



Einblicke ins  
NUDAFA-Reallabor für

# Interkommunale Radverkehrsförderung

**AGFK Seminar**  
"Gestaltung des Radverkehrs auf kommunaler Ebene"

04.04. - 06.04.2022 | Heimvolkshochschule am Seddiner See

## 0. Kennenlernen

Teilnehmerinnen und Teilnehmer  
Hemmnisse & Herausforderungen

## 1. Das NUDAFA-Reallabor

Rahmenbedingungen und Aufbau  
Ziele, Zentrale Maßnahmen und Ansätze  
Fokus: Themenkarte „(Beinahe-)Unfälle und Sicherheitsempfinden“

## 2. Achse Westlich der Bahn

Interkomm. Radweg von Eichwalde bis Königs Wusterhausen

## 3. Fazit & Anregungen

zum Umgang mit den Herausforderungen in der Praxis  
Auswertung der Ergebnisse zu Herausforderungen und Hemmnissen

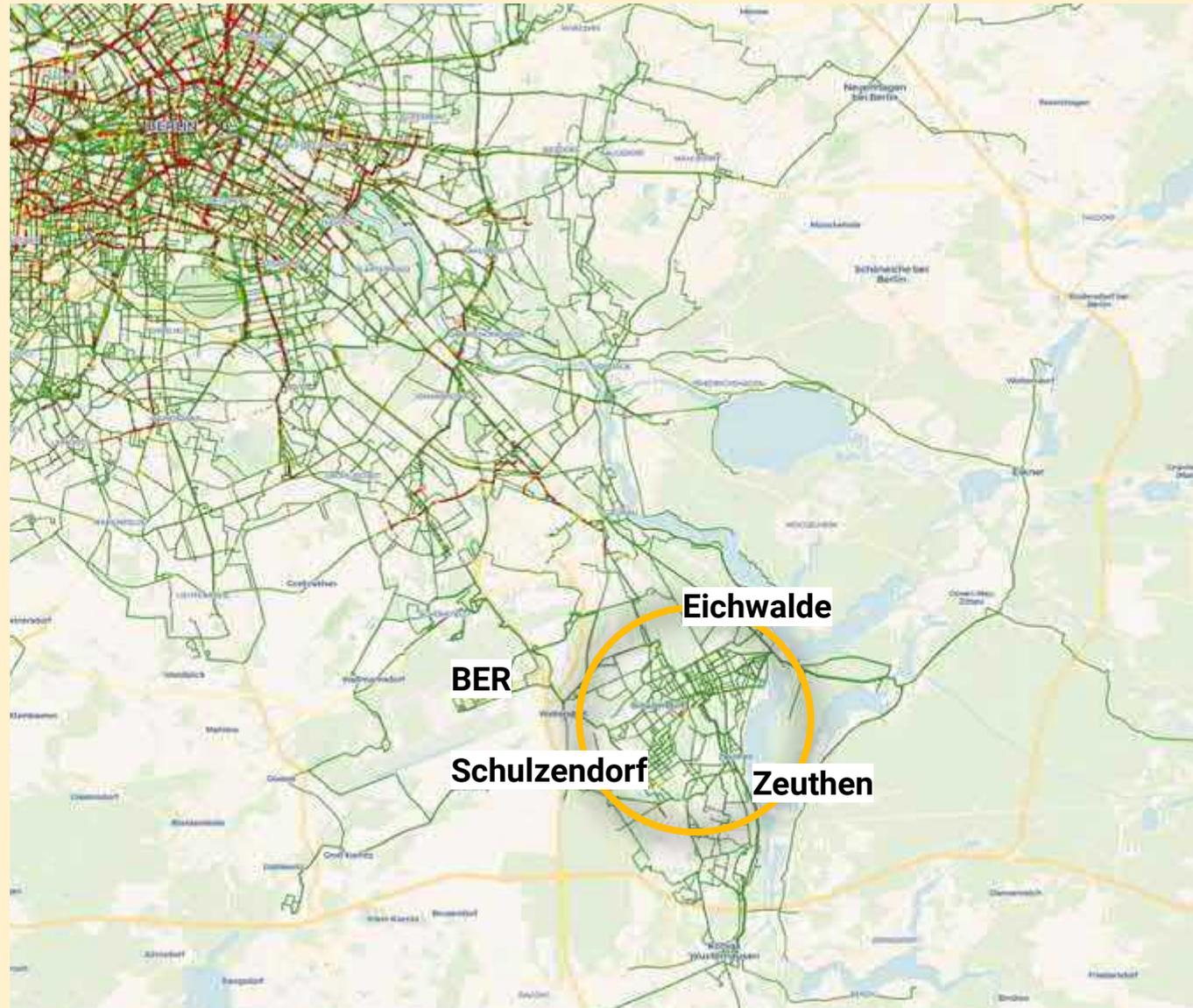
# 1. Was ist das NUDAF- Reallabor?



# Und was ist das Ziel?

# Übersicht NUDAFa-Reallabor

## Verortung der ZES-Region anhand der SimRa-Daten



# Unsere Herausforderungen

- Komplexer Bestand



# Unsere Herausforderungen

- Komplexer Bestand

- Durchgängigkeit



# Unsere Herausforderungen

- Komplexer Bestand

- Durchgängigkeit

- Sicherheit



# Unsere Herausforderungen

- Komplexer Bestand
- Durchgängigkeit
- Sicherheit
- Standards & Platzmangel

# Unsere Herausforderungen

- Komplexer Bestand
- Durchgängigkeit
- Sicherheit
- Standards & Platzmangel
- Großes Kopfsteinpflaster

# Unsere Herausforderungen

- Komplexer Bestand
- Durchgängigkeit
- Sicherheit
- Standards & Platzmangel
- Großes Kopfsteinpflaster
- Komfort

# Unsere Herausforderungen

- Komplexer Bestand
- Durchgängigkeit
- Sicherheit
- Standards & Platzmangel
- Großes Kopfsteinpflaster
- Komfort
- Finanzierung



# Unsere Herausforderungen

- Komplexer Bestand
- Durchgängigkeit
- Sicherheit
- Standards & Platzmangel
- Großes Kopfsteinpflaster
- Komfort
- Finanzierung
- Interkommunaler Abstimmungsbedarf



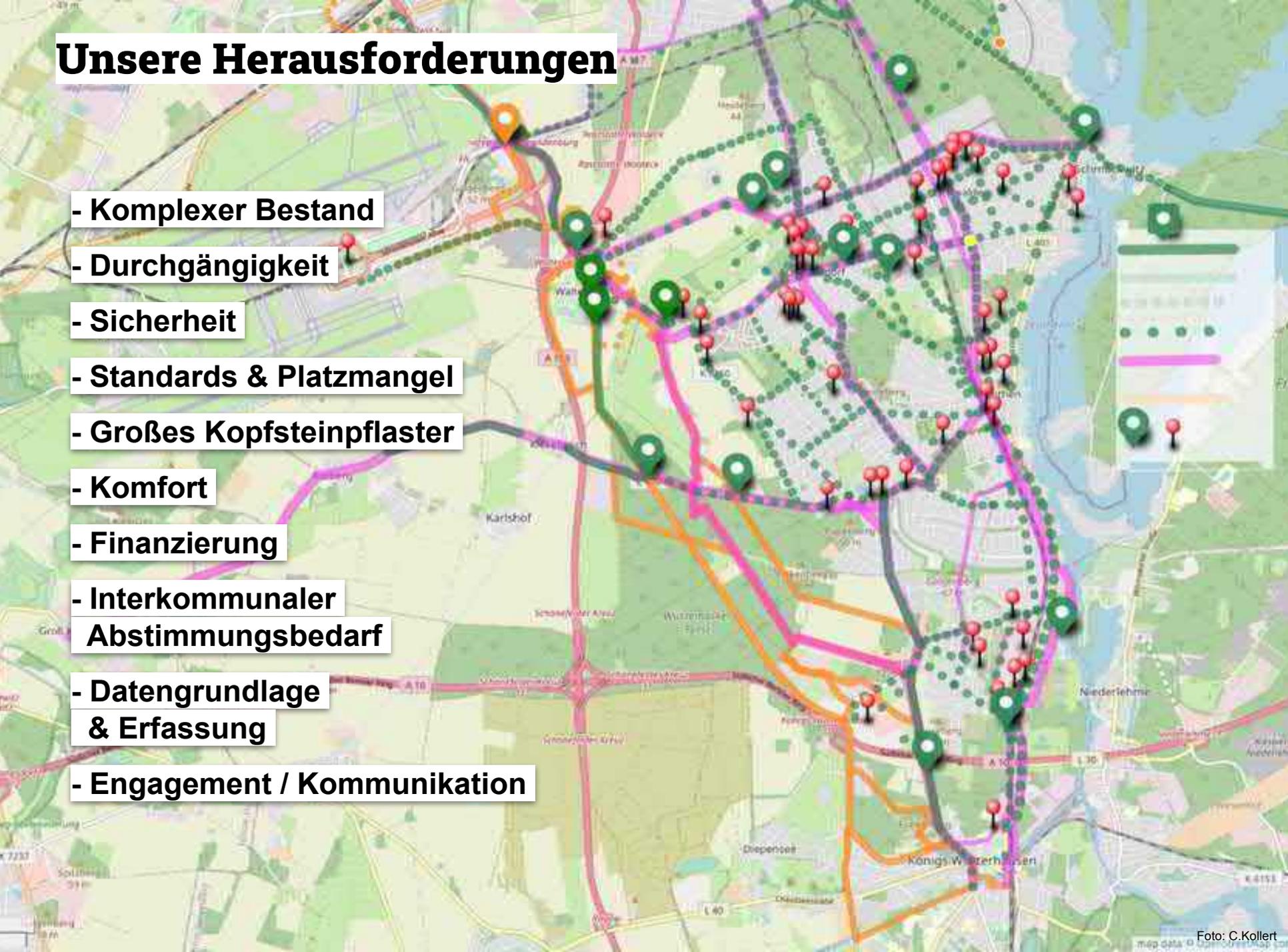
# Unsere Herausforderungen

- Komplexer Bestand
- Durchgängigkeit
- Sicherheit
- Standards & Platzmangel
- Großes Kopfsteinpflaster
- Komfort
- Finanzierung
- Interkommunaler Abstimmungsbedarf
- Datengrundlage & Erfassung



