale/regionale Ausbaufähigkeit von Feld- und Forstwegen zwecks Netzbildung mit angrenzenden Gemeinden,
- begleitende Fahrradinfrastrukturen (Stellplätze, Serviceleistungen, ...),
- Kennzeichnung und Beschilderung (auf Bidirektionalität achten),
- ...

Das Ergebnis dieser Analyse ist eine schriftliche und bildliche Bestandsaufnahme aller Schwachstellen mit einer Anleitung, wie diese Schwachstellen zu beheben sind (keine technische Detailplanung). Die Möglichkeiten der regionalen Netzbildung für den Fahrradverkehr müssen ersichtlich werden.

Diese Bestandsaufnahme eignet sich sehr gut für eine partizipative Vorgehensweise, bei der die lokale Arbeitsgruppe und die Bevölkerung eingebunden werden können.

3. Maßnahmen für ein flächendeckendes Fahrradkonzept

- Zentrale Achsen festlegen mit den dazugehörigen Zubringerwegen,
- Ausbau bestehender und Anlegen neuer Verbindungswege,
- bauliche und verkehrstechnische Veränderungen im Straßenraum,
- Ausweisung von Tempo-30-Zonen,
- Maßnahmen zur generellen Verkehrsberuhigung innerorts,
- verbesserte Abstellmöglichkeiten, Fahrradstationen mit allem Komfortangebot (u.a. Reparaturservice, Ladestation für Elektrofahrräder/Pedelecs),
- automatische Zählvorrichtungen für Fahrräder,
- Ausschilderung und Markierungen der Fahrradwege und der Zubringerwege,
- ...

Alle Maßnahmen werden sowohl in einem Gesamtplan (Maßstab 1:20.000) als auch in Detailplänen (1:5000) dargestellt und separat detailliert beschrieben.

4. Zeitlicher Realisierungsplan, Kostenabschätzungen und Zuständigkeiten

Zu diesem technischen und finanziellen mehrjährigen Umsetzungsplan gehört ebenfalls:

- die Festlegung der Zuständigkeiten auf politischer und administrativer Ebene (Fahrradbeauftragte(r)),
- die Abklärung der Wartungskompetenz für Fahrradwege und deren Ausschilderung.

5. Marketing und kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit

Mit dieser Sensibilisierungsarbeit sollte bereits in einer frühen Konzeptphase begonnen werden. Das Marketingkonzept muss spezifisch auf unterschiedliche Zielgruppen (nach Alter, Sprache, für neue Einwohner, ...) ausgerichtet sowie regelmäßig wiederholt und angepasst werden:

- Erstellen einer kommunalen Radnetzkarte mit Anbindung an regionale/nationale Netze und mit lokalen Angeboten (Geschäfte, Restaurants, Hotels, ...),
- Kampagne (Postwurfsendungen, Publikationen, ...) mit Argumenten für den Radverkehr (u.a. Zeitangaben für wichtige Strecken),
- Beiträge für die Internetseite der Gemeinde (Text und Bild),
- Beiträge für das Einbeziehen der sozialen Netzwerke (Text und Bild),
- 2 begleitete Radtouren auf kommunalen Wegen (evtl. speziell für neue Einwohner),
- Ideen für regelmäßige Aktionen für das Fahrrad im Alltag,
- regelmäßige Erfolgs- und Erfahrungsberichte zum Fahrrad im Alltag und zur Benutzerhäufigkeit (Zählerauswertung),
- ...