

Radverkehrskonzept Kassel Kinder- und Jugendworkshop Dokumentation

1 Begrüßung und Einstieg

Christof Nolda, Stadtbaurat der Stadt Kassel, begrüßt die Schülerinnen und Schüler zum Kinder- und Jugendworkshop für das Radverkehrskonzept der Stadt Kassel. Die Stadt hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehr zu fördern. Fahrradfahren, so Herr Nolda, sei eine der besten Verkehrsarten, vor allem in der Stadt. Radfahren sei gut für das Klima und erzeuge keine schädlichen Abgase. Herr Nolda betont, es sei wichtig, dass die Menschen, die am Verkehr teilnehmen und in der Stadt Rad fahren, ihre Anliegen für das Radverkehrskonzept mit einbringen und nicht nur Fachleute das Konzept erarbeiten. So bedankt sich Herr Nolda bei den Schülerinnen und Schülern herzlich für ihre Mitwirkung.

Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, stellt als Moderation den Ablauf und die Mitwirkenden der Veranstaltung vor. Von der Stadt Kassel sind dabei:

- Lore Renner, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, sie ist Projektleitung und zuständig für die Bearbeitung des Radverkehrskonzepts (Tel.: 0561 / 787-3056),
- Anne Grimm ist Radverkehrsbeauftragte der Stadt, sie ist generell zu allen Themen rund um das Fahrrad ansprechbar (Tel.: 0561 / 787-6003),
- Daniela Ritter ist Kinder- und Jugendbeauftragte der Stadt Kassel und arbeitet im Jugendamt, Kinder- und Jugendbüro. Sie ist Ansprechpartnerin für Kinder- und Jugendbeteiligung und berichtet vom Kinder- und Jugendforum der Stadt Kassel. Wenn Kinder und Jugendliche Anliegen zur Stadtentwicklung haben, können sie diese hier einbringen. (Tel.: 0561 / 787-5254).

Lore Renner beschreibt den Arbeitsauftrag für das Radverkehrskonzept. Die Stadt Kassel hat ein Planer-Team beauftragt, das Radverkehrskonzept zu erarbeiten. Das Team hat das Radverkehrsnetz, das im Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt festgelegt wurde – insgesamt 300 km – untersucht und etwa 400 Mängel festgestellt und dokumentiert. Für ausgewählte Strecken (20) und Knoten/Kreuzungen (5) werden nun beispielhaft geeignete Maßnahmen erarbeitet. Die Strecken und Knoten sind so ausgewählt, dass die Lösungen in Zukunft auch auf andere Stellen in der Stadt Kassel übertragen werden können. Ziel ist, dass mehr Menschen in Kassel Fahrrad fahren. Frau Renner ist gespannt auf die Hinweise der Kinder und



Abb. 1: Gesprächsrunde mit Schülerinnen und Schülern aus sieben Kasseler Schulen

erarbeitet. Die Strecken und Knoten sind so ausgewählt, dass die Lösungen in Zukunft auch auf andere Stellen in der Stadt Kassel übertragen werden können. Ziel ist, dass mehr Menschen in Kassel Fahrrad fahren. Frau Renner ist gespannt auf die Hinweise der Kinder und

Jugendlichen, auf Problemstellen aus ihrer Sicht und ihre Wünsche für den Radverkehr in der Stadt.

Für das Planer-Team ist Heike Prahlow, PGV-Alrutz GbR, Hannover, bei der Veranstaltung. Sie bearbeitet das Projekt mit einem größeren Team. Gemeinsam haben sie das Radverkehrsnetz begutachtet. Nicht nur die Radverkehrsanlagen, auch Abstellmöglichkeiten und weitere Angebote (z.B. Leihräder, öffentliche Luftpumpen) sind wichtig, damit mehr Menschen in Kassel Fahrrad fahren möchten. Auch diese Themen wurden untersucht.

Mone Böcker vom Büro TOLLERORT wird bei der Dokumentation unterstützt von Hanna Fehlau.

Die Schülerinnen und Schüler stellen sich vor. Folgende Schulen sind vertreten:

- Johann-Amos-Comenius Schule
- Wilhelmgynasium
- Reformschule
- Friedrich-List-Schule
- Jacob-Grimm-Schule
- Friedrichsgymnasium
- Offene Schule Waldau

Abfragen beim Eintreffen geben Aufschluss über bestimmte Merkmale des Teilnehmerkreises: Die Wohnorte der beteiligten Schülerinnen und Schüler liegen verteilt auf Stadtviertel im Westen der Stadt. Das östliche Stadtgebiet ist bezogen auf den Wohnort nicht vertreten, doch zwei Schüler besuchen die Offene Schule Waldau. Eine weitere Abfrage zeigt, dass die anwesenden Schülerinnen und Schüler im Alltag überwiegend mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Frau Böcker bittet die Schülerinnen und Schüler sich an einer Linie mit einer Skala von 0 bis 100 aufzustellen zur Frage: Wie zufrieden seid ihr mit eurem Schulweg. Die überwiegende Zahl der Schülerinnen und Schüler stellt sich im „oberen Bereich“ etwa 50+ bis 100 auf.

- Die schlechteste Bewertung gibt ein Schüler ab, der auf seinem Schulweg keine Ampeln und keine Radwege nutzen kann. Er nennt besonders die Kohlenstraße als schwer zu befahren. Es sei gefährlich, hier zu fahren. Außerdem sei der Weg im Winter glatt, nicht gestreut.
- Die Wilhelmshöher Allee wird als Problem benannt. Man müsse zum Teil auf dem Fußweg fahren. Auf der Straße zu fahren, sei schlecht möglich.
- Ein Schüler fährt teilweise auf Schotterwegen, diese seien im Prinzip nicht schlecht. Es gebe aber Schlaglöcher und bei Regen würde man schmutzig (Brücke Bundesstraße).
- Bemängelt werden viele Kreuzungen auf dem Weg zur Schule, lange Wartezeiten.
- Autofahrer würden nicht auf die Fußgängerampeln achten (Goethestraße), teilweise würden die Autofahrer die Radfahrer anhupen, obwohl diese grün hätten.



Abb. 2: Abfragen beim Eintreffen

- An der Berliner Brücke mündet der Fahrradweg in die Straße, die Situation sei sehr fahrradunfreundlich, entweder man müsse anhalten oder sehr stark aufpassen.
- Als sehr gut werden die sehr kurzen Schulwege bewertet.

Als nächstes fragt Frau Böcker: Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Beteiligten mit 18 und Führerschein die hauptsächlichsten Wege weiterhin mit dem Fahrrad machen werden? Die Schülerinnen und Schüler stellen sich alle bei nahezu 100% auf.



Abb. 3: Aufstellung: Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass ihr mit 18 weiterhin hauptsächlich Fahrrad fahrt?

Auf die Frage: Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Mitschülerinnen und Mitschüler mit 18 weiterhin oder überhaupt erstmalig mit dem Fahrrad fahren? Stellen sich die Schülerinnen und Schüler deutlich weiter unten auf der Skala auf.

Für die anwesenden Schülerinnen und Schüler gibt es viele Gründe, weiter mit dem Fahrrad zu fahren:

- Fahrräder sind günstiger, schneller, umweltfreundlich,
- Fahrräder sind gleich schnell oder schneller als das Auto,
- im Sommer sind die Busse zu stickig,
- alleine unterwegs ist das Auto sinnlos,
- Rohöl ist nicht zukunftsfähig und E-Autos sind sehr teuer bzw. gelten nicht als Statussymbol,
- nicht immer die Möglichkeit, ein Auto vor der Tür stehen zu haben (kein Platz),
- Alternative Car-Sharing, der ÖPNV ist in den Abendstunden und nachts sehr unzuverlässig,
- Fahrrad fahren ist ästhetisch.

Die Mitschülerinnen und Mitschüler, so die Einschätzung, seien es hingegen häufig nicht gewohnt mit dem Fahrrad zu fahren, so dass sie vermutlich künftig auch weiterhin mit dem Bus oder Auto fahren würden. Es wird deutlich, dass die jeweiligen Vorbilder und Erfahrungen der Kinder und Jugendlichen auf der einen Seite und das Verhalten in einer Gruppe auf der anderen Seite, das Mobilitätsverhalten sehr stark prägen.