# Unsere Herausforderungen

- Komplexer Bestand
- Durchgängigkeit
- Sicherheit
- Standards & Platzmangel
- Großes Kopfsteinpflaster
- Komfort
- Finanzierung
- Interkommunaler Abstimmungsbedarf
- Datengrundlage & Erfassung
- Engagement / Kommunikation



# Radverkehr in ZES in Zahlen

**2,1 Fahrräder** pro Haushalt \*

87% besitzen ein Fahrrad \*\*

18% besitzen ein Pedelec \*\*

**53% nutzen das Rad intensiv,**

also über 30km/Woche (DE=31%).\*\*

und 91% min. selten (DE=56%).\*\*

**Anteil des Fahrrads**

**16%** aller Wege\*

**34%** im Binnenverkehr\*

**Anlässe:**

**82%** Einkäufe & Erledigungen

**66%** Besuche bei Bekannten

**45%** Tagesausflüge

**Regelmäßig fahren**

**33%** der Berufstätigen (DE=13%)\*\*

**71%** der Personen in Ausbildung (DE=13%)\*\*

**69% macht radfahren Spaß**

(DE=55%)\*\*

**27% fühlen sich unsicher**

(♀: 34% / ♂: 17% / DE= 35%)\*\*

**73% fühlen sich sicher**

(meistens bis sehr sicher, DE=65%)\*\*

**56% der 14 bis 69 jährigen wollen zukünftig häufiger radfahren**

(DE=38% in Städten unter 20.000 EW)\*\*

**39% fahren häufiger Rad als vor der COVID19-Pandemie** (DE=20%)\*\*

Carsharing und Bikesharing wird kaum genutzt (<4%)\*

**Quellen** \* = TU Dresden SrV 2018, Mobilitätssteckbrief für Eichwalde/Zeuthen, 2019

\*\*= SINUS-Institut, Fahrrad-Monitor 2021, Regionale Sondererhebung Eichwalde/Schulzendorf/Zeuthen, 2021

# Übersicht NUDAFa-Reallabor

## Die ZESplus-Region

### Phase 1 | seit 03/2020

#### Konzept & Pilotprojekte

- Eichwalde (Projektleitung)
- Zeuthen
- Schulzendorf

#### Weitere Kooperationspartner

- Fahrradfreundliches LDS(-Nord)
- FixMyCity / FixMyBerlin
- TU Berlin | FG Mobile Cloud Computing

### Phase 2 | seit 07/2021

#### Partnerkommunen

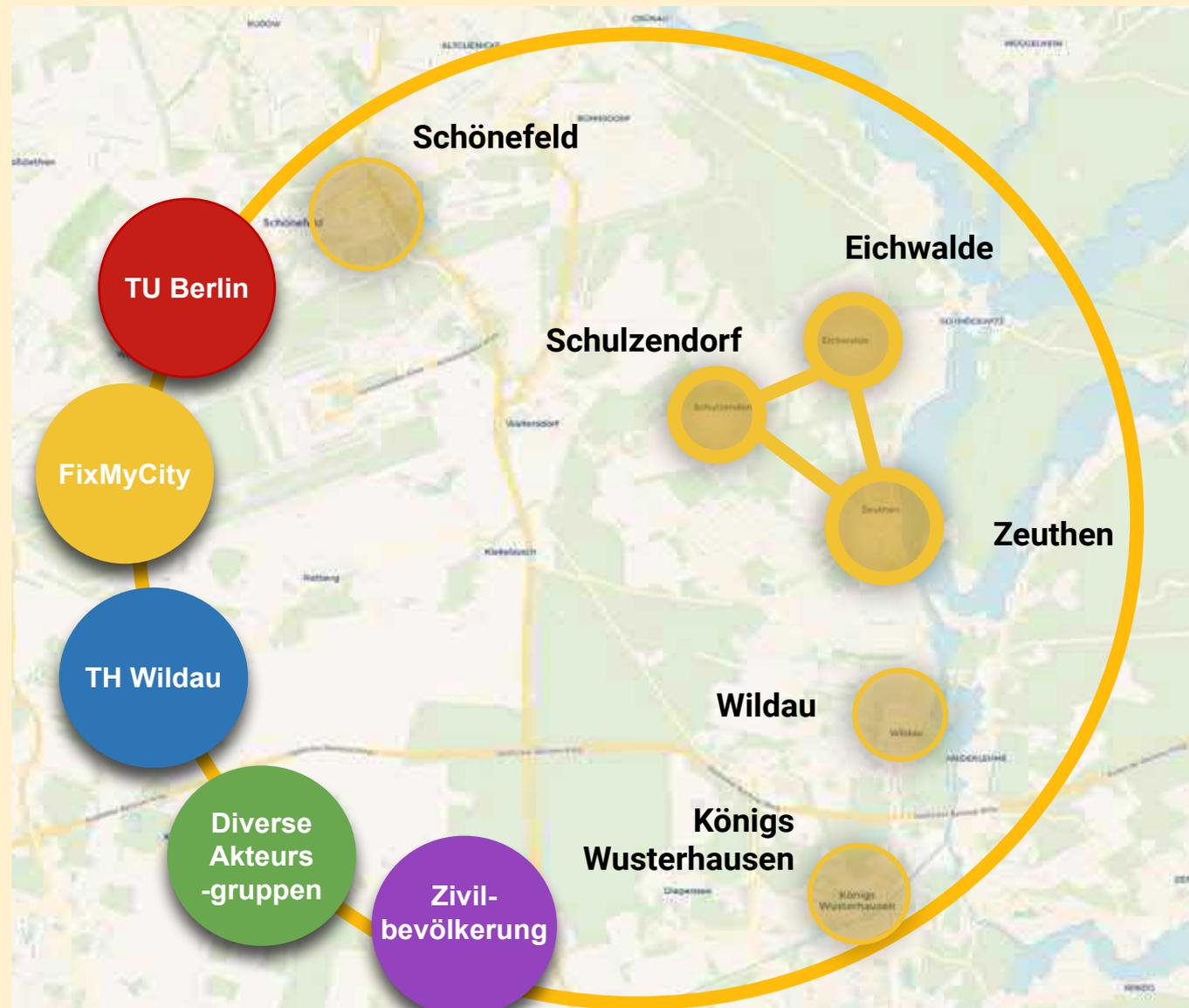
- Wildau
- Schönefeld
- Königs Wusterhausen

#### Hochschulpartner

- TH Wildau | Stift.-Prof. Radverkehr
- TU Berlin | FG Integrierte Verkehrsplanung

#### Besonderheiten:

- + Viele aktive Akteure (Bürger / Politik / OSM)
- + Enger Siedlungszusammenhang begünstigt und erfordert interkommunale Abstimmung



