

Radverkehr im ländlichen Raum

Eine eigene Betrachtung

Arbeitsgruppe „Radverkehr in kleineren
Städten und ländlichen Räumen“



Zu meiner Person

- Oliver Sollbach
- Regionalmanager bei



- Dipl. Ingenieur Landschaftsplanung
mit dem Schwerpunkt
Nachhaltige Regionalentwicklung



Mal grundsätzliches zur Landesentwicklung

Landesplanung und Raumordnung



- Ordnungspolitisch
- Zentrale Orte System

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen



Landesentwicklungsplan Hessen 2020 - Raumstruktur, Zentrale Orte und Großflächiger Einzelhandel -

4. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000
Entwurf für die 2. Beteiligung nach § 9 ROG in Verbindung mit § 4 HLPG

Regionalentwicklung

LEADER Regionen 2023-2027

100 Millionen aus LEADER, GAK, Landesmittel

- Dialogische Entwicklungsansätze
- Dezentrale Flächenentwicklung



Renaissance des Ländlichen Raumes

- Langfristige Vision für die ländlichen Gebiete der EU
Stärker ▪ Vernetzt ▪ Resilient ▪ Florierend
- Corona, Homeoffice, Mieten, Immobilien
- Die Zukunft hat schon begonnen – 2040:
 - Coworking in der Produktion
 - Teilautonomes Fahren ist Arbeitszeit
 - KI gesteuerte autonome Kleinbusflotten
 - Projektorientierte Tätigkeit statt langfristige Beschäftigung
 - Knotenpunkte im Verkehrssysteme sind Konferenz- und Erlebnisorte

NRVP 4.0

Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur | www.bmvwi.gov.de

Zum Beenden des Vollbildmodus Esc drücken

Nationaler Radverkehrskongress HAMBURG 2022

Fokus: Radverkehr erobert das Land



- Landkreise stärken**
 - Förderung
 - Werkzeugkasten
 - Integrierte Planung
- Rad und ÖPNV verknüpfen**
 - Netzlücken schließen
- Verkehrssicherheit auferorts erhöhen**
 - Schulen übergemeindlich - an das Radverkehrsnetz anbinden
- Fahrradtourismus fördern**
 - Touristische und Alltagsinfrastruktur koordiniert ausbauen

Seite 13

NRVP 4.0

Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur | www.bmvwi.gov.de

Zum Beenden des Vollbildmodus Esc drücken

Nationaler Radverkehrskongress HAMBURG 2022

Fokus: Radverkehr erobert das Land

- Landkreise stärken
- Förderung
- Werkzeugkasten
- Integrierte Planung

- Rad und ÖPNV verknüpfen
- Netzlücken schließen

- Verkehrssicherheit außerorts erhöhen
- Schulen übergemeindlich - an das Radverkehrsnetz anbinden

- Fahrradtourismus fördern
- Touristische und Alltagsinfrastruktur koordiniert ausbauen

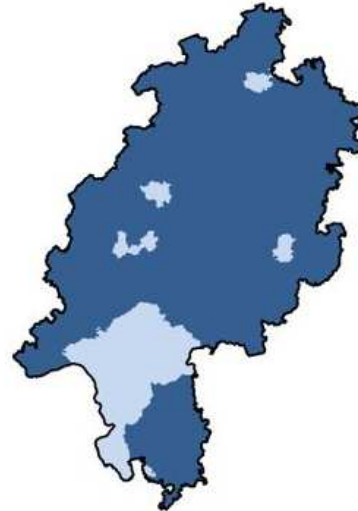
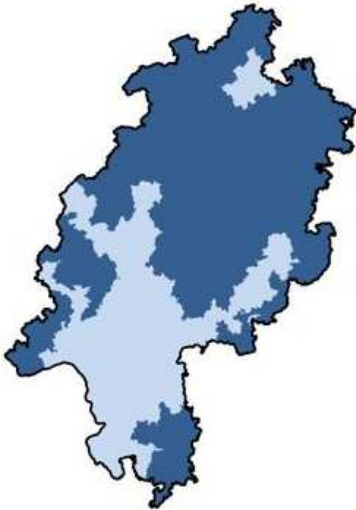
Seite 13

Definition Ländlicher Raum

Ländliche Räume – dunkelblau
Nicht ländliche Räume - hellblau

Landesentwicklungsplan Hessen 2020

Entwicklungsplan für den ländlichen Raum (EPLR)
des Landes Hessen 2014 – 2020



zentrale Kriterium

„Einwohner-Arbeitsplatz-Dichte“:

- 66 Prozent der Landesfläche
- 26 Prozent der Bevölkerung und
- 56 Prozent aller Städte und Gemeinden

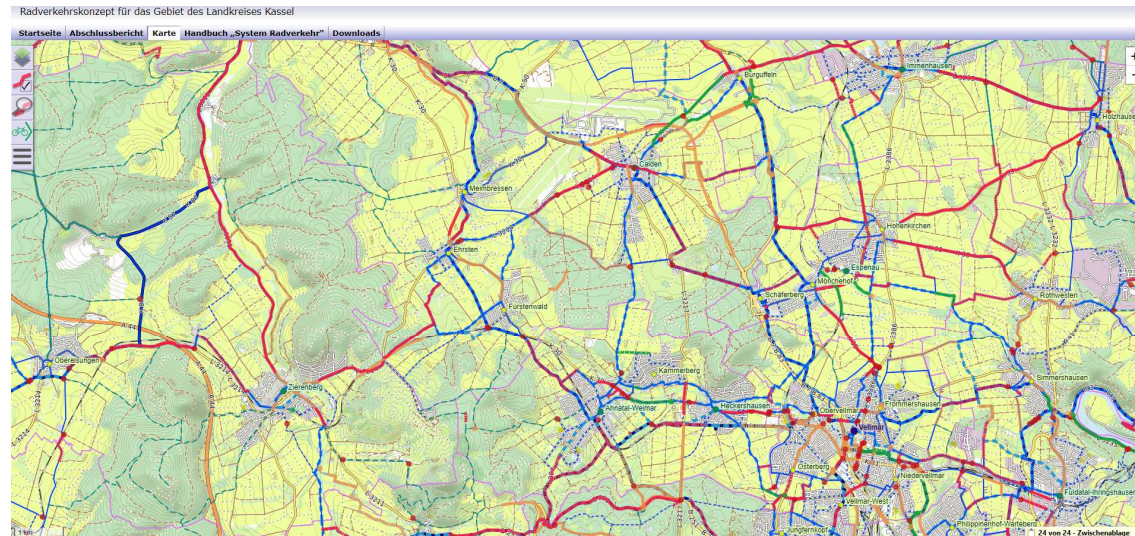
Warum städtische Lösungen nicht übertragbar sind

- 80 % der Fahrten im Ländlichen Raum haben Folgeaktivität
- Wege vom Dorf, auch bei geringen Distanzen, mit dem Auto schneller
- Alltagsleben funktioniert nur in Verbindung mit einer relativ weiträumiger Mobilität
 - 70 % aller Wege werden mit dem Auto erledigt
 - 12,7 % Radwege an Straßen des überörtlichen Verkehrs
 - 61 % empfinden es als gefährlich auf Straßen mit dem Fahrrad zu fahren
- Landesentwicklungsplan 2020: Messung der Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr und ÖPNV
- Mobilität ist eine Frage der soziale Teilhabe



Geld ist da

- rd. 1,46 Milliarden Euro für die Förderung des Radverkehrs und den Ausbau der Radinfrastruktur bis 2023 durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)
- rd. 244 Millionen Euro für die Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs bis 2024 über Hessen Mobil



Geld ist da, aber...

Förderpflichten

- Beschlossene Konzepte
- Nutzung der Radwegweisungsdatenbank mit vp info
- Beachtung Qualitätsstandards und Musterlösungen

- Wenn der Wille da ist
 - Fachkräftemangel



Hessen Mobil, der aktive Partner

- Maßnahme des Neu-, Um und Ausbaus von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes nun zu prüfen ist, ob eine geeignete Führung des Radverkehrs – unter Einbeziehung der Radverkehrsnetze in der Zuständigkeit der jeweiligen Gebietskörperschaften – im Bereich der Bundesstraße besteht.
- Die Grundsätze sind ebenfalls auf Landesstraßen anzuwenden.

The screenshot shows the website for Hessen Mobil, specifically the 'Radwege' (Cycling Paths) section. The header includes the Hessen logo and navigation links like 'Aktuelle Meldungen', 'HMWEVW', 'hessen.de', and 'Suche'. The main navigation bar lists 'BETRIEB & VERKEHR', 'PROJEKTE', 'MOBILITÄT', 'KARRIERE', 'ÜBER UNS', and 'SERVICE'. The 'MOBILITÄT' section is active, with a sub-menu for 'Radwege'. A sidebar on the left lists various mobility topics. The main content area features three articles: 'Radwege' (Planning), 'Mit dem Rad durch Hessen' (Themen), and 'Mehr Geld und mehr Personal für Radwege' (Radwegesbau). A 'SERVICE' section on the right promotes the organization's Instagram account.