- Weil wenig Leute Fahrrad fahren, fahren sie lieber eine Station mit dem Bus.
- Die Leute, die schon immer den Bus nutzen, werden wahrscheinlich mit 18 nicht plötzlich das Fahrrad nehmen.
- In meiner Klasse sind alle 16/17 und alle machen hier so früh wie möglich den Führerschein, die Mitschüler, die von außerhalb kommen, brauchen noch am ehesten einen Führerschein.
- Wer aus dem Kreis kommt nutzt den ÖPNV wegen der großen Distanzen, diese Mitschüler machen auch früh den Führerschein.
- Einige meiner Mitschüler sind ahnungslos und haben es einfach noch nicht ausprobiert.

- 3-4 Leute aus meiner Klasse kommen mit dem Rad zur Schule. Wieso sollte man sich anstrengen, wenn man Bahn fahren kann, die Mitschüler sehen keinen Grund das Rad auszuprobieren.
- Gruppenzugehörigkeit, alle fahren mit dem Bus.
- Viele, die sehr weit weg wohnen, bekommen das ÖPNV Ticket gestellt.
- Das Verhalten der Eltern spielt eine wichtige Rolle.
- Der Brasselsberg wird als großes Hindernis für das Fahrradfahren angesehen.
- Spaßfaktor: Auto fahren macht Spaß, aber sie wissen nicht, wie cool es ist Fahrrad zu fahren.

Auf Nachfrage zeigt sich, dass die meisten der anwesenden Schülerinnen und Schüler (20, einige konnten wegen Klausuren nicht bis zum Ende der Veranstaltung bleiben) radaktive Eltern haben. Sie sind frühzeitig dazu motiviert worden, mit dem Fahrrad zu fahren. Frau Grimm vermutet, die Grundschulen sehen es lieber, wenn die Kinder noch nicht so früh mit dem Fahrrad fahren. Den Fahrradführerschein absolvieren sie erst am Ende der Grundschulzeit. Hier wird in der Runde ein Defizit gesehen. Die Schülerinnen und Schüler empfehlen, dass die Schulen die Kinder so früh wie möglich zum Fahrradfahren motivieren. Fahrradtrainings sollten, so Frau Prahlow möglichst nicht nur auf dem Schulhof stattfinden, sondern auch im realen Straßenraum.

2 Auflösung Wissensquiz

Beim Eintreffen konnten die Schülerinnen und Schüler ihr Wissen in Sachen Fahrradverkehr unter Beweis stellen. Frau Böcker erläutert an dieser Stelle die richtigen Antworten. Folgende Fragen waren gestellt (die richtigen Antworten und Antwortalternativen befinden sich im Anhang):

- Frage 1: Was hat der Ausbruch des Vulkans Tamborra im April 1815 in Indonesien mit der Erfindung des Fahrrads zu tun?
- Frage 2: Was bedeutet „Vision Zero“?
- Frage 3: Was ist der Modal-Split?
- Frage 4: Was bedeutet die „Verbandsregel“?
- Frage 5: Welche der folgenden Regeln gilt für eine „Fahrradstraße“?
- Frage 6: Was ist der wesentliche Unterschied zwischen einem „Radfahrstreifen“ und einem „Fahrrad-Schutzstreifen“?

Zur Frage 3 erklärt Frau Böcker, dass im Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Kassel das Ziel festgelegt wurde, den Anteil des Fahrradverkehrs am Verkehrsaufkommen (Modal-Split), von 7% im Jahr 2008 auf 11-14% im Jahr 2030 zu erhöhen. Das klinge vielleicht erst einmal nicht so viel. 14% würden aber eine Verdoppelung des Aufkommens bedeuten.

Die Verbandsregel ist in Kassel schon bekannt, da auch hier einmal jeden Monat „critical mass“ Fahrten stattfinden.

Zur Frage 5 wird kritisch hinterfragt, warum in einer Fahrradstraße überhaupt Autos zugelassen würden. Frau Grimm erläutert, da hier auch Menschen wohnten und Geschäfte seien, sei es nicht möglich, die Zufahrt mit dem Auto komplett zu untersagen. Das Auto müsse sich allerdings unterordnen. Kritisch wird bewertet, dass die Fahrradfahrenden in der Fahrradstraße nicht grundsätzlich Vorfahrt hätten. Frau Grimm erläutert, dass bei einer Bevorrechtigung der Fahrradstraße auch die zugelassenen Autos bevorrechtigt seien. Das könnte den ein oder anderen Autofahrer dazu motivieren die Fahrradstraße zu nutzen. Allerdings sind die Vorfahrtregelungen in den Fahrradstraßen in Kassel unterschiedlich. Die Menzelstraße ist bevorrechtigt, in den anderen Fahrradstraßen gilt rechts-vor-links.

Zur Frage nach dem Unterschied zwischen einem Radfahrstreifen und einem Fahrrad-Schutzstreifen erläutert Frau Grimm, in der Friedrich-Ebert-Straße sei ein Radfahrstreifen mit einer breiten weißen Linie angelegt. Der Autoverkehr dürfe diese Linie nicht überfahren. In der Kölnischen Straße sei hingegen mit einer schmaleren und gestrichelten Linie ein Schutzstreifen markiert. Hier dürfe der Autoverkehr im Bedarfsfall und ohne den Radverkehr zu beeinträchtigen, auch auf den Schutzstreifen ausweichen, z.B. wenn Gegenverkehr komme.

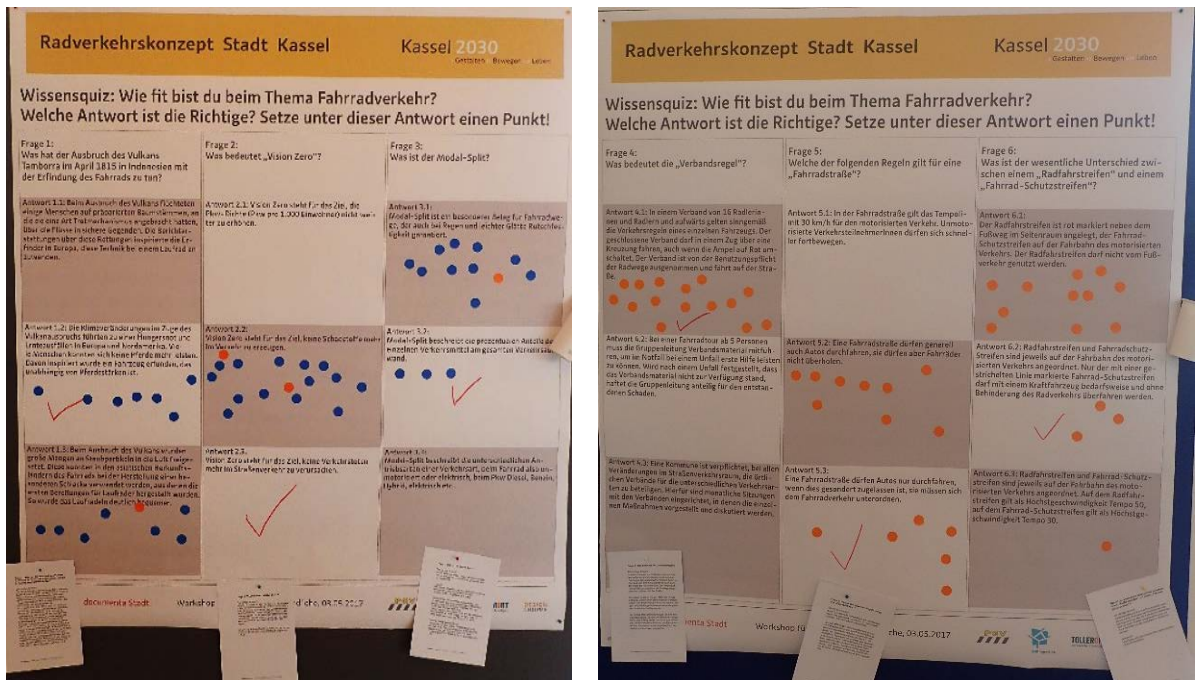


Abb. 4: Wissensquiz nach Auflösung (Fragen, richtige und falsche Antworten)

3 Unsere Vision für den Fahrradverkehr im Jahr 2030:

Frau Böcker bittet die Schülerinnen und Schüler sich in die Zukunft zu versetzen. In den nächsten Jahrzehnten seien viele Veränderungen denkbar. Diese müssten heute ein Stückweit mit bedacht werden, um vorausschauend zu planen.