# Die wesentlichen Ziele des NUDAFa-Projekts sind...



## ZIEL DES REALLABORS

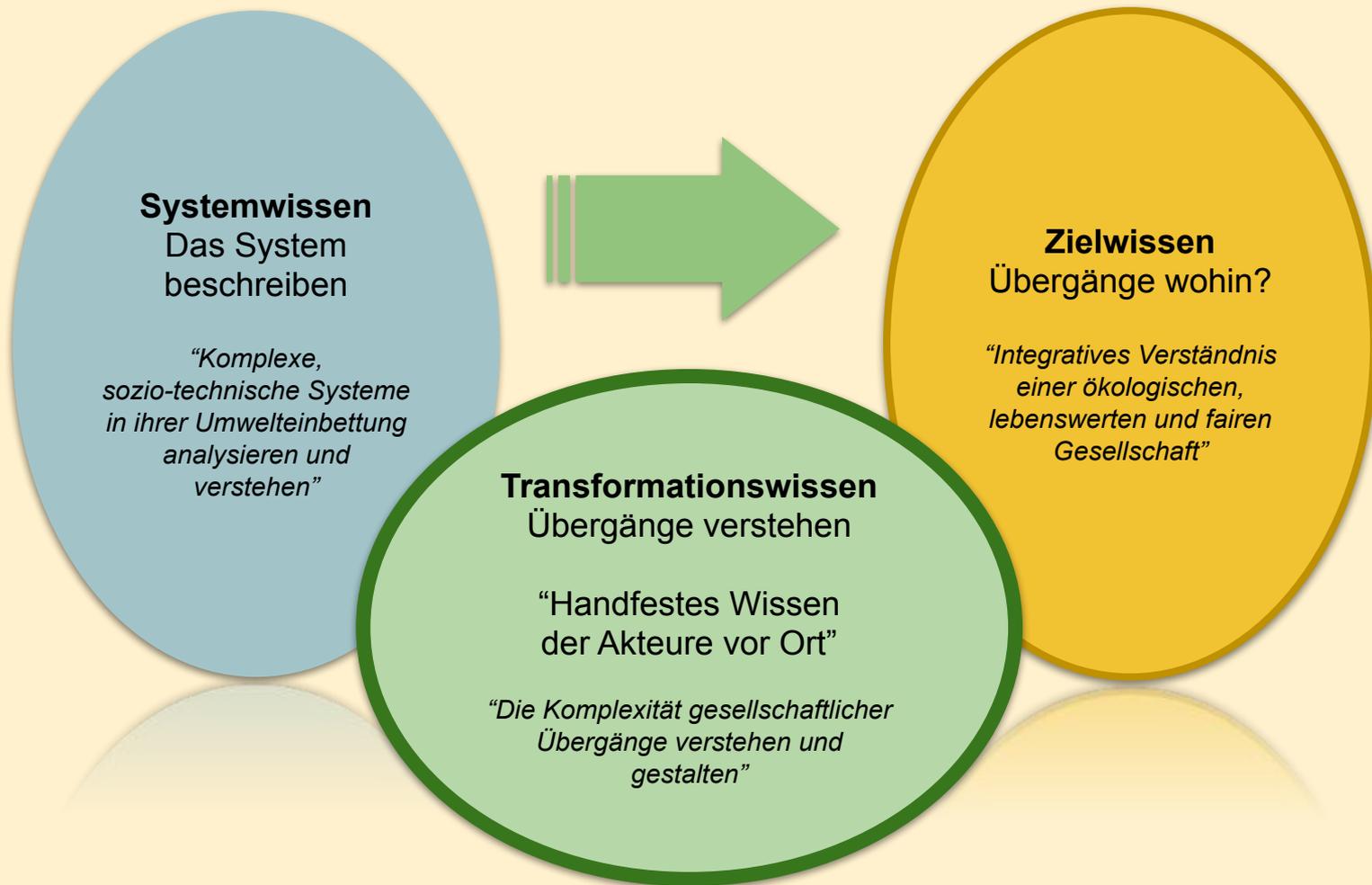
Stärkung des Radverkehrs in Eichwalde und den  
Nachbarkommunen, insbesondere der interkommunalen  
Zusammenarbeit in der Radverkehrsförderung, durch...

**Das BMBF fördert dabei vor allem :**  
**... die Entwicklung und Erprobung innovativer  
Planungsansätze in der Radverkehrsplanung**

...durch die  
Entwicklung einer  
datenbasierten  
Kommunikations-  
und Planungs-  
plattform

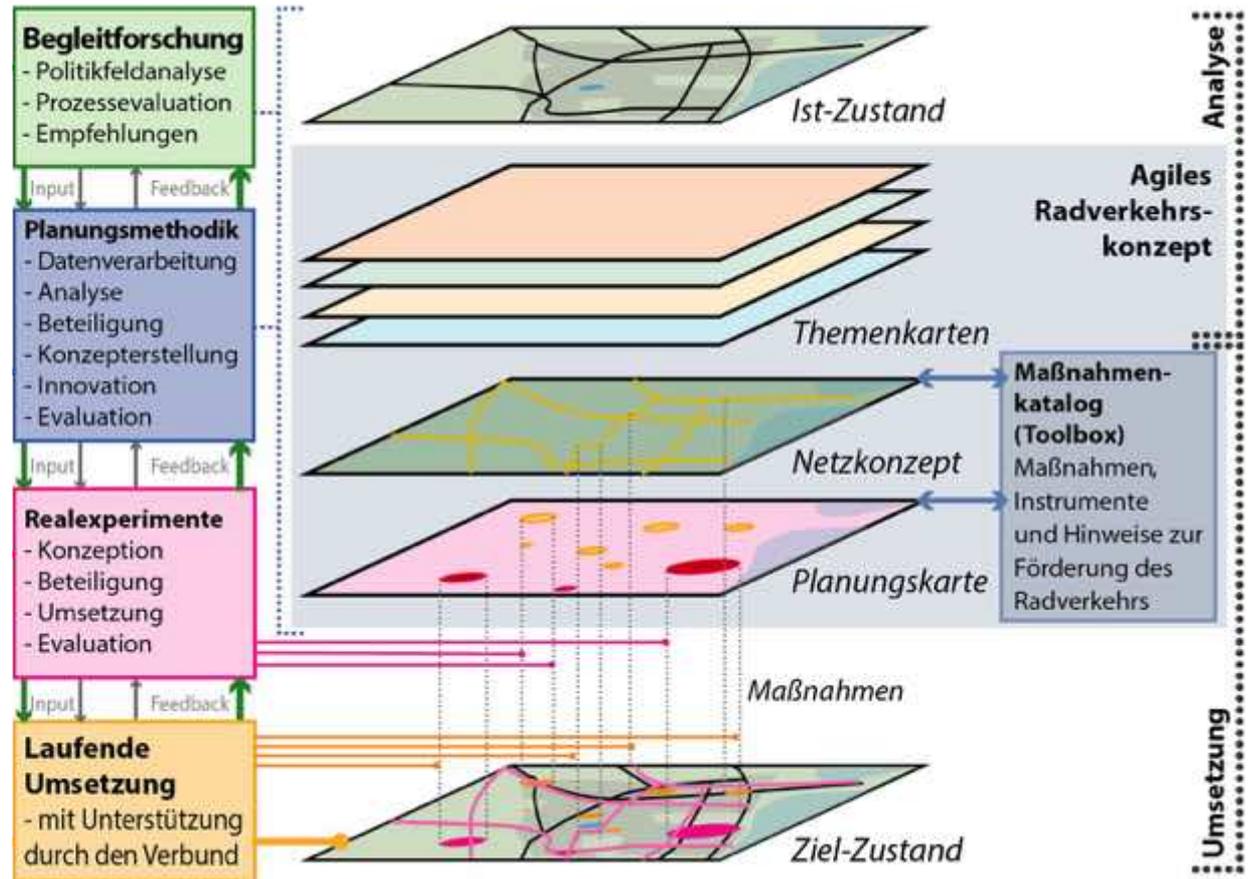
...durch die  
partizipative  
Einbindung und  
transdisziplinäre  
Vernetzung lokaler  
Akteure

...durch die  
Entwicklung  
übertragbarer  
Projekte, Strategien



## Datenbasierte Kommunikations- und Planungs- plattform

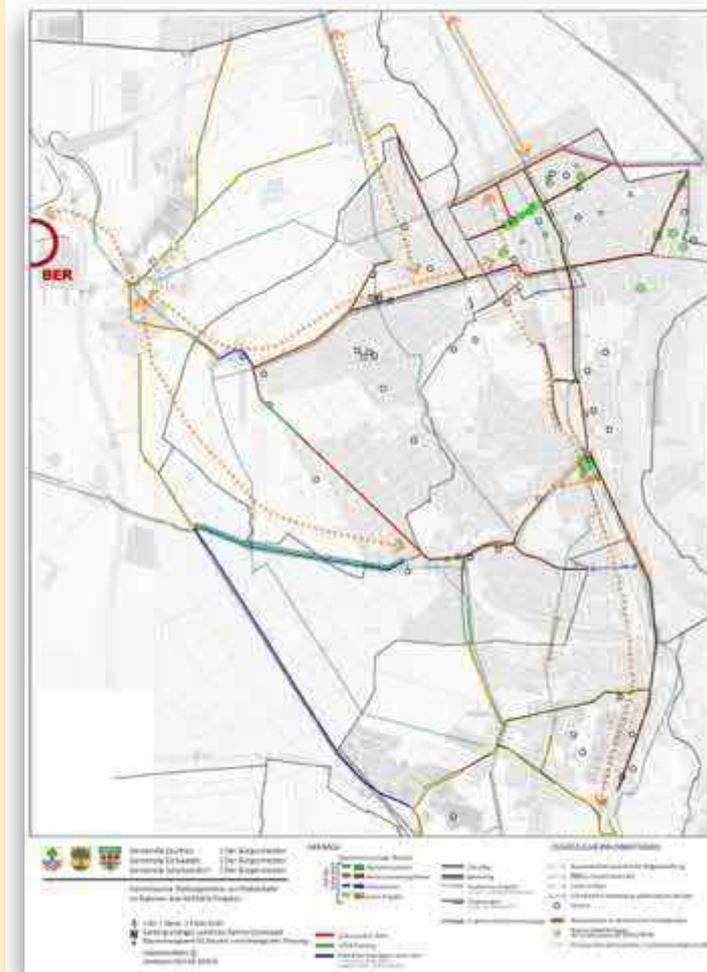
zur Darstellung komplexer räumlicher Zusammenhänge im Radverkehr sowie zur Unterstützung interkommunaler Zusammenarbeit durch die Bereitstellung notwendiger Informationen, um so die Herstellung durchgehender Radinfrastruktur zu begünstigen.