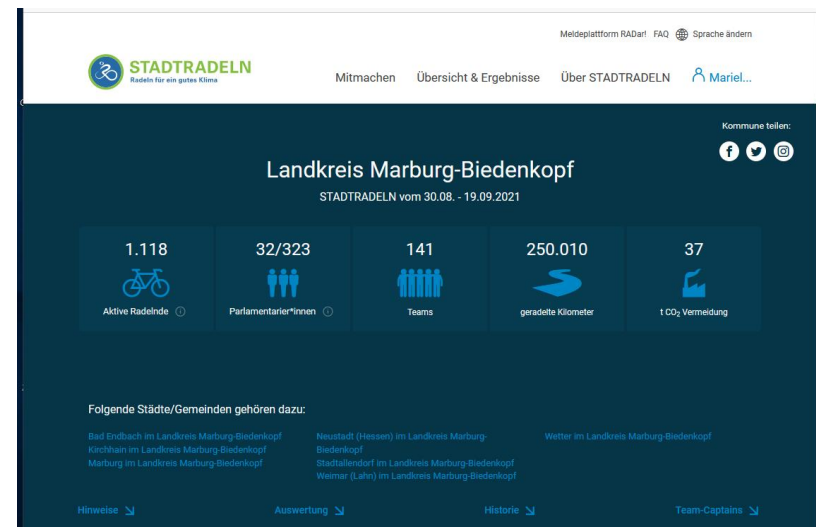
Hessen Mobil, der aktive Partner

- Abgleich der Konzepte
- Prüfung ob das Land ein Auftrag hat
- Entlastung der Kommunen
- Schnellere Umsetzung

The screenshot shows the website for Hessen Mobil, specifically the 'Radwege' (Cycling Paths) section. The header includes the Hessen logo and navigation links like 'Aktuelle Meldungen', 'HMWEVW', 'hessen.de', and 'Suche'. The main navigation bar contains 'BETRIEB & VERKEHR', 'PROJEKTE', 'MOBILITÄT', 'KARRIERE', 'ÜBER UNS', and 'SERVICE'. The 'MOBILITÄT' section is active, with a breadcrumb trail 'Mobilität > Radwege'. A left sidebar lists various mobility topics. The main content area features a 'PLANUNG Radwege' article with a photo of a cyclist, a 'SERVICE' section with an Instagram link, and a 'THEMEN' section with two articles: 'Mit dem Rad durch Hessen' and 'Mehr Geld und mehr Personal für Radwege'.

Radverkehrsentwicklung im Landkreis Marburg-Biedenkopf

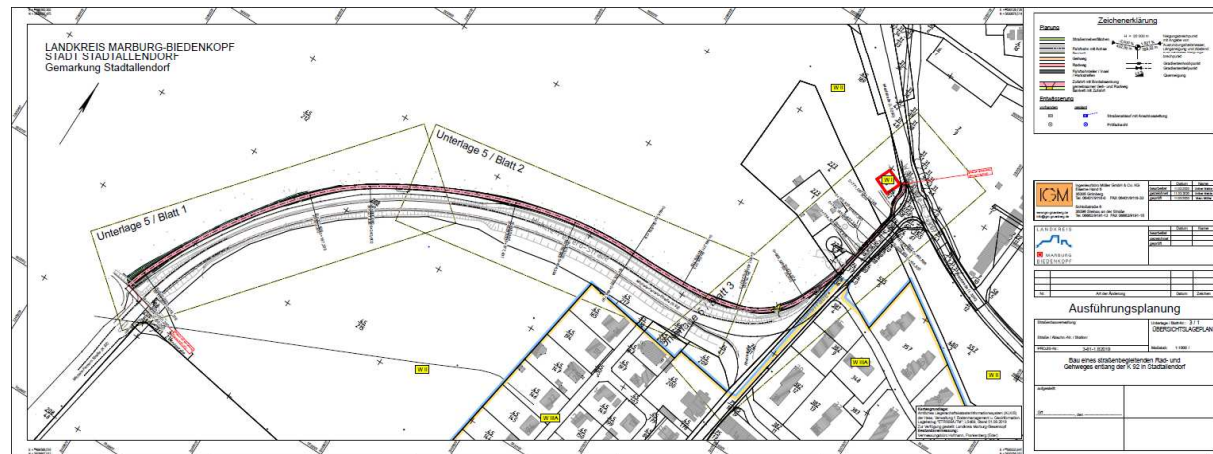
- Seit 2015 Radverkehrsentwicklung Kernthema
- Modellcharakter für Radverkehrsentwicklung und Bürgerbeteiligung
 - Dialogprozess durch ein multimedialen Kommunikationsmix
 - Zentral und dezentral (aufsuchend)
 - Radverkehrsforum