- „Fahrrad regiert“, Fahrradfahrer verdrängen die Autofahrer, Fahrradautobahnen, PKW verlieren an Popularität
- Mehr Wege
- Riesiges und vollständiges Radwegenetz durch Kassel
- Autos raus aus den Innenstädten
- Andere Wertvorstellungen: Das Ansehen des Fahrrads verbessert sich, wodurch viel mehr Menschen mit dem Fahrrad fahren, Fahrradfahren ist selbstverständlich geworden.
- Kinder lernen früher Radfahren, Schulweg ab der Grundschule mit dem Rad, frühere Lernangebote schaffen
- Sichere Radwege, Wege sind sicher
- Konrad-Konzept: gute Idee – nicht ausgereift, leichtere Handhabung gewünscht; Ausgereifte Konzepte für Jung und Alt, einfaches Konrad, bezahlbare E-Bikes
- Autos aus den Innenstädten raus
- Werbung im Fernsehen auf Autos ausgelegt, mehr Werbung für Fahrräder
- Abbiegespuren an Kreuzungen für Fahrräder/Abbiegemöglichkeiten
- Mehr Veranstaltungen zum An- und Verkauf von Fahrrädern
- Mehr öffentliche Werkstätten (evtl. auch an den Schulen lernen können, sein Fahrrad zu reparieren) (Biking-Kurs Schule)
- Autoverkehr beschränken, mehr Fahrräder werden verkauft
- Fahrräder subventionieren
- Zu wenig Fahrradständer, nicht überdacht (Schulen und Innenstadt); Bessere Abstellmöglichkeiten: überdacht und bewacht
- „Fahrradkilometer payback“
- Radwege besser ausschildern
- Diebstähle ahnden
- Automatische Registrierung von Fahrrädern, mehr Angebote zur Registrierung
- Aufräumen nicht benutzter Fahrräder
- Nicht nur auf Kassel beschränken (alle Maßnahmen), sonst wandern die Leute ab, die lieber Auto fahren

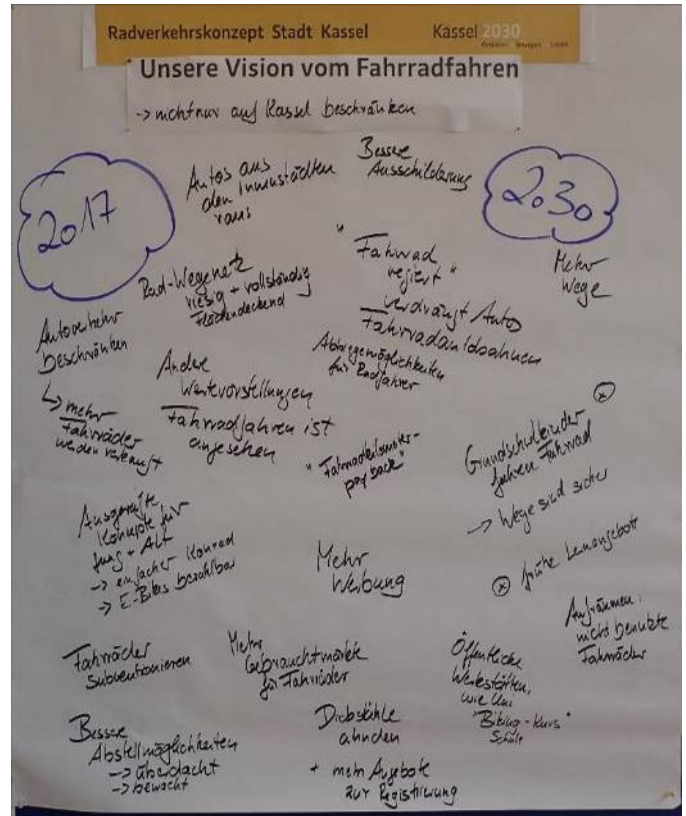


Abb. 5: Stichpunkte aus der Sammlung der Visionen

4 Arbeitsgruppen

Im Anschluss finden zwei Runden mit Arbeitsgruppen statt. Die Gruppen wechseln sich ab, so dass alle Schülerinnen und Schüler alle Themen bearbeiten können. Zwischendurch findet auf Einladung der Stadt Kassel eine Mittagspause in der städtischen Kantine statt.

4.1 Diskussion zum Thema Fahrradinfrastruktur

Unter der Leitung von Frau Prahlow werden Themen und Fragen der Fahrradinfrastruktur diskutiert. Das Gutachter-Team hat dafür mehrere Plakate vorbereitet, an denen mit Bildern Beispiele aus Kassel und – zum Fahrradparken – auch aus anderen Städten aufgezeigt sind.

Folgende Themen und Fragen stehen im Mittelpunkt:

Fahrradparken an Schulen:

- Was findet ihr gut?
- Was findet ihr schlecht?
- Wo wollt ihr euer Fahrrad abstellen?

Radverkehrsführungen:

- Welche gibt es?
- Wo fühlt ihr euch sicher?
- Wo mögt ihr gar nicht fahren?
- Habt ihr Wünsche an euren Schulweg?
- Habt ihr schon mal einen Unfall gehabt?

Kreuzungen

- Welche Probleme gibt es an diesen Kreuzungen?
- Habt ihr lange Wartezeiten an den Ampeln?
- Denkt ihr, dass die Autofahrer euch hier beim Abbiegen sehen?
- Wo mögt ihr gar nicht fahren?
- Wo fühlt ihr euch sicher?
- Habt ihr Wünsche an euren Schulweg?

Fahrradstraßen:

- Kennt ihr Fahrradstraßen in Kassel?
- Fühlt ihr euch sicher in Fahrradstraßen?
- Findet ihr Fahrradstraßen gut?

Die Schülerinnen und Schüler äußern lebhaft ihre Einschätzungen zu den Beispielen. Auch andere Problemstellen werden benannt. Schließlich markieren sie mit Punkten (pink) außerdem Problemstellen in der großen Karte des Stadtgebiets Kassel. Alle Hinweise sind im Anhang unter den Plakaten notiert.



Abb. 6: Beispiele für Hinweise auf den Plakaten

4.2 Diskussion zum Thema Öffentlichkeitsarbeit

Unter der Leitung von Frau Böcker werden Fragen zum Thema Öffentlichkeitsarbeit bearbeitet. Die Plakate wurden von Gisela Sonderhüsken, Design-Gruppe, vorbereitet, die das Gutachter-Team in diesem Thema unterstützt.

Mit wem sprichst du über das Radfahren? (Eltern, Freunde, ...)

In der Summe stellen wir in den Gesprächen fest, dass über das Radfahren eher beiläufig, nebenbei gesprochen wird, z.B. mit den Eltern. Der Anlass kann ein cooles Fahrrad oder ein Erlebnis auf dem Weg sein. In der Schule hängt vieles davon ab, ob eine Lehrerin/ein Lehrer selbst Fahrrad fährt. Dann wird das Fahrrad eher zum Thema. Im Rahmen von Projektwochen kommt es vor, z.B. zum Thema Nachhaltigkeit. An einer Schule kann Fahrradfahren als ein Sportkurs in der Oberstufe gewählt werden. Das ist eine Besonderheit und findet Anklang. Die Schülerinnen und Schüler wünschen sich, dass das Thema Fahrrad und Fahrradfahren mehr in den Alltag der Schule eingeht und dass es auch früher ein Thema ist.



Abb. 7: Abfrage: Mit wem sprichst du über das Radfahren?

Wo hörst oder liest du etwas über das Radfahren im Allgemeinen/in Kassel? (Zeitung, Fachzeitschrift, Freundeskreis, Internet, Blogs, Verein, Aktionen...) Welche Angebote kennst du? Welche gefallen Dir?

Die Schülerinnen und Schüler kennen sehr viele Medien-Angebote, nicht überall wird allerdings etwas zum Thema Fahrrad wahrgenommen. Dies geschieht eher über das Internet, in den Tageszeitungen, Broschüren und Flyern. Diese Angebote kommen zum Teil auch gut an. Zum Teil wird gewünscht, dass diese Angebote besser zugänglich gemacht werden sollten. Ein Schüler geht beispielsweise regelmäßig zu der Veranstaltung „Tag der Erde“, um Informationsflyer zu bekommen. Teilweise wird aber auch festgestellt, dass diese Angebote – Broschüren, Flyer, Zeitung – nichts Neues bieten und daher gerade von jungen Menschen nicht mehr wahrgenommen werden. Als ein positives Beispiel wird ein online-Angebot HNA7 benannt. Hier sei zwar auch viel Quatsch dabei, das sei aber witzig und zwischendurch gebe es gute und interessante Informationen.