**Der Aufbau des NUDAFa-Reallabors und der Webplattform:**  
Zielstellung des BMBFs: Erprobung innovativer Planungsansätze

## Datenbasierte Kommunikations- und Planungs- plattform

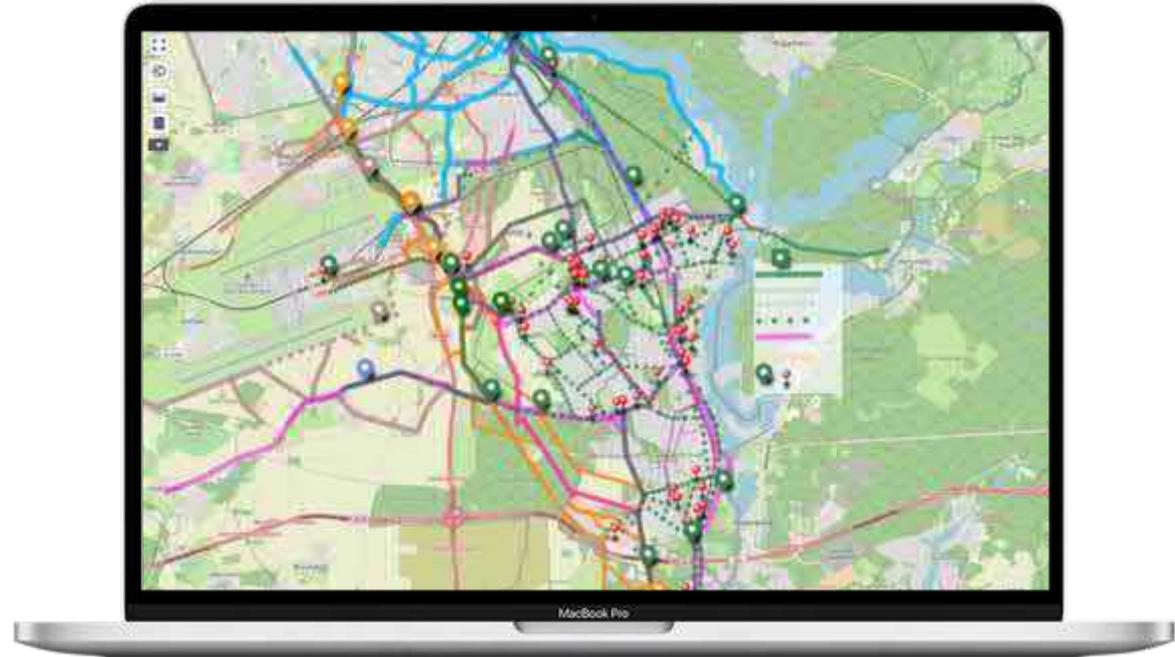
zur Darstellung komplexer räumlicher Zusammenhänge im Radverkehr sowie zur Unterstützung interkommunaler Zusammenarbeit durch die Bereitstellung notwendiger Informationen, um so die Herstellung durchgehender Radinfrastruktur zu begünstigen.



**Ausgangslage 1: Kaum Übersicht, wenig Informationen, zu bestehender Infrastruktur, wenig (radverkehrsbezogene) Absprache zwischen den Gemeinden**

## Datenbasierte Kommunikations- und Planungs- plattform

zur Darstellung komplexer räumlicher Zusammenhänge im Radverkehr sowie zur Unterstützung interkommunaler Zusammenarbeit durch die Bereitstellung notwendiger Informationen, um so die Herstellung durchgehender Radinfrastruktur zu begünstigen.



## Ausgangslage 2: Vorarbeit aus der Bevölkerung

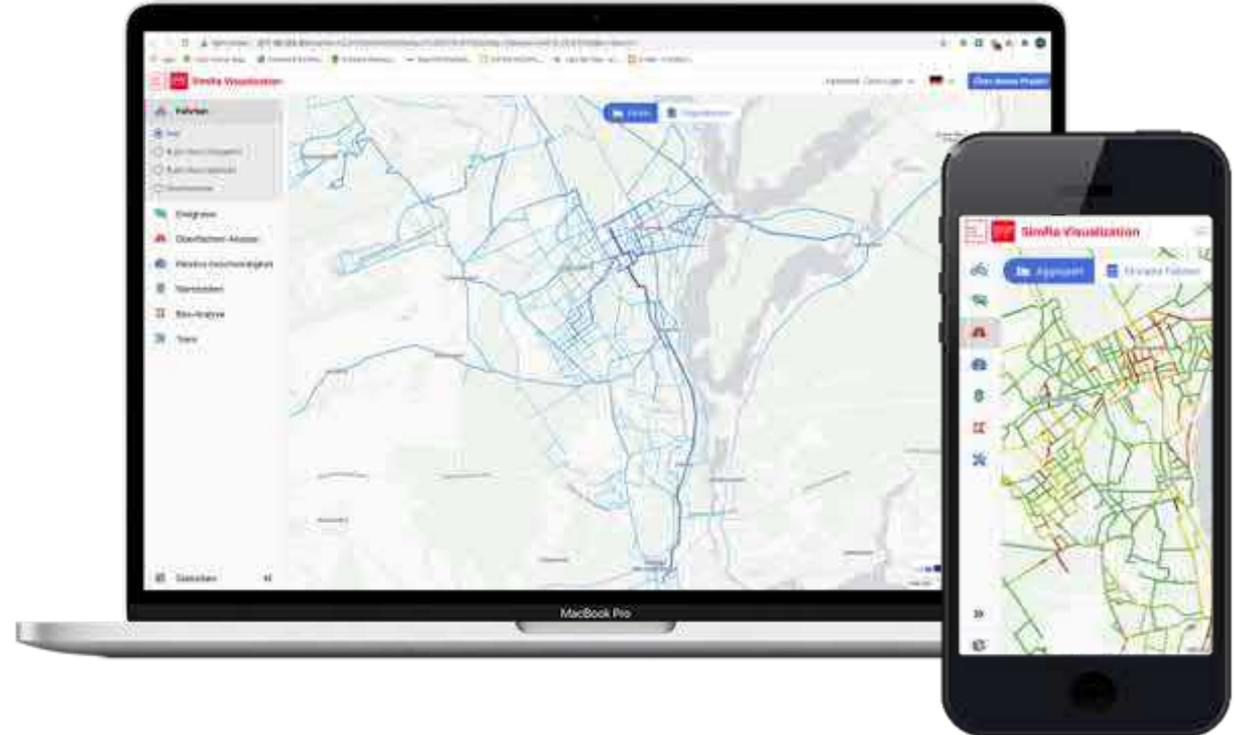
Insb. durch das "Netzwerk fahrradfreundliches LDS-Nord"

- + Vorschläge für Haupt- und Nebenrouten
- + auf Basis von lokalem Wissen

→ [www.radnetz-lds.de/](http://www.radnetz-lds.de/)  
→ [https://umap.openstreetmap.fr/de/map/radnetz\\_zesplus\\_vers-4\\_322445](https://umap.openstreetmap.fr/de/map/radnetz_zesplus_vers-4_322445)

## Datenbasierte Kommunikations- und Planungs- plattform

zur Darstellung komplexer räumlicher Zusammenhänge im Radverkehr sowie zur Unterstützung interkommunaler Zusammenarbeit durch die Bereitstellung notwendiger Informationen, um so die Herstellung durchgehender Radinfrastruktur zu begünstigen.



### Ausgangslage 3: Nutzerdaten-Erfassung (mit SimRa)

Potenziale von Nutzerdaten ausloten & Handlungsbedarfe visualisieren

- + Routen (inkl. Abfrage mit Polygon)
- + Beinahe-Unfälle (KI & manuell)
- + Systematische Oberflächenbewertung
- + Wartezeiten
- + Geschwindigkeit etc.

[→ zum online Analysetool](#)

## Datenbasierte Kommunikations- und Planungs- plattform

zur Darstellung komplexer räumlicher Zusammenhänge im Radverkehr sowie zur Unterstützung interkommunaler Zusammenarbeit durch die Bereitstellung notwendiger Informationen, um so die Herstellung durchgehender Radinfrastruktur zu begünstigen.