Radverkehrsentwicklung im Landkreis Marburg-Biedenkopf

Fachliche Umsetzung

- Radverkehrsplaner mit
- administrativer Unterstützung (Fachdienst Bürgerbeteiligung)
- Planungen über externe Büros
- Lenkungsgruppe
- Arbeitsgruppen



Radverkehrsentwicklung im Landkreis Marburg-Biedenkopf

Planerischer Ansatz

- Radverkehrsentwicklungsplan
- 5 Mittelzentren als Kristallisationsanker (Erarbeitung innerstädtischer Radverkehrskonzepte)
- 2018, Kreistag beschließt ein Drittel der Infrastrukturinvestitionen des Landkreises in die Radverkehrsentwicklung
- Unterstützung durch Planungszuschüsse an die Kommunen
- 2021 Beschluss für ein sechsjähriges Investitionsprogramm (Sanierungs- und Bauvorhaben)
- Ansprache Baulastträgern Bund und Land

- Schritte: Wunsch-Vorplanung-Raumordnungsverfahren-Entwurf (Vor-/ Feststellungs-/Bau-)

Und ich als ADFC Mitglied in Hessen

1. Bürgerbegehren nur auf Gemeindeebene

- mehr als 100 000 Einwohnern von mindestens 3 Prozent (wahlberechtigten Einwohner),
- mehr als 50 000 Einwohnern von mindestens 5 Prozent und in
- sonstigen Gemeinden von mindestens 10 Prozent

2. Bürgerentscheid

- 100.000 Einwohnern mindestens 15%,
- mehr als 50.000 Einwohnern mindestens 20% und in
- sonstigen Gemeinden mindestens 25%



Und ich als ADFC Mitglied in Hessen

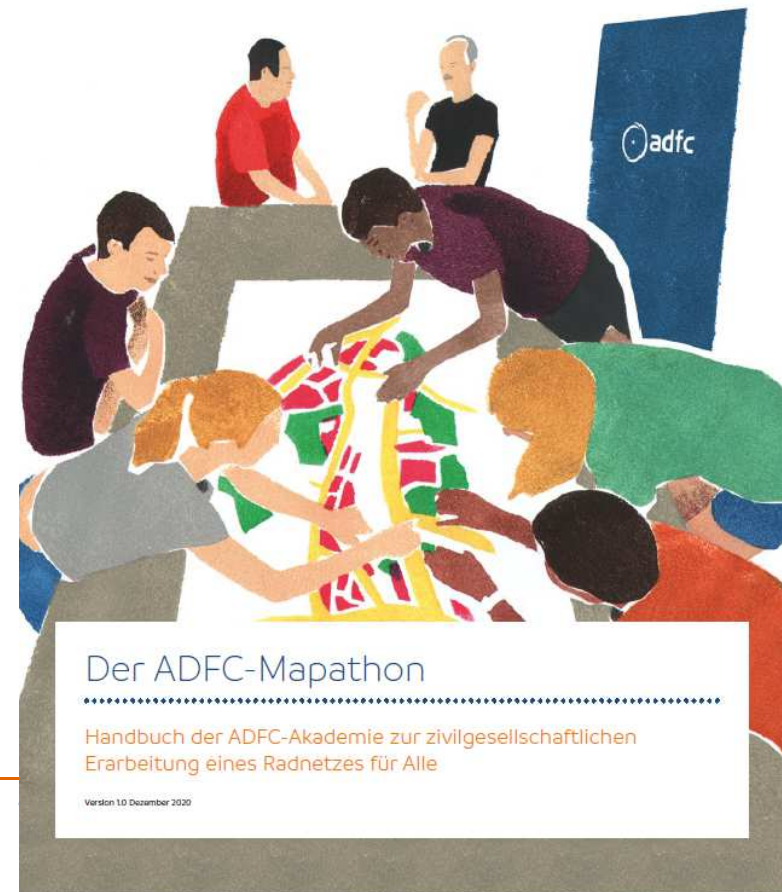
- Dialogbereitschaft
 - Verständnis für die Komplexität des Themas
 - Realistische Einschätzungen
 - Dauer von Prozessen nachvollziehen
 - Grenzen des Radverkehrsbeauftragten verstehen
 - Gibt es schon ein Plan?