Auf Facebook, Instagram etc. informieren sich die Schülerinnen und Schüler kaum gezielt über das Thema Fahrrad. Ein Veranstaltungshinweis der Stadt Kassel zum Radverkehrskonzept werde kaum wahrgenommen, weil die Botschaft oft nicht klar genug vermittelt werde. Es müsste klarer vermittelt werden: Hier könnt Ihr was bewegen! Es brauche eine klare, witzige, auffällige Ansprache. Generell wird eine bessere Ansprache der jüngeren Zielgruppe gewünscht.

Aktionen werden wahrgenommen, so gibt es das „Sattelfest“, einen Triathlon etc. Diese kommen durchaus gut an. Festgestellt wird, dass die critical-mass Veranstaltungen offensichtlich nicht mehr mit großem Rahmenprogramm stattfinden. Es müsse wieder mehr Aufmerksamkeit erzeugt werden.

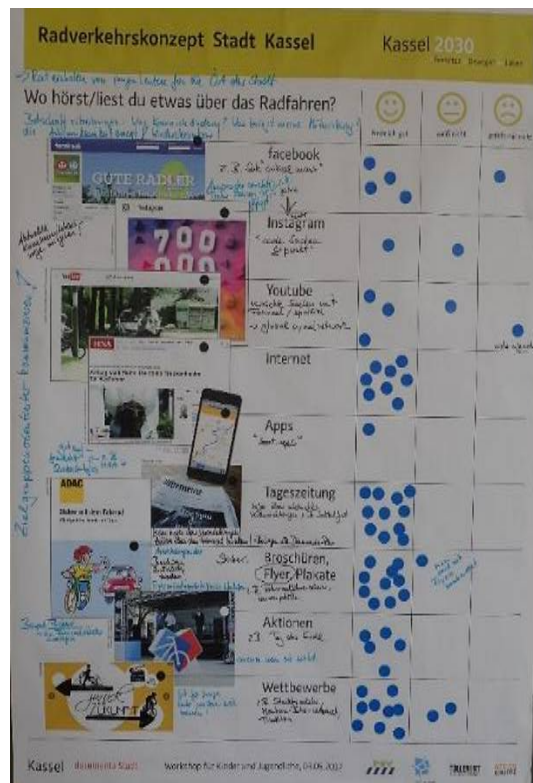


Abb. 8: Plakat: Wo hörst/liest du etwas über das Radfahren?

Im Anschluss an dieses gemeinsame Gespräch, bearbeiten die Schülerinnen und Schüler in kleineren Gruppen eine kreative Aufgabe. Die Leitfrage ist: Wie würdet ihr möglichst viele Freunde für das Radfahren in Kassel begeistern? Was erzählt ihr ihnen?! Wie „verpackt“ ihr das (Comic, Video, Aktion...)? Und wo könnt ihr sie erreichen (Facebook, Twitter, Schule...)? Alle Mittel sind erlaubt. Seid kreativ!

Nicht alle Gruppen erarbeiten explizit eine Botschaft. Sie vermitteln aber bei der Vorstellung, dass ihre Botschaft ist: Fahrradfahren macht Spaß, Fahrradfahren ist cool und macht Sinn. Dies könnte den Freundinnen und Freunden auf vielfältigen Wegen vermittelt werden!

Gruppenergebnis 1

- Musik (MoopMama)
- Workshops an Schulen
 - ⇒ Werkelaktionen
 - ⇒ offene Werkstätten an Schulen
- Wer als erstes zu Hause ist?
 - ⇒ früher Schulschluss
 - ⇒ Bus kommt zu spät
- Aktion: private critical mass
 - ⇒ spaßig, Autofahrer zu nerven
- Wettbewerb mit Preis
 - ⇒ Wer hat am meisten Kilometer zurückgelegt?
 - ⇒ Wettbewerb über langen Zeitraum
 - ⇒ viele Preise (am besten schon fürs Teilnehmen)

- Bei schönem Wetter Radfahren gehen mit Freunden (Touren übers Wochenende oder einfach zum Freibad)
- Fahrradwaggon auch im ICE, im Bus

Gruppenergebnis 2

Was erzählen wir ihnen?

- Spaß, Gruppe, Bewegung, statt nichts tun einfach raus
- Spaß, gesund
- Sportlich, coole Räder

Wie verpackt ihr das?

- Witzige Videos-Bilder-Comics
- Karte (wenig Text)
- Einfach zugänglich
- Sticker

Wo könnt ihr sie erreichen?

- Internet, Facebook, Schule, Club, WhatsApp-Gruppe
- Plakate, Flyer, Sticker

Gruppenergebnis 3

Gründe für das Radfahren

- Spaß
- Schneller
- Gesund
- Umweltfreundlicher
- Gemeinschaftserlebnis
- Sport
- Vor der Schule wach
- Nicht im vollen Bus/Tram

Wie verpackt ihr das?

- Film und Vortrag
- Flyer/Website

Gruppenergebnis 4

- Den praktischen Mehrwert aufzeigen, z.B. Stadtroute, die mit dem Rad schneller zu erledigen ist: „Wusstest Du, dass Du mit dem Rad die Hälfte der Zeit sparst um von x nach y zu kommen?“
- Im Sommer „Route des Monats“ in Verbindung mit FB
- Don't drink and drive, just sauf und lauf, Fahrrad bis 1,5 Promille

Einzelvorschlag 5

Leere Plakate werden über Nacht von engagierten Graffiti-Künstlern besprüht. Diese schreiben, wie lange sie mit dem Fahrrad brauchten, um alle diese Plakate zu erreichen und zu besprühen. (Diese leeren Plakate werden natürlich von der Stadt Kassel aufgehängt).

Gruppenergebnis 6

- Postkarten
- Flicker
- Plakate
 - ⇒ Fahrradständer, Autoscheibenwischer, Beutel
 - ⇒ selbe Aufmachung, andere Formate
 - ⇒ Hinweis mit Facebook/Internetseite, wo Veranstaltungen veröffentlicht werden
- MoopMama/Poop Papa
 - ⇒ Fahrrad fahren ist cool und ein Statussymbol
 - ⇒ Song: Die Erfindung des Rades
- An Auto: Wärs Du cool, wäre ich ein Fahrrad!
- Video als Eyecatcher (Statussymbol)
- Werbung in Clubs: Bist Du mit dem Fahrrad hier?
Dann trink bis 1,5 Promille Bier
- Fahrradfahrende Promis
- Schulen sparen auf Fahrräder
 - ⇒ KVT, Sportunterricht
- Touren und Ausflüge
- Sport-Apps
 - ⇒ „Pokemon Go“ Geocaching
 - ⇒ Levels, Credits, Wettbewerb
- Slogans:
 - ⇒ You see me Rollin
 - ⇒ Lass es Rollen
 - ⇒ Radeln
 - ⇒ Radfahren macht sexy
 - ⇒ Du drehst am Rad – ich tret/fahr das Rad

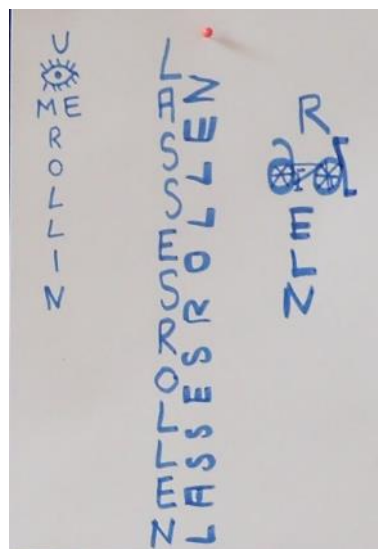


Abb. 9: Beispiele für Slogans

Gruppenergebnis 7

Lernt die guten Seiten des Lebens, fahrt Fahrrad!



Abb. 10: Ergebnis Gruppe 7

5 Abschluss

Die Dokumentation der Veranstaltung erhalten alle Teilnehmenden, die ihre E-Mail-Adresse hinterlassen haben. Ein Teilnehmer bittet darum, sehr kurzfristig schon Material zu erhalten, da er in der Schule in der kommenden Woche von der Veranstaltung berichten sollte. Frau Böcker sagt zu, zumindest die Fotos von den Wänden kurzfristig zu schicken.