## Ausgangslage 4: Themenkarten (mit FixMyCity)

Zur Unterstützung der Planung und Kommunikation

Weitgehend automatisierte Verarbeitung von OSM-Daten und anderen Datenquellen

Karten auf → [www.ZESplus.de](http://www.ZESplus.de)

- + „(Beinahe-)Unfälle und Sicherheitsempfinden“
- + „Komfort & Qualität“
- + „Typische Straßenquerschnitte und Potenziale“

Demnächst:

- + „Netzkonzept“
- + „Planungskarte“
- + „Happy-Bike-Index 2.0“

# Themenkarte „(Beinahe-)Unfälle und Sicherheitsempfinden“

## Subjektive Sicherheit: Beinahe-Unfällen aus SimRa

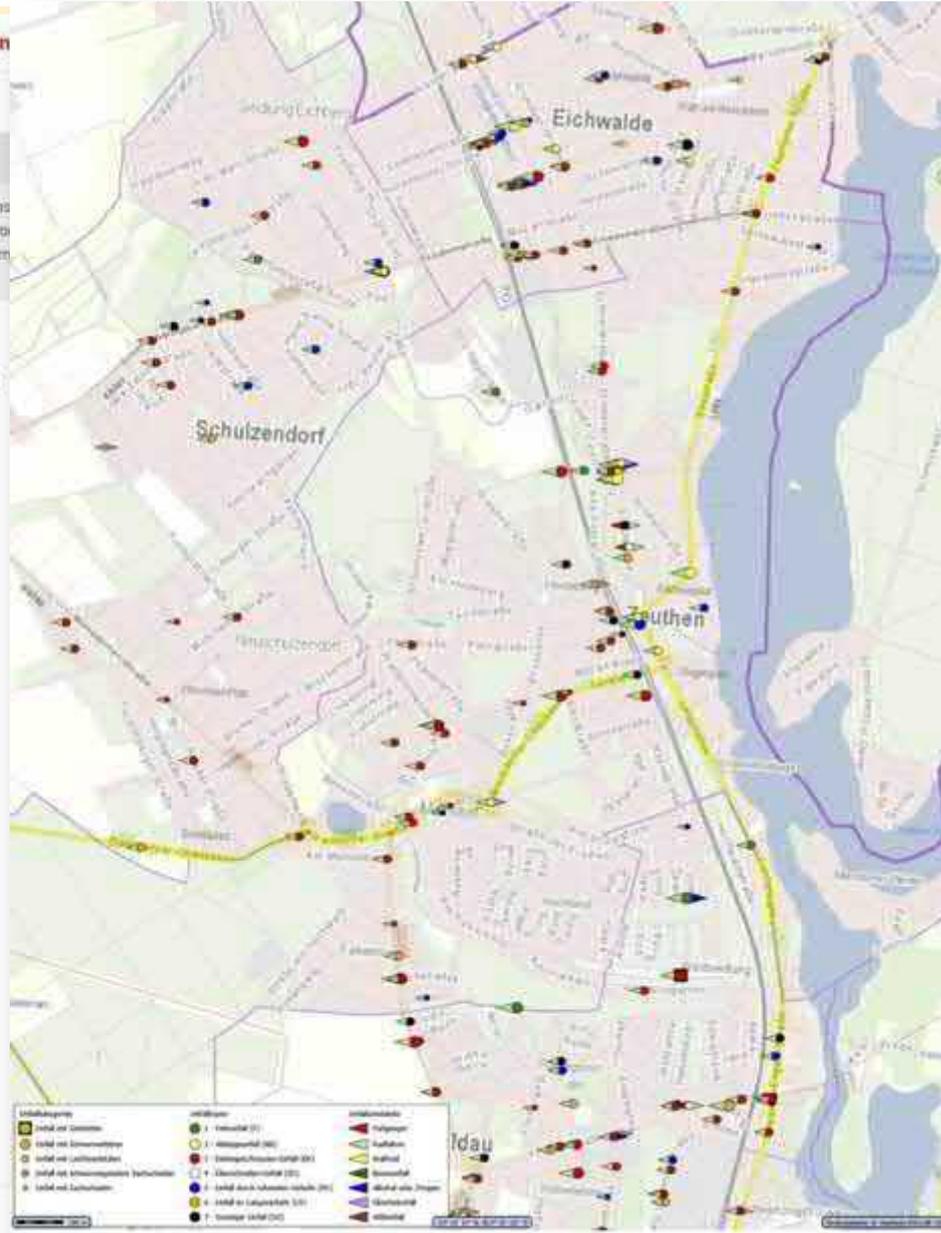


# Themenkarte „(Beinahe-)Unfälle und Sicherheitsempfinden“

## Objektive Sicherheit: Unfallzahlen der Polizeidirektion

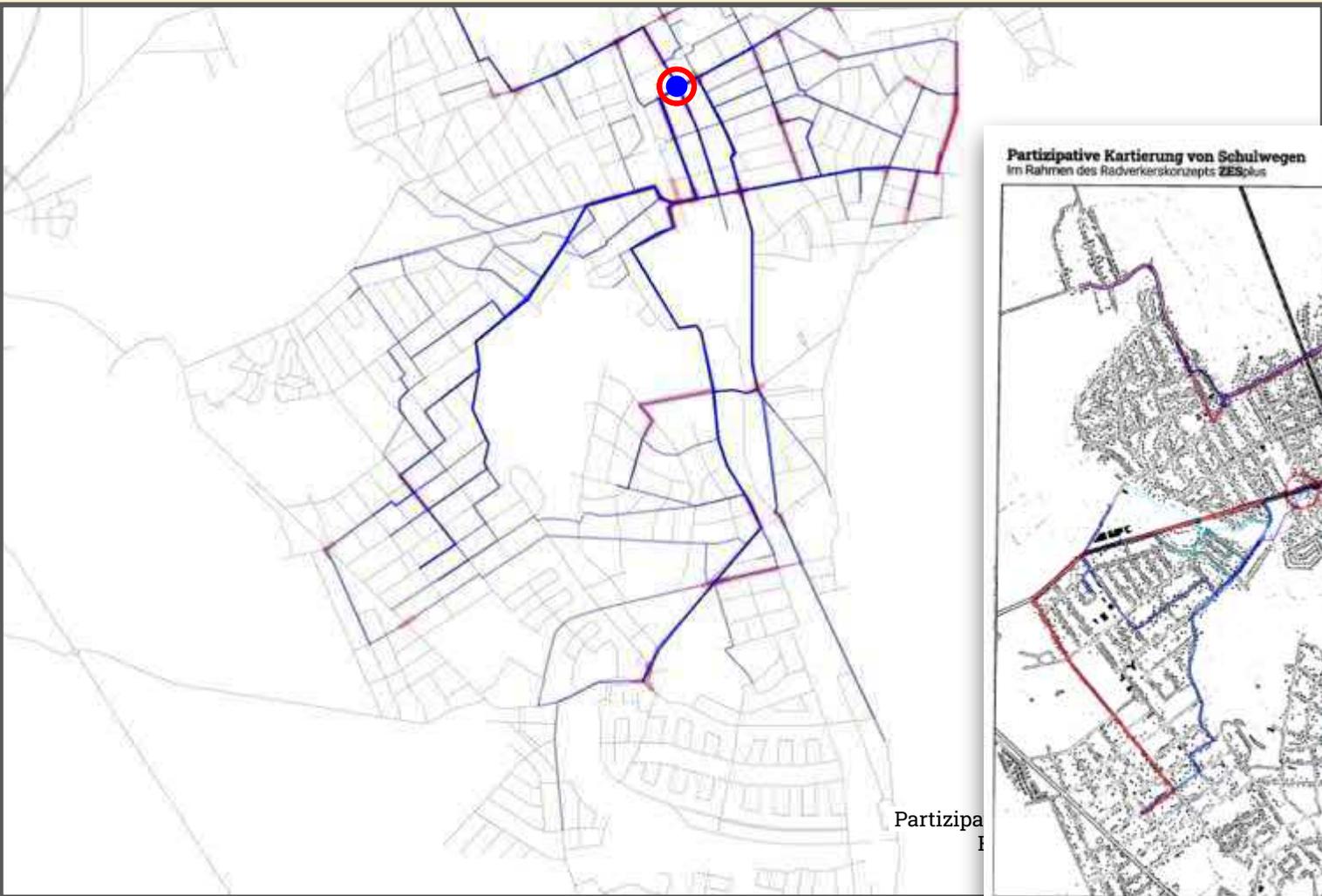
**SimRa Visualization**

- Fahrten
- Ereignisse**
- Zeigt die Gefährlichkeit pro StraÙen an indem Standorte und Schwere von Ereignissen analysiert werden. Zoom um alle Ereignisse zu sehen
- OberflÄchen-Analyse
- Relative Geschwindigkeit
- Wartezeiten
- Box-Analyse
- Tools
- Einstellungen



# Themenkarte „(Beinahe-)Unfälle und Sicherheitsempfinden“

## Subjektive Sicherheit: Partizipative Schulwegkartierung



Partizipat...