Und ich als ADFC Mitglied in Hessen



Mapathon sammeln ADFC-Gliederungen zusammen mit unterschiedlichen lokalen Akteuren Wissen und entwickeln daraus ein Radverkehrsnetz



Und ich als ADFC Mitglied in Hessen

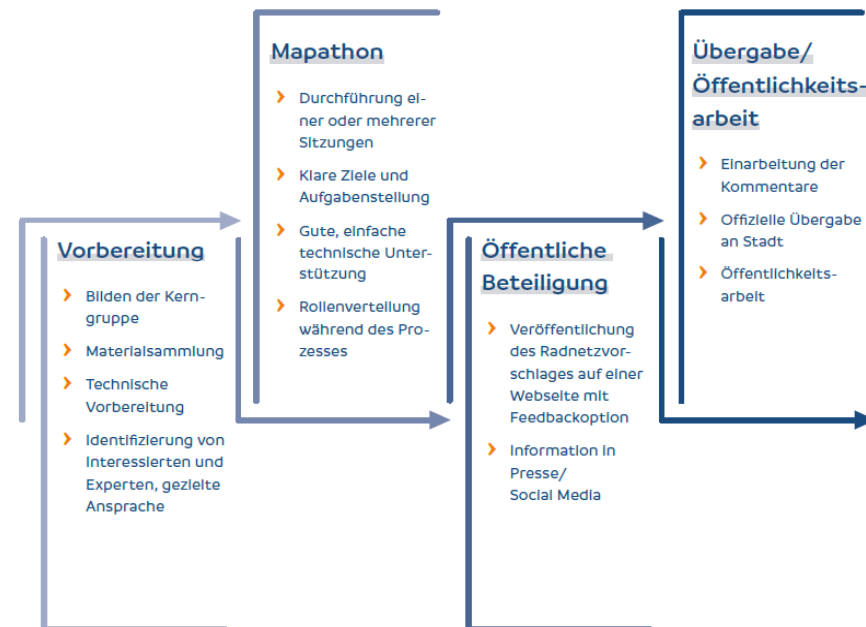
Checkliste Stakeholder

Viele Menschen, Gruppen oder Organisationen haben spezielles Alltags- oder Expert*innenwissen. Es gilt, eine Vielfalt an Perspektiven, Anforderungen und Alltagswissen abzubilden, auch hinsichtlich Alter, Geschlecht, familiärer Situation und Geldbeutel. Diverse Gruppen und Interessen einzubinden erhöht die Qualität des Ergebnisses, trägt aber auch zu höheren Legitimität und Sichtbarkeit des Ergebnisses bei.

Potenziell interessierte Mitglieder für das Mapathon-Team oder Inputgeber im öffentlichen Prozess können sein:

- ADFC-Mitglieder
- Mitglieder anderer Verbände, z. B. VCD, BUND, Greenpeace, NABU
- Örtlicher ÖPNV-Anbieter
- Örtliche Initiativen, Radentscheide, Jugendverbände, Fridays for Future
- Parteien
- Stadt/Kommune, z. B. Radverkehrsbeauftragte
- Lokale Vereine, die nicht direkt mit Mobilität in Verbindung stehen, z. B. Sport- oder Kulturvereine
- Schulen, Kindergärten, öffentliche Einrichtungen (Leitungen oder Elternbeiräte)
- Fahrradaffine Berufsgruppen wie Postbot*innen oder Lieferant*innen (ggf. über Betriebe oder Gewerkschaften)
- Betriebe oder Vereine, die sich mit Fahrradlasten-
- Fahrradfreundliche Arbeitgeber*innen

In vier Schritten zum Ziel: Mapathonprozess



| 19 |

| 01.01.2012



Zu guter Letzt

ADFC Hessen - Arbeitsgruppe

„Radverkehr in kleineren Städten und ländlichen Räumen“

„Zeigen Sie mir ein Problem dieser Welt und ich gebe Ihnen das Fahrrad als Teil der Lösung.“

Mike Sinyard (US-amerikanischer Fahrradbauer, *1950)