In einer gemeinsamen Abschlussrunde informieren die Vertreterinnen der Stadt, wie es mit dem Radverkehrskonzept weitergeht. Das Gutachterteam erarbeitet die Maßnahmenvorschläge. Dabei werden die Hinweise aus den Beteiligungen geprüft und eingearbeitet. Im Mai/Juni sollen noch zwei Radtouren stattfinden. Eine davon soll gezielt mit Kindern und Jugendlichen stattfinden. Die Beteiligten der heutigen Veranstaltung werden per E-Mail informiert, wenn sie ihre E-Mail-Adresse angegeben haben. Frau Grimm fragt nach, wann so eine Veranstaltung sein könnte. Ein Samstagvormittag wäre denkbar. Sinnvoll wäre aber auch, die Tour am Freitagnachmittag direkt im Anschluss an die Schule zu veranstalten. Dann wäre das Wochenende frei und die Beteiligten müssen nicht noch einmal in die Stadt fahren.

Am 24. August werden die Ergebnisse des Radverkehrskonzepts in einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt. Die Kinder und Jugendlichen werden zu der Abschlussveranstaltung am 24. August ebenfalls eingeladen. Die genaue Zeit wird per E-Mail noch bekannt gegeben.

Im Anschluss entscheidet die Stadtpolitik über das Radverkehrskonzept.

Frau Böcker bittet die Schülerinnen und Schüler um Geduld und um weiteres Engagement. Wenn sie morgen mit dem Fahrrad fahren und sich wieder über Mängel ärgern sollten – sie wissen, dass die Umsetzung von Maßnahmen länger dauert. Manche großen Maßnahmen müssen dann erst vorbereitet und geplant werden. Die Politik muss dann über Einzelmaßnahmen noch einmal entscheiden, wenn konkrete Planungen vorliegen. Das braucht Zeit. Auch müssen Interessen der anderen Verkehrsarten oder z.B. des Einzelhandels berücksichtigt werden. Frau Böcker bittet die Schülerinnen und Schüler nicht aufzugeben und sich weiter für das Fahrradfahren zu engagieren.

Die Schülerinnen und Schüler geben noch folgende Hinweise zum Verfahren:

- Die Stadt sollte kontinuierlich mit Kindern und Jugendlichen arbeiten, damit diese sich weiter einbringen können, sie können ja noch nicht wählen.
- Es sollten sichtbare Ergebnisse erzielt werden.
- Es sollte mehr Werbung für solche Veranstaltungen gemacht werden.
- Eine bessere Öffentlichkeitsarbeit, evtl. in Kooperation mit der Universität (Kunst).

Zum Abschluss bittet Frau Böcker die Schülerinnen und Schüler um ein Feedback zu der Veranstaltung. Die Rückmeldungen sind sehr positiv:

- Die Veranstaltung war interessant gestaltet, abwechslungsreich. Die Informationen und Plakate waren gut gestaltet.
- Die Veranstaltung war offen für interessierte Schülerinnen und Schüler. Wer wollte konnte teilnehmen.
- Es ist gut, dass Kinder und Jugendliche beteiligt werden und ihre Hinweise mit eingehen können.
- Es ist gut, dass Kinder ihre eigene Meinung sagen können. Das Wissensquiz war interessant, das interaktive Arbeiten war gut.
- Die Vergleiche der Fahrradabstellorte zwischen den Kasseler Schulen waren sehr interessant.
- Schön wäre es, wenn sich die Hinweise im Endprodukt wiederfinden.

- Gut, dass nicht nur Erwachsene mit einbezogen werden, sondern auch Kinder und Jugendliche.
- Frau Grimm empfand die Kinder und Jugendlichen als sehr engagiert. Die Hinweise seien für ihre eigene Arbeit sehr hilfreich. Sie bedankt sich herzlich bei allen Beteiligten.

Frau Grimm informiert noch zum Abschluss, dass die Stadt Kassel in diesem Jahr zum zweiten Mal beim bundesweiten Stadtradeln mitmacht. Sie bittet die Schülerinnen und Schüler möglichst in der Schule dafür zu werben und mit ihren Klassen als Teams mitzumachen. Das Stadtradeln ist eine deutschlandweite Aktion. Die Städte und Gemeinden bewerben sich um die Teilnahme, melden einen dreiwöchigen Aktionszeitraum an. In diesem Zeitraum werden die Fahrradkilometer aller Beteiligten gezählt. Die Beteiligten bilden Teams, auch die Teams stehen im Wettbewerb. Im letzten Jahr haben für Kassel 500 Teilnehmerinnen und Teilnehmer mitgemacht und insgesamt 108.000 km geradelt. Jeder/jede kann mitmachen, der/die hier wohnt, arbeitet, zur Schule oder Hochschule geht. Frau Grimm freut sich über eine rege Teilnahme. Die beteiligten Schulteams sind dann zeitgleich beim Schulradeln angemeldet!

Frau Renner bedankt sich ebenfalls bei den Beteiligten für die guten Hinweise und Ideen. Frau Böcker wünscht allen einen guten Tag und Nachhauseweg.

Anhang

Wissensquiz

Frage 1: Was hat der Ausbruch des Vulkans Tamborra im April 1815 in Indonesien mit der Erfindung des Fahrrads zu tun?

Richtige Antwort:

- Die Klimaveränderungen im Zuge des Vulkanausbruchs führten zu einer Hungersnot und Ernteaufschlägen in Europa und Nordamerika. Viele Menschen konnten sich keine Pferde mehr leisten. Davon inspiriert wurde ein Fahrzeug erfunden, das unabhängig von Pferdestärken ist.

Falsche Antworten:

- Beim Ausbruch des Vulkans flüchteten einige Menschen auf präparierten Baumstämmen, an die sie einen Tretmechanismus angebracht hatten, über die Flüsse in sichere Gegenden. Die Berichterstattungen über diese Rettungen inspirierte die Erfinder in Europa, diese Technik bei einem Laufrad anzuwenden.
- Beim Ausbruch des Vulkans wurden große Mengen an Staubpartikeln in die Luft freigesetzt. Diese konnten in den asiatischen Herkunftsländern des Fahrrads bei der Herstellung einer besonderen Schlacke verwendet werden, aus denen die ersten Bereifungen für Laufräder hergestellt wurden. So wurde das Laufradeln deutlich bequemer.

Ergänzende Erläuterungen:

Die Klimaveränderungen im Zuge des Vulkanausbruchs führten zu einer Hungersnot und Ernteaufschlägen in Europa und Nordamerika. Viele Menschen konnten sich keine Pferde mehr leisten. Davon inspiriert wird ein Fahrzeug erfunden, das unabhängig von Pferdestärken ist.

1817 nimmt Karl Drais seine Idee von 1813 wieder auf, ein Fahrzeug zu konstruieren, das unabhängig von Pferdestärken ist. Er erfindet die Laufmaschine, den Vorläufer des heutigen Fahrrads. Das erste von Menschenkraft betriebene Zweirad wiegt gut 20 kg und ermöglicht die schnelle Fortbewegung durch ebenes Gelände. Am 12. Juni 1817 macht Drais die erste Fahrt mit seiner Laufmaschine und legt 14 Kilometer mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 15 km/h zurück. Er fährt vom kurfürstlichen Residenzschloss auf einer befestigten Chaussee zum damaligen Schwetzingen Relaishaus und wieder zurück. (Quelle: ADFC e.V.: Die Geschichte des Fahrrads. In ADFC Radwelt, Heft 1/17, S. 6)

Frage 2: Was bedeutet "Vision Zero"?

Die richtige Antwort

- Vision Zero steht für das Ziel, keine Verkehrstoten mehr im Straßenverkehr zu verursachen.

Falsche Antworten:

- Vision Zero steht für das Ziel, die Pkw-Dichte (Pkw pro 1.000 Einwohner) nicht weiter zu erhöhen.
- Vision Zero steht für das Ziel, keine Schadstoffe mehr im Verkehr zu erzeugen.

Ergänzende Erläuterungen:

Vision Zero steht für das Ziel, keine Verkehrstoten mehr im Straßenverkehr zu verursachen! Im Kern zielt die Vision Zero darauf, das Verkehrssystem so umzugestalten, dass weniger gravierende Unfälle passieren und so keine Verkehrstoten mehr zu beklagen sein könnten. (Quelle: Wir bewegen was! Das Verkehrspolitische Programm des ADFC. http://www.adfc.de/files/2/110/116/Das_verkehrspolitische_Programm_des_ADFC.pdf, Zugriff am 1.5.2017)

Frage 3: Was ist der Modal-Split?

Die richtige Antwort:

- Modal-Split beschreibt die prozentualen Anteile der einzelnen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufwand.