**Partizipative Kartierung von Schulwegen**  
Im Rahmen des Radverkehrsprojekts ZESplus

*Handwritten notes in blue ink:*  
30.09.2019  
Merkmal: 1/2 km Schulweg  
dunkelblau

**WIE KOMMST DU ZUR SCHULE?**

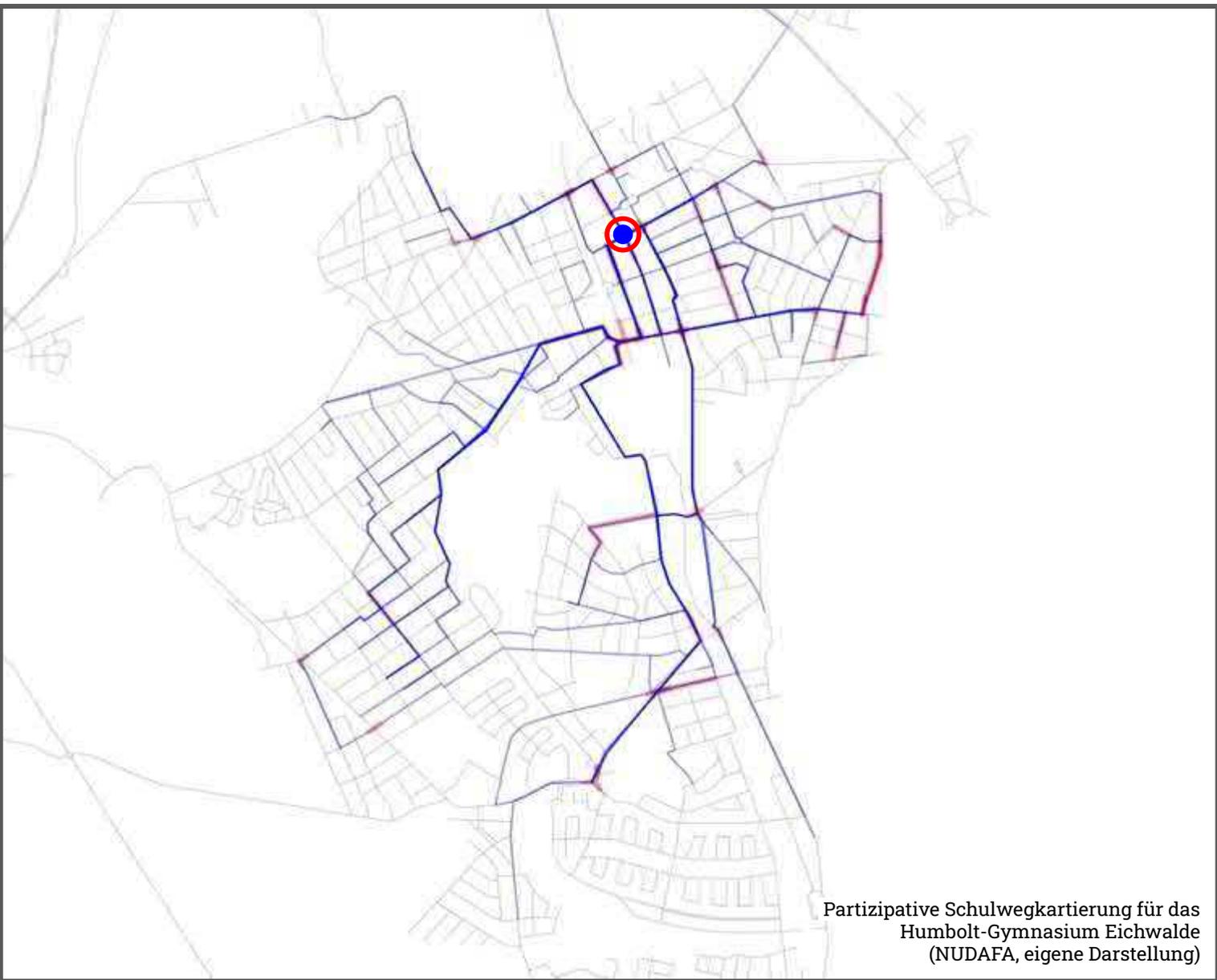
- Ich komme mit dem Rad zur Schule.
- Ich fahre  gerne /  nicht gerne mit dem Fahrrad.
- Ich komme zu Fuß zur Schule.
- Ich komme mit dem Auto zur Schule.
- Ich komme mit dem Bus / der Straßenbahn.
- Ich kombiniere Laufen / Radfahren / Auto / Bahn / Bus.
- Ich möchte diese Frage nicht beantworten.

**CHECKLISTE:**

- FAHRRAD: Schulweg in Blau eingezeichnet
- FAHRRAD: Andere Wege in Blau eingezeichnet
- FAHRRAD: Gefährliche Stellen in Rot eingezeichnet
- ZU FUß / AUTO: Schulweg in Rot eingezeichnet

**Ansprechpartner:** Gemeinde Eichenwald  
Jörg Jensch / Christoph Koller  
Telefon 030-6762-400 | E-Mail: Christoph.Koller@eichenwald.de

**Logo:** FORNA

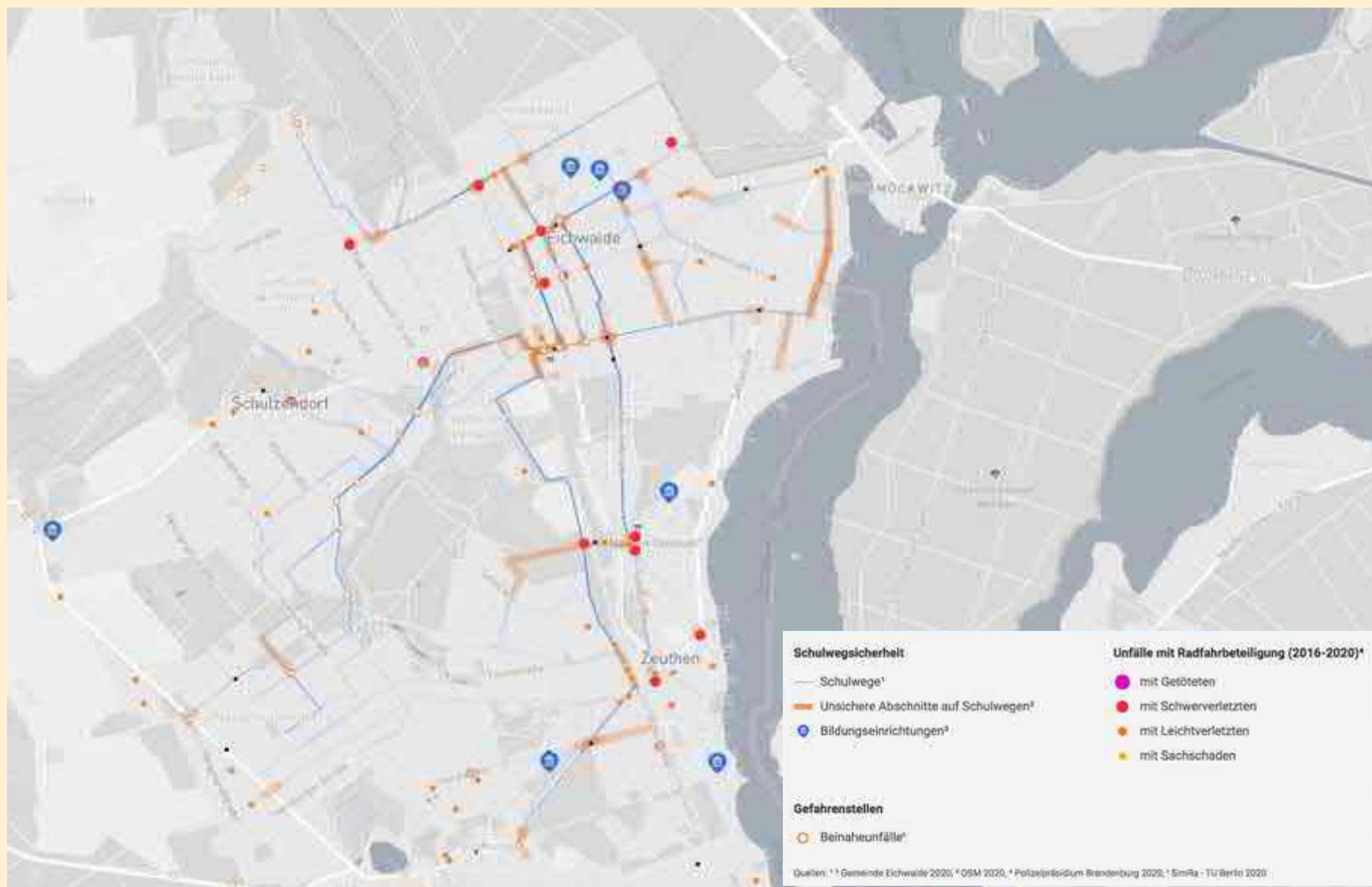


Partizipative Schulwegkartierung für das  
Humbolt-Gymnasium Eichwalde  
(NUDAFA, eigene Darstellung)



