



Potsdam, 19. November 2009

Fahrradkommunalkonferenz 2009

AG 1: Kreisangehörige Städte

- Zusammenarbeit bei Planung, Genehmigung und Umsetzung

Thomas Schuh aus der Stadt Bünde stellte anhand einer Folienpräsentation seine Vernetzungsaktivitäten im Bereich Radverkehr vor. Seine Ausgangsthese lautet: „Netzwerke sind Zusammenarbeit“.

Thomas Schuh ist überregional in acht verschiedenen Gremien aktiv. Diese reichen von bundesweiten Netzwerken wie der Kommunalen Koordinierungsgruppe Radverkehr – kurz: „KoKoRad“ – und der Aktivität im Programmbeirat der Fahrradakademie, über die Zusammenarbeit auf Landesebene, auf Ebene des Bezirks und des Landkreises bis hin zu Kooperationen bei einzelnen überregionalen Radrouten.

Darüber hinaus gibt es auch innerhalb der Stadt Bünde eine enge Abstimmung mit Kollegen aus verschiedenen Fachbereichen. Da die Stadt Bünde auch Straßenverkehrsbehörde ist, können so viele Fragen inzwischen unkompliziert „auf dem Flur“ geklärt werden. Hierzu hat auch die Teilnahme an der Methode BYPAD beigetragen, bei dem gemeinsam mit allen Akteuren der Stadt eine abgestimmte Bestandsaufnahme des Systems Radverkehr in Bünde durchgeführt wurde.

Eine Abfrage unter den Teilnehmern der Arbeitsgruppe ergab, dass die meisten kreisangehörigen Städte bisher im Themenfeld Radverkehr gar nicht vernetzt sind, obwohl dies als dringend erforderlich angesehen wird. Die wenigsten Akteure kannten die zuständigen Radverkehrsverantwortlichen in den Bundesländern. Diese wurden daher bei der Vorstellung der AG im Plenum gebeten, sich kurz vorzustellen.

Ein Teilnehmer des Arbeitskreises sah hingegen aufgrund mehrerer parallel laufender Netzwerke in seinem Tätigkeitsbereich sogar den Bedarf nach einer Vernetzung der Netzwerke. Diese Quervernetzung ist nach Angaben von Herrn Schuh in der Regel jedoch automatisch dadurch gegeben, dass es in der Regel Überschneidungen bei den Teilnehmerkreisen verschiedener Netzwerke gibt.

Es bestanden unterschiedliche Ansichten darüber, von wem die Initiative für eine Vernetzung ausgehen sollte. Einerseits wurde es als aufwändig angesehen, selber ein Netzwerk aufzubauen. Optimal sei es daher, wenn ein Bundesland oder ein Landkreis als Vernetzungsstelle aktiv werden und den Anstoß geben würde. Bei der AGFS in Nordrhein-Westfalen ging eine solche Initiative beispielsweise vom Bundesland aus. Andererseits sollte man nicht nur auf die Aktivitäten anderer Ebenen warten, sondern auch selber aktiv werden und Land, Kreis und/oder umliegende Kommunen direkt ansprechen. Es wurde von Beispielen berichtet, in denen dies zum Erfolg geführt hat. Es besteht somit sowohl eine Hol-, als auch eine Bringschuld.

Ein wichtiger Punkt ist für kreisangehörige Städte und Gemeinden das Verhältnis zum Landkreis. In der Regel ist der Landkreis als untere Straßenverkehrsbehörde auch Genehmigungsbehörde. Als unbefriedigend wurde die Situation vor allem erlebt, wenn sich der Dialog nur auf die Übersendung von Anträgen und der Rücksendung von Zustimmungen oder Ablehnungen beschränkt.

Kommunen berichten davon, wie Sie einen guten Draht zur Straßenverkehrsbehörde aufgebaut haben, indem die Landkreise über Einzelmaßnahmen hinaus in die eigenen Planungen eingebunden wurden. Wichtig sind dabei der persönliche Kontakt und der regelmäßige Austausch. Als wirksames Instrument wurde die Zusammenfassung von Einzelmaßnahmen zu Paketen oder Gesamtkonzepten herausgearbeitet. Maßnahmenpakete und Konzepte sollten im Vorfeld mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt werden. Dann werden erfahrungsgemäß die daraus abgeleiteten Einzelmaßnahmen recht unkompliziert genehmigt. Auch gemeinsame AGs mit Straßenverkehrsbehörden wurden als erfolgreich beschrieben.



Die Bereitschaft der Landkreise zu einer derartigen Zusammenarbeit ist oft hoch, da die Arbeit auch für die Straßenverkehrsbehörde so einfacher und zielführender wird. Wenn ein Mitarbeiter des zuständigen Landkreises sich allerdings einem Dialog hartnäckig verweigert, kann es helfen, „eine Ebene höher“ zu gehen. Der Weg der Gemeinde Kleinmachnow, den Landkreis zu verklagen, wurde als problematisch eingestuft. Die Gemeinde ist durch die Klage nun bereits seit 3 Jahren in den Planungen blockiert und das Verhältnis zum Landkreis ist langfristig belastet.

Als wichtig wurde von den Teilnehmern auch das „voneinander lernen“ angesehen. Insbesondere bei neueren Themen wie Einbahnstraßenöffnungen und den Führungen des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Mischverkehr, Schutzstreifen, Radfahrstreifen) herrscht oft zunächst eine Unsicherheit bei der Anwendung. Da würde ein Austausch mit Fachkollegen helfen. Zum Einsatz von Schutzstreifen in Ortsdurchfahrten wurde durch die Moderation auf die Broschüre „Schutzstreifen in Ortsdurchfahrten“ des Landes Niedersachsen hingewiesen. Diese kann bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr bestellt oder im Volltext heruntergeladen werden (vgl. <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=1905>) und steht auch im Fahrradportal des Nationalen Radverkehrsplans zum Download zu Verfügung (<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=EUTS1NVX>)

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass viele kreisangehörige Kommunen ein großes Bedürfnis nach Vernetzung und Erfahrungsaustausch über die jährlichen Fahrradkommunalkonferenzen hinaus insbesondere im regionalen Kontext sehen. Die Bundesländer, Regionen und Landkreise sind aufgerufen, die Bereitschaft zur Zusammenarbeit aufzugreifen und sich als Vernetzungsakteure aktiv einzubringen. Die Kommunen können Ihrerseits durch eigene Aktivitäten und entsprechende Anfragen bei den zuständigen Akteuren einen wichtigen Beitrag in dieser Richtung leisten.

Arne Koerd, Leiter der Fahrradakademie, Difu