Falsche Antworten:

- Modal-Split ist ein besonderer Belag für Fahrradwege, der auch bei Regen und leichter Glätte Rutschfestigkeit garantiert.
- Modal-Split beschreibt die unterschiedlichen Antriebsarten einer Verkehrsart, beim Fahrrad unmotorisiert oder elektrisch, beim Pkw grundsätzlich motorisiert, hier Diesel, Benzin, Hybrid, elektrisch etc...

Ergänzende Erläuterungen:

Der Modal-Split beschreibt die prozentualen Anteile der einzelnen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufwand. (Quelle: <http://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#textpart-1>, Zugriff am 1.5.2017)

In Kassel lag der Anteil des Radverkehrs laut Ergebnissen der Haushaltsbefragung Mobilität in Deutschland aus dem Jahr 2008 bei 7%, der Anteil des Pkw bei 43%. Laut Verkehrsentwicklungsplan 2030 soll der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen im Jahr 2030 bei 11-14% liegen, der Anteil des Pkw bei 31-38%. (Quelle: Stadt Kassel (Hrsg.): Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030, April 2015, S. 19) Zum Vergleich, in Wiesbaden lag der Anteil des Fahrrads aufgrund einer Erhebung (SrV 2013) bei 5,7%, in Darmstadt bei 17%.

Frage 4: Was bedeutet die "Verbandsregel"?

Die richtige Antwort:

- In einem Verband von 16 Radlerinnen und Radlern und aufwärts gelten sinngemäß die Verkehrsregeln eines einzelnen Fahrzeugs. Der geschlossene Verband darf in einem Zug über eine Kreuzung fahren, auch wenn die Ampel auf Rot umschaltet. Der Verband ist von der Benutzungspflicht der Radwege ausgenommen und fährt auf der Straße.

Falsche Antworten:

- Bei einer Fahrradtour ab 5 Personen muss die Gruppenleitung Verbandsmaterial mitführen, um im Notfall bei einem Unfall erste Hilfe leisten zu können. Wird nach einem Unfall festgestellt, dass das Verbandsmaterial nicht zur Verfügung stand, haftet die Gruppenleitung anteilig für den entstandenen Schaden.
- Eine Kommune ist verpflichtet, bei allen Veränderungen im Straßenverkehrsraum, die örtlichen Verbände für die unterschiedlichen Verkehrsarten zu beteiligen. Hierfür sind monatliche Sitzungen mit den Verbänden eingerichtet, in denen die einzelnen Maßnahmen vorgestellt und diskutiert werden.

Ergänzende Erläuterungen:

In einem Verband von 16 Radlerinnen und Radlern gelten die Verkehrsregeln eines einzelnen Fahrzeugs. Der geschlossene Verband darf in einem Zug über eine Kreuzung fahren, auch wenn die Ampel auf Rot umschaltet. Der Verband ist von der Benutzungspflicht der Radwege ausgenommen und fährt auf der Straße.

Grundlage ist die STVO §27: Mehr als 15 Radfahrende dürfen einen geschlossenen Verband bilden. Dann dürfen sie zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn fahren. Kinder- und Jugendgruppen zu Fuß müssen allerdings, soweit möglich, die Gehwege benutzen. Wer einen Verband führt, hat dafür zu sorgen, dass die für geschlossene Verbände geltenden Vorschriften befolgt werden.

Die Critical Mass (kritische Masse) ist eine weltweite Bewegung, bei der sich Radfahrer unorganisiert und zufällig treffen, um durch ihre Masse und das konzentrierte Auftreten von Fahrrädern auf den Radverkehr als ökologische Form des Verkehrs aufmerksam zu machen. Gleichzeitig soll hierdurch auf die Notwendigkeit einer besseren Infrastruktur für den Radverkehr hingewiesen werden. Sie nutzen die Verbandsregel aus. Dabei gelten sinngemäß die Verkehrsregeln eines einzelnen Fahrzeuges für eine Radlergruppe ab 16 Personen (die „Kritische Masse“). Dieser geschlossene Verband darf unter anderem in einem Zug über eine Kreuzung mit Ampel fahren, selbst wenn diese zwischenzeitlich auf Rot umschaltet. Der Verband ist von der Benutzungspflicht der Radwege ausgenommen und fährt daher auf der Straße.

Frage 6: Welche der folgenden Regeln gilt für eine „Fahrradstraße“?

Die richtige Antwort:

- Eine Fahrradstraße dürfen Autos nur durchfahren, wenn dies gesondert zugelassen ist, sie müssen sich dem Fahrradverkehr unterordnen.

Falsche Antworten:

- In der Fahrradstraße gilt das Tempolimit 30 km/h für den motorisierten Verkehr. Unmotorisierte VerkehrsteilnehmerInnen dürfen sich schneller fortbewegen.
- Eine Fahrradstraße dürfen generell auch Autos durchfahren, sie dürfen aber Fahrräder nicht überholen.

Ergänzende Erläuterungen:

Eine Fahrradstraße dürfen Autos nur durchfahren, wenn dies gesondert zugelassen ist, sie müssen sich dem Fahrradverkehr unterordnen.

Laut §67 STVO ist in einer Fahrradstraße außer dem Fahrradverkehr jeder Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon sind besondere Fahrzeuge, wie z.B. die Müllabfuhr, Feuerwehr etc. und das Befahren zum Zweck des Zu- und Abfahrens. Die Behörde kann allerdings den Autoverkehr in einer Fahrradstraße zulassen, Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Der Radverkehr hat Vorrang, der Autoverkehr muss sich unterordnen.

Frage 6: Was ist der wesentliche Unterschied zwischen einem „Radfahrstreifen“ und einem „Fahrrad-Schutzstreifen“?

Die richtige Antwort:

- Radfahrstreifen und Fahrradschutzstreifen sind jeweils auf der Fahrbahn des motorisierten Verkehrs angeordnet. Nur der mit einer gestrichelten Linie markierte Fahrradschutzstreifen darf mit einem Kraftfahrzeug bedarfsweise und ohne Behinderung des Radverkehrs überfahren werden.

Falsche Antworten:

- Der Radfahrstreifen ist rot markiert neben dem Fußweg im Seitenraum angelegt, der Fahrradschutzstreifen auf der Fahrbahn des motorisierten Verkehrs. Der Radfahrstreifen darf nicht vom Fußverkehr genutzt werden.
- Radfahrstreifen und Fahrradschutzstreifen sind jeweils auf der Fahrbahn des motorisierten Verkehrs angeordnet. Auf dem Radfahrstreifen gilt als Höchstgeschwindigkeit Tempo 50, auf dem Fahrradschutzstreifen gilt als Höchstgeschwindigkeit Tempo 30.

Abschriften der Hinweise zu den Infrastrukturthemen

Problemstellen



Abb. 11: Karte der Stadt Kassel mit Wohnorten der Schülerinnen und Schüler (orange Punkte), Schulstandorten (grüne Punkte) und Problemstellen (pinkfarbene Punkte)

Notizen zu besonderen Problemstellen

1. Wilhelmshöher Allee – Baunsbergstraße – Lange Straße: Lange Wartezeiten
2. Wilhelmshöher Allee am Bahnhof: Vor Willi-Bahnhof über die Landgraf-Karl-Straße Richtung Fahrradhof: Linke Seite. Überweg unübersichtlich
3. Wilhelmshöher Allee bei Rolandstraße: schlecht markierter Radweg
4. Sportanlage Stockwiesen: kein Fahrradweg
5. Goethestraße verkehrsberuhigen, Goethestern für Radfahrer vereinfachen
6. Goethestraße (östlich) Radweg durchgängig auf einer bzw. durchgängig auf zwei Seiten
7. Fußgängerampel über Friedrich-Ebert-Straße vor Annastraße aus Richtung Bebelplatz
8. Wilhelmshöher Allee Höhe Graf-Bernadotteplatz: Radweg endet, hört mitten auf der Straße auf
9. Opernplatz Überquerung zu Opernstraße: Keine Wegführung für Radfahrer
10. Kurt-Schumacher-Str./Königstraße: Links abbiegen Richtung Scheidemannplatz: ungewöhnlich Keine Abbiegespuren für Fahrräder
11. Kurt-Wolters-Straße: Von Altmarkt zur Uni: mindestens zwei Ampeln = langsam

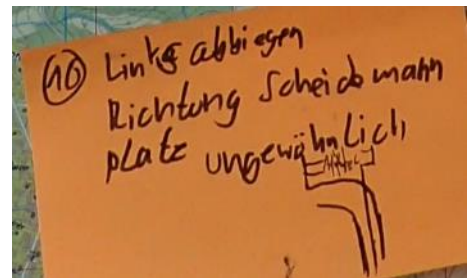


Abb. 12: Notiz auf der Karte

12. Königstraße (Hauptpost): Keine Fahrradspur und man kann auch nicht auf den Gehweg
13. Windmühlenstraße: Sehr eng, wenn der Bus kommt, zusätzlich parkende Autos
14. Fünffensterstraße: Fußgänger haben öfter Grün
15. HoPla schlecht zu überqueren, Holländische Straße für Fahrräder gefährlich

Abbiegespuren für Fahrräder fehlen generell

Fahrradparken



Abb. 13: Plakat Fahrradparken

Was findet Ihr gut?