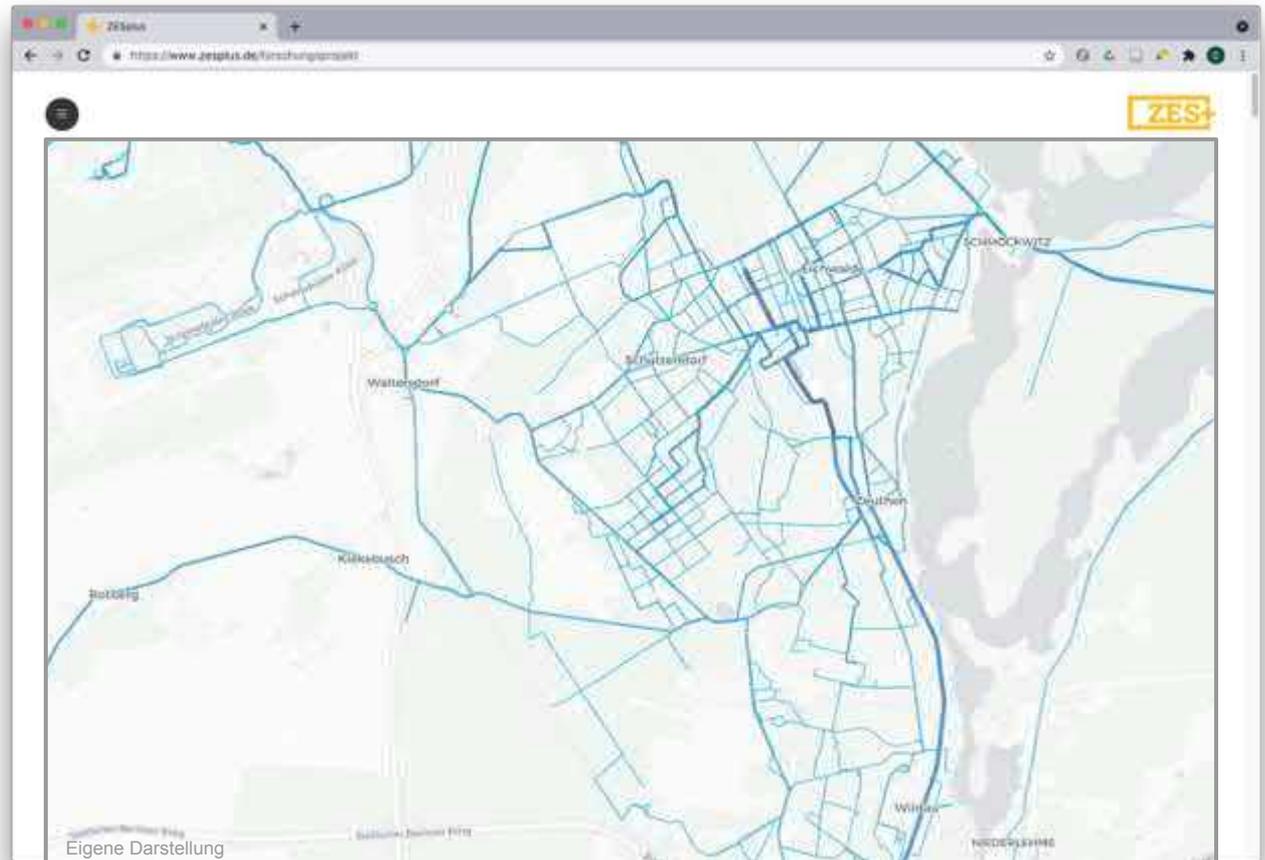
# Themenkarte „(Beinahe-)Unfälle und Sicherheitsempfinden“

## Zusammenfassen der Informationsebenen



## Datenbasierte Kommunikations- und Planungs- plattform

zur Darstellung komplexer räumlicher Zusammenhänge im Radverkehr sowie zur Unterstützung interkommunaler Zusammenarbeit durch die Bereitstellung notwendiger Informationen, um so die Herstellung durchgehender Radinfrastruktur zu begünstigen.

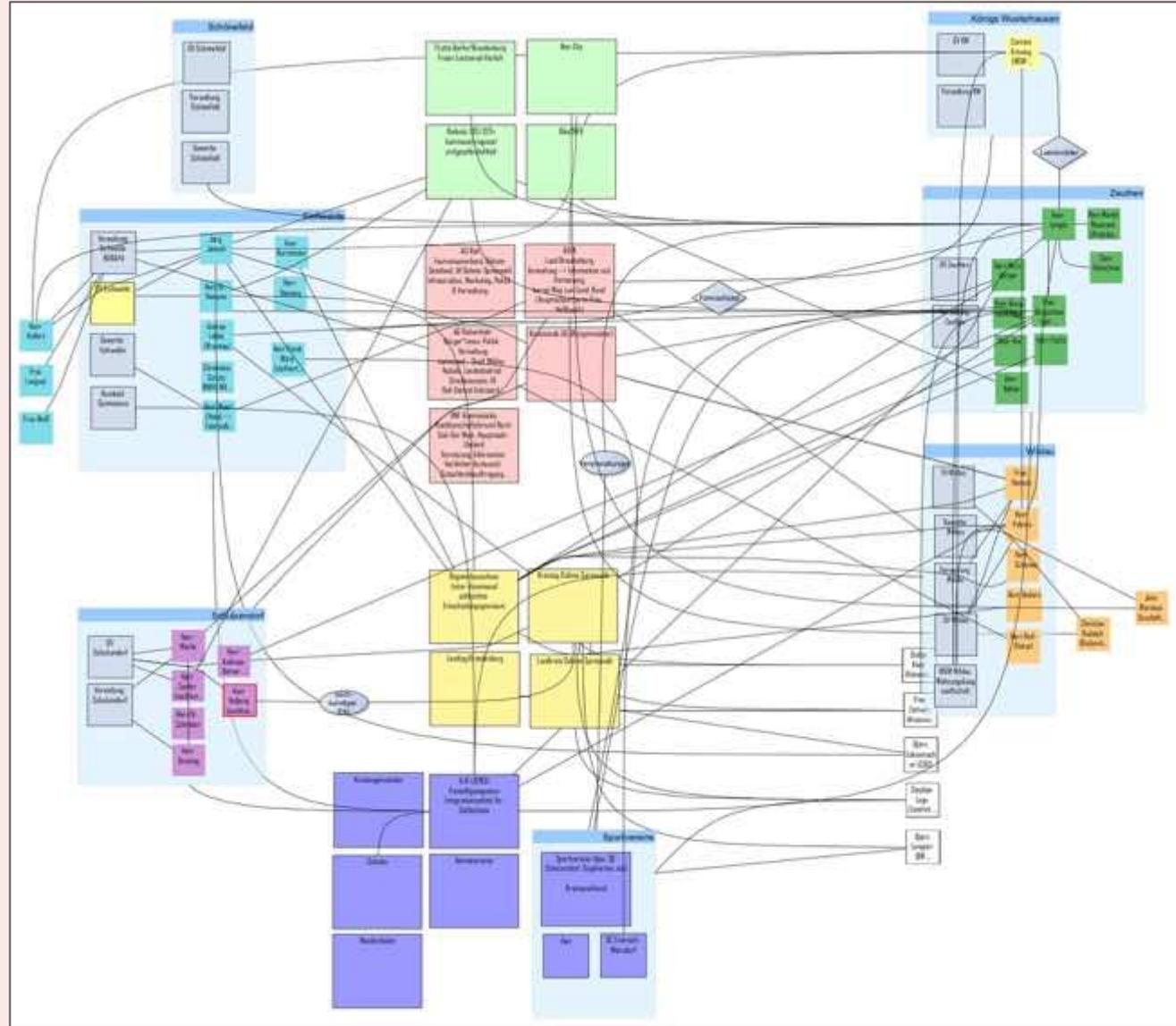


**Ziel: ("Objektive") Darstellung des Ist-Zustandes zur Förderung eines gemeinsamen (Problem-)Verständnisses**



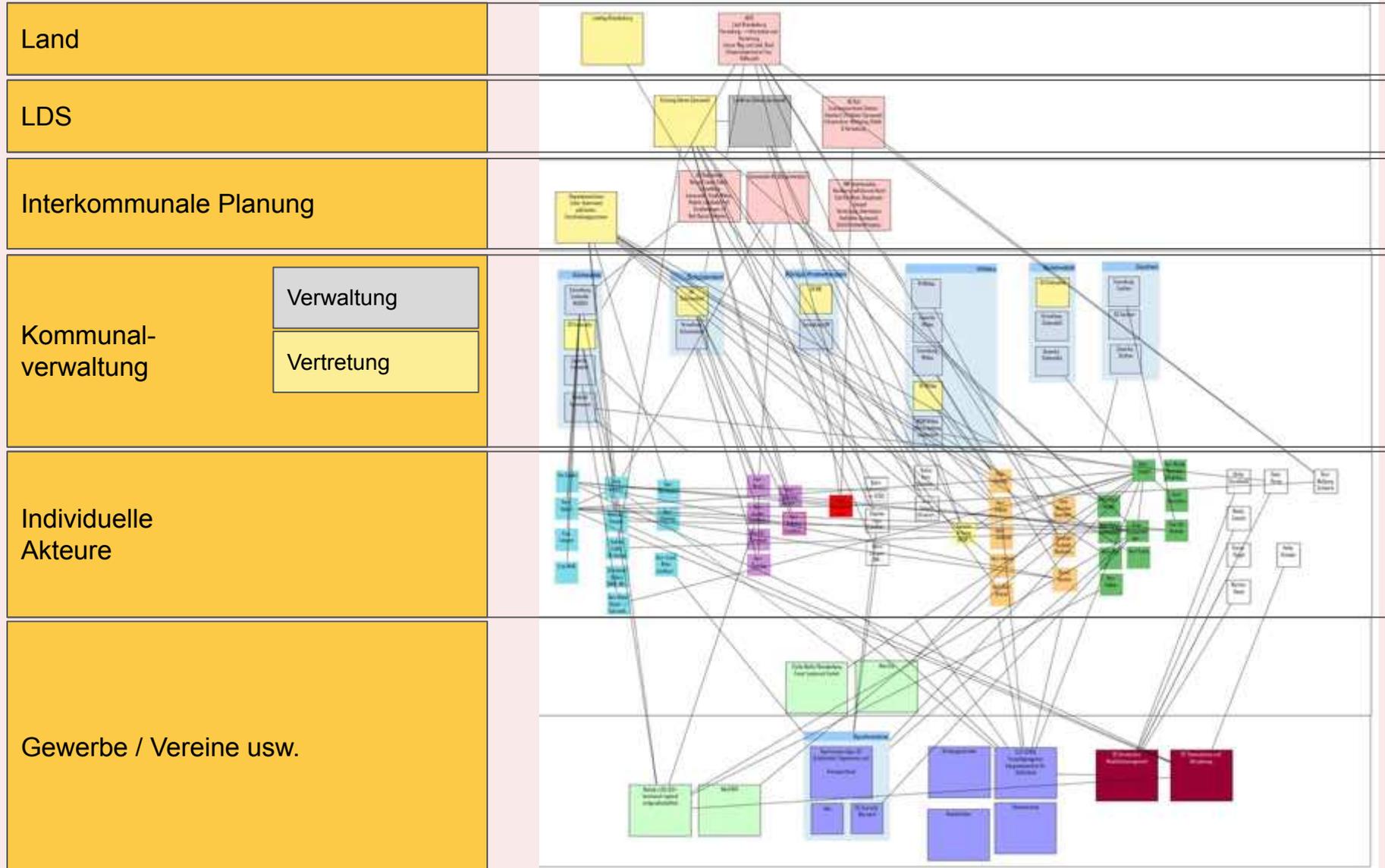
# A3 Begleitforschung, Akteurskonstellation

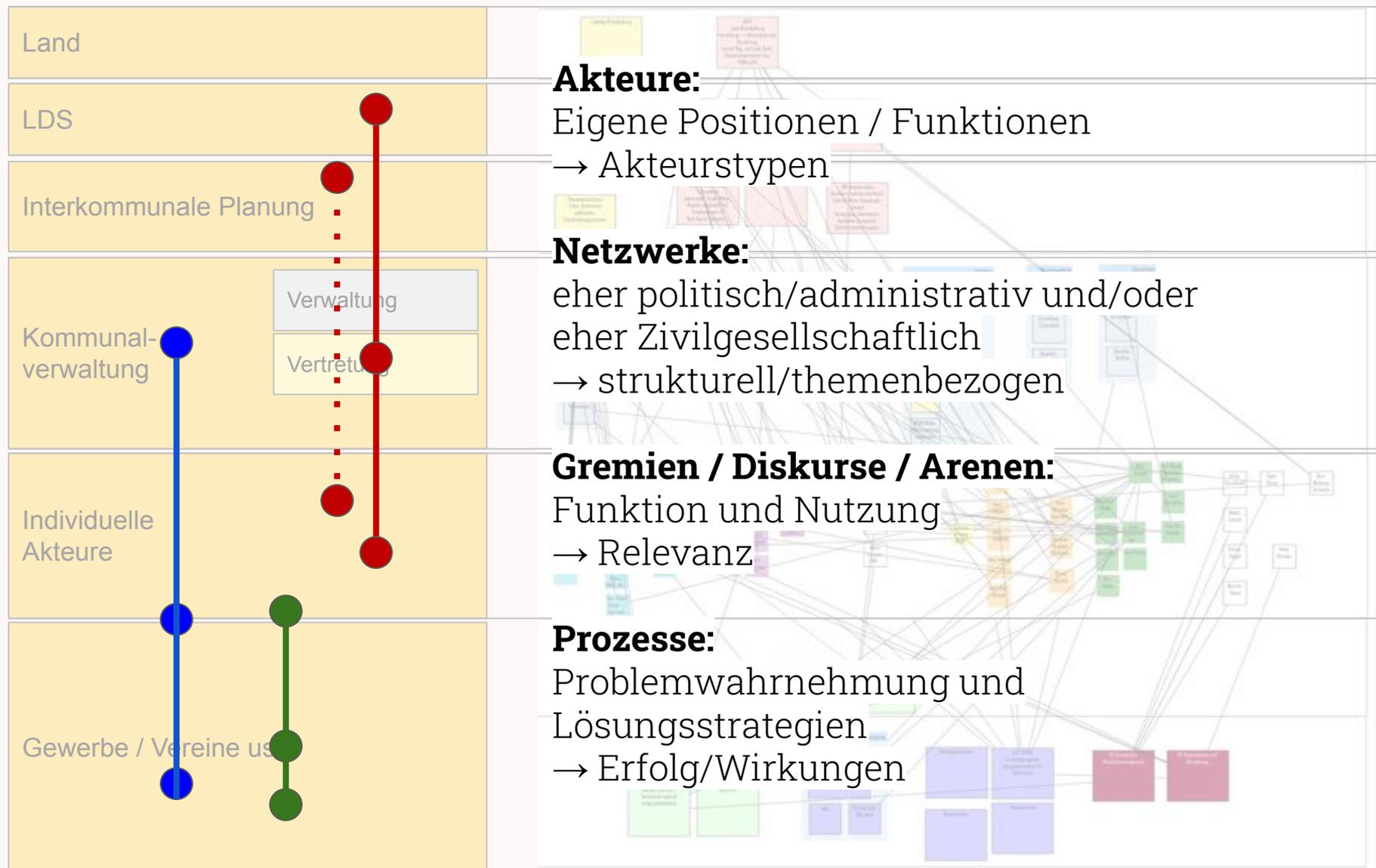
## Förderung der Fahrradmobilität in der ZESplus-Region



# A3 Begleitforschung, Akteurskonstellation

## Erste Erkenntnisse



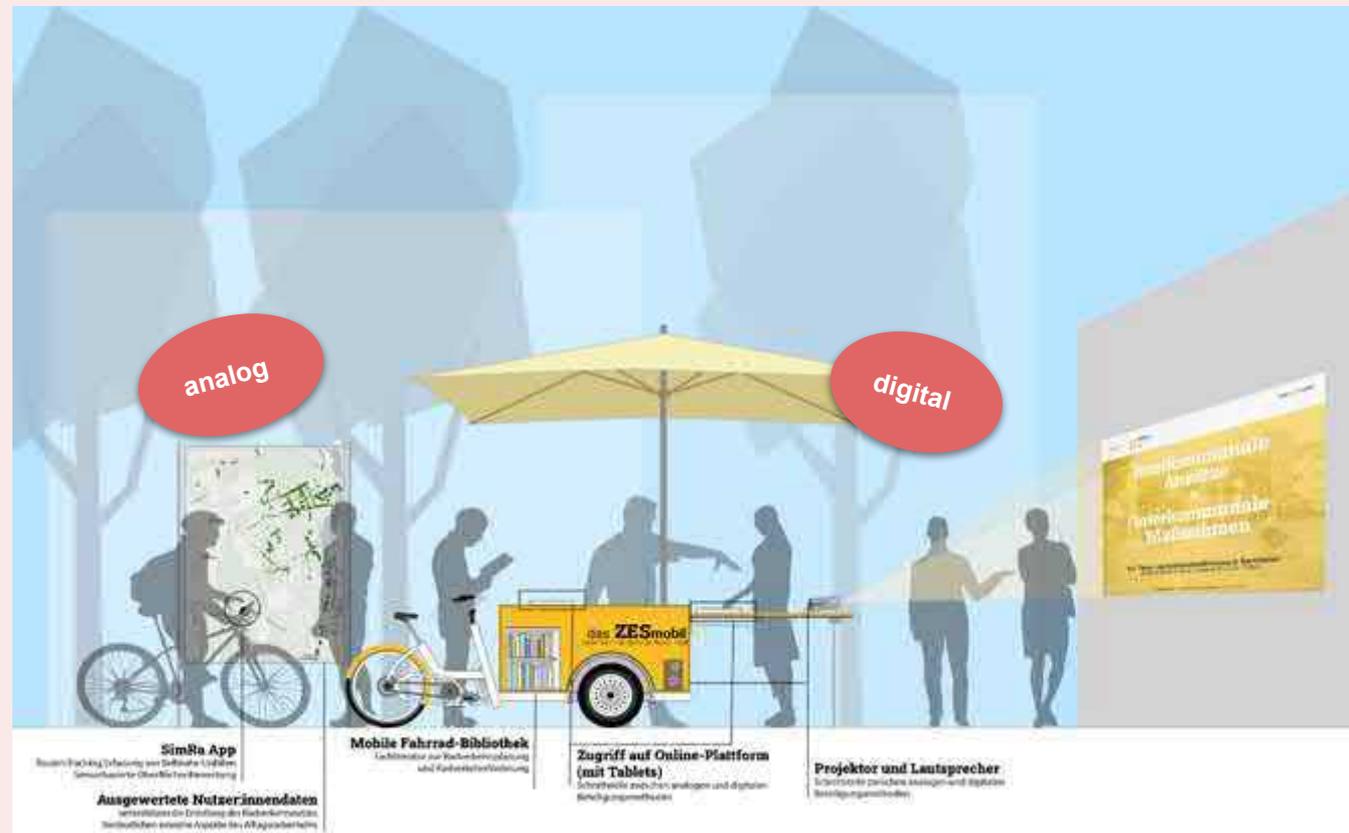




# Einbindung und Vernetzung relevanter Akteure in der ZESplus-Region

## Partizipative Einbindung und transdisziplinäre Vernetzung lokaler Akteure

bei der Konzeption des interkommunalen  
Radwegenetzes, der Entwicklung von Maßnahmen  
sowie bei der Umsetzung von Modellprojekten,



## Beteiligung im NUDAFa-Projekt

### Konzept-Ebene