- Fahrradkeller, die gut zugänglich sind
- Überdachung
- Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen
- Angebote: Werkstätten für alle Interessierten
- Solidarität untereinander
- Akzeptanz von Fahrrädern in der Tram

Was findet ihr schlecht?

- Freibad Wilhelmshöhe zu wenig Fahrradabstellanlagen (seit der Neugestaltung in diesem Jahr oder früher?) vor der Umgestaltung
- Auebad zu eng/gequetscht
- Offene Schule Waldau: wenige Fahrradabstellanlagen, schlecht

Wo wollt ihr euer Fahrrad abstellen?

- Innenstadt, vor Altbauten, Vorderer Westen, Schule, Bahnhof, Haltestellen

Radverkehrsführungen

Radverkehrskonzept Stadt Kassel

Kassel 2030

Gestalten · Bewegen · Leben

Thema: Radverkehrsführungen

Welche gibt es? *Radweg heißt nach Kreuzung einfach auf*



Goethestraße

Mischverkehr auf der Fahrbahn



Ludwig-Mong-straße

benutzungspflichtiger Radweg



Auedamm

benutzungspflichtiger Radweg



Goethestraße

Radfahrstreifen



Kohlenstraße

Schutzstreifen



Bismarckstraße

gemeinsamer Geh- und Radweg



Christian-Reul-Straße

Gehweg, freigegeben für den Radverkehr



Auerstraße

Einbahnstraße, freigegeben für den Radverkehr in Gegenrichtung



Menzelstraße

Fahrradstraße



Kelmische Straße

Fußgängerzone, freigegeben für den Radverkehr



Gartenstraße

selbständige Wegeverbindung

Wo fährt ihr und warum?

- Recht der Fahrradfahrer nicht oben klar
- gemeinsamer Geh- und Radweg wird am Fußgänger fehlt Verständnis
- Abdrümpfen für Radfahrer
- Frau, PKW, Fahrrad = Konflikt, enge Straßennamen
- Tempo 30 = Auf der Straße fahren möglich bei zu viel Verkehr unsicher

Wo fühlt ihr euch sicher?

Habt ihr Wünsche an euren Schulweg?

Habt ihr schon einmal einen Unfall gehabt?

Wo mögt ihr gar nicht fahren?

- fehlende Beleuchtung
- soziale Kontrolle
- Fußgänger ignorieren Radfahrer

- keine Wegweiser
- keine Schilder
- keine Markierungen
- keine Fahrradwege

- keine Wegweiser
- keine Schilder
- keine Markierungen
- keine Fahrradwege

Kassel documenta Stadt Workshop für Kinder und Jugendliche, 03.05.2017

TOLLERORT DESIGN GRUPPE

Abb. 14: Plakat Radverkehrsführungen

Hinweise zu den Beispielen

- Ludwig-Mond-Straße: Radweg hört nach Kreuzung einfach auf
- Auerstraße: sehr eng, wenn ein Auto entgegenkommt: schlechte Straßenverhältnisse

Wo fühlt ihr euch sicher?

- Druseltalstraße Schutzstreifen/Radfahrestreifen gewünscht

Wo fahrt ihr und warum?

- Rechte der Fahrradfahrer nicht allen klar
- Gemeinsamer Geh- und Radweg wird von Fußgängern falsch verstanden
- Abbiegespuren für Radfahrer
- Tram, Pkw, Fahrrad = Konflikt, enger Straßenraum
- Tempo 30 = Auf der Straße fahren möglich, bei zu viel Verkehr unsicher.

Wo mögt ihr gar nicht fahren?

- Fehlende Beleuchtung
- Soziale Kontrolle
- Fußgänger ignorieren Radfahrer
- MiniCar-Fahrer blockieren die Wege
- Kirchweg, auf dem Gehweg, weil Straße zu gefährlich
- Schutzstreifen: Fahrtür – Risiko
- Drängelnde Autofahrer
- Kölnische Straße: Schutzstreifen zu schmal
- Friedrich-Ebert-Straße: Konflikt mit Wegeführung
- Piktogramme oder rote Fahrradwege
- Lieferverkehr = Hindernis, ausweichen gefährlich

Fahrradstraße

Radverkehrskonzept Stadt Kassel

Kassel 2030
Gestalten · Bewegen · Leben

Thema: Fahrradstraße

Was bedeutet „Fahrradstraße“

- Bevorrechtigung für den Radverkehr
- Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit für Kfz von 30 km/h

Beispiele in Deutschland:









Beispiel Menzelstraße in Kassel: *W. Anberger statt alle PKW*




Kennt ihr Fahrradstraßen in Kassel?

- PKW-Programme auf der Straße sinnvoll
- Seitenstreifen - Absperrende PKW - gefährlich
- PKW-Fahrer nehmen keine Rücksicht, erkennen die Straße nicht als Fahrradstraße
- kein Unterschied spürbar
- vom Weinberg ausschlecht erkennen

Findet ihr Fahrradstraßen gut?

Fühlt ihr euch sicher in Fahrradstraßen?

- Mehr auf Fahrradfahrer zugeschnitten
- Führerschein Thema
- Goethestraße Autofahrer unvorsichtig




Workshop für Kinder und Jugendliche, 03.05.2017





Abb. 15: Plakat Fahrradstraßen

- Menzelstraße: Nur Anlieger statt alle Pkw
- Mehr auf Fahrradfahrer zugeschnitten
- Führerschein Thema
- Goethestraße Autofahrer unvorsichtig
- Piktogramme auf der Straße sinnvoll
- Senkrecht parken – ausparkende Pkw gefährlich
- Autofahrer nehmen keine Rücksicht, erkennen die Straße nicht als Fahrradstraße
- Kein Unterschied spürbar
- Vom Weinberg aus schlecht erkennbar

Kreuzungen

Radverkehrskonzept Stadt Kassel

Kassel 2030

Gestalten · Bewegen · Leben

Thema: Kreuzungen

Beispiel in Kassel: Goethestraße/ Freiherr-vom-Stein-Straße

Welche Probleme gibt es an diesen Kreuzungen?

- Radweg endet plötzlich
- Ampel fehlt
- Hauptverkehrsrichtung Bahnhof ist überdeutlich
- Weiterführung Fahrradweg
- Geschwindigkeitskontrollen, Plakatzuschnell
- Vorrangiger Taster
- FuS-Straße: Aufstellrecht zwischen
- Richtung obere Straße (Südwahlstraße) Radweg
- Umweg

Habt ihr lange Wartezeiten an den Ampeln?

Freizeitweg / Fußweg: enge Kurven, Blinden

Denkt ihr, dass die Autofahrer euch hier beim Abbiegen sehen?

Wo mögt ihr gar nicht fahren?

Wo fühlt ihr euch sicher?

Habt ihr Wünsche an euren Schulweg?

Beispiel in Kassel: Kohlenstraße/ Schönfelder Straße/ Tischbeinstraße

- Schutzstreifen ausgespart
- Kreuzung schwach
- Aufstellbereich sinnvoll
- Kreuzung Fahrradstraße/ Radweg
- fahren auf dem Teilweg (weitere Straße, viel Verkehr)

Beispiel in Kassel: Kurt-Wolters-Straße/ Weserstraße/ Schützenstraße

Welche Probleme gibt es an diesen Kreuzungen?

- Kreuzung gute Ampelschaltung
- viele Verkehrler: Langsame Fußgänger schaffen nur die halbe Strecke bis Rot
- kein Taster: keine Fußf.; Radfahrer Ampel wird schneller grün als die Fußgängerampel
- Friedrichsstraße / openstreet
- Radfahrer sind geduldet, keine Fußfaher, Klempnerische queren erlaubt, unbekannt
- Konflikte: Zwischen Wasserstein und Matraming für Radfahrer, aber unklar, schlecht beschildert
- Stein/Wasserstein Richtung Bf/Pl. - kein Radweg, keine Ampel
- Fußgänger auf Radweg (Schüler)
- Friedrich-Liebert: Y-Kreuzung, Radweg endet in Weg, Querungsmöglichkeit

Kassel documenta Stadt

Workshop für Kinder und Jugendliche, 03.05.2017

Abb. 16: Plakat Kreuzungen

Welche Probleme gibt es an Kreuzungen?

Beispiel Goethestraße / Freiherr-vom-Stein-Straße

- Zu schnell aus FvS-Straße
- Radweg endet plötzlich
- Ampel fehlt
- Hauptverbindung Bahnhof Wilhelmshöhe
- Weiterführung Fahrradweg
- Geschwindigkeitskontrolle, Pkw zu schnell
- Vorzeitiger Taster
- FvS-Straße: Autofahrer nicht zu sehen
- Richtung Lange Straße (Sozialgericht) Radweg – Umweg

Beispiel Kohlenstraße/Schönfelder Straße/Tischbeinstraße

- Schutzstreifen ausgesetzt
- Kreuzung schwierig
- Aufstellbereiche sinnvoll
- Kreuzung: Fahrradstreifen/Radwege
- Fahren auf dem Fußweg (unsichere Straße, viel Verkehr)

Beispiel Kurt-Wolters-Straße/Weserstraße/Schützenstraße – s. Foto

Andere Beispiele

- Kirchweg gute Ampelschaltung
- Unter Neustädter: langsame Fußgänger schaffen nur die halbe Strecke bis Rot
- Königstor Neue Fahrt: Radfahrer-Ampel wird seltener grün als die Fußgängerampel
- Friedrichsplatz/Opernstraße: Radfahrer sind geduldet, keine Fahrbahn, Königsstraße queren erlaubt, unbekannt
- Königsplatz: zwischen Wasserspeier und Platanenring frei für Radfahrer, aber unklar schlecht beschildert
- Stern/Mauerstraße Richtung HoPla: kein Radweg, Markierungen fehlen
- Fußgänger auf Radweg (Schüler)
- Friedrich-Ebert: Y-Kreuzung, Radweg endet, zu wenig Querungsmöglichkeiten
- Frasenweg/Am Fichtenrain: enge Kurven, riskant

5.1 Notizen/Hinweise zu den Medien der Öffentlichkeitsarbeit

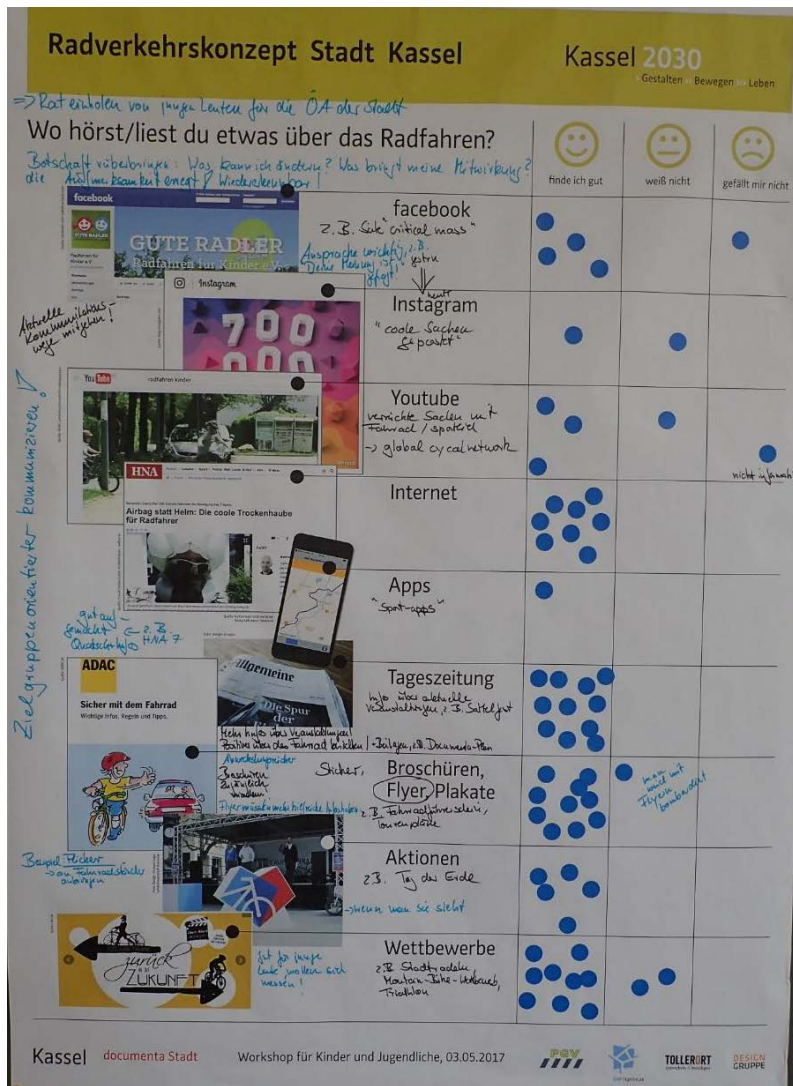


Abb. 17: Plakat „Wo hörst/liest du etwas über das Radfahren?“

Wo hörst/liest du etwas über das Radfahren

- Facebook: z.B. Seite der critical mass Aktionen
- Instagram: werden „coole Sachen gepostet“
- you tube: verrückte Sachen mit dem Fahrrad/sportlich, global cycle network, nicht informativ
- Internet: HNA7, gut aufgemacht: Quatsch und Infos
- Apps: Sport-Apps
- Tageszeitung: Info über aktuelle Veranstaltungen, z.B. Sattelfest
- Flyer: z.B. Fahrradführerschein, Tourenpläne, man wird mit Flyern bombardiert
- Sticker sind sehr wichtig (fehlen hier)
- Aktionen: z.B. Tag der Erde, wenn man sie sieht, sind sie gut
- Wettbewerbe: z.B. Stadtradeln, Mountain-Bike-Wettbewerb, Triathlon

Was sind eure Empfehlungen für die Öffentlichkeitsarbeit über diese Medien?

- Zielgruppenorientierter kommunizieren
- Rat einholen von jungen Leuten für die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt
- Botschaft überbringen, die Aufmerksamkeit erregt! Wiedererkennbar: Was kann ich ändern? Was bringt meine Mitwirkung?
- Aktuelle Kommunikationswege mitgehen! (z.B. Instagram)
- Ansprache ist wichtig, z.B. „Deine Meinung ist gefragt!“
- In Tageszeitungen sollte es mehr Infos über Veranstaltungen geben. Es sollte positiver über das Fahrrad berichtet werden. Es könnte Beilagen geben, z.B. der Documenta-Plan
- Broschüren, Flyer, Plakate könnten abwechslungsreicher sein, Broschüren müssten besser zugänglich sein.
- Flyer müssten mehr hilfreiche Informationen haben
- Flicker an Fahrradstände anbringen
- Wettbewerbe sind gut für junge Leute, die wollen sich messen

Impressum

Veranstalterin

Stadt Kassel, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

Ansprechpartnerin: Lore Renner

34112 Kassel

E-Mail: Lore.Renner@kassel.de oder
strasse-tiefbau@kassel.de

Gutachterteam/Plakatgestaltung

Projektleitung

Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Alrutz GbR

Dipl. Ing. Heike Prahlow

Adelheidstraße 9b

D-30171 Hannover

E-Mail: prahlow@pgv-hannover.de

Web: www.pgv-alrutz.de

SHP Ingenieure

Dr.-Ing. Peter Bischoff

Plaza de Rosalia 1

30449 Hannover

E-Mail: p.bischoff@shp-ingenieure.de

Web: www.shp-ingenieure.de

Design-Gruppe

Dipl.-Des. Gisela Sonderhüsken

Diplom-Designerin AGD

Ricklinger Straße 3 B

30449 Hannover

Web: www.design-gruppe.com

Moderation und Dokumentation/Fotos

TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Dipl.-Volksw. Mone Böcker und Hanna Fehlau

Palmaille 96

22767 Hamburg

E-Mail: mail@tollerort-hamburg.de

Web: www.tollerort-hamburg.de

Stand: 21. Mai 2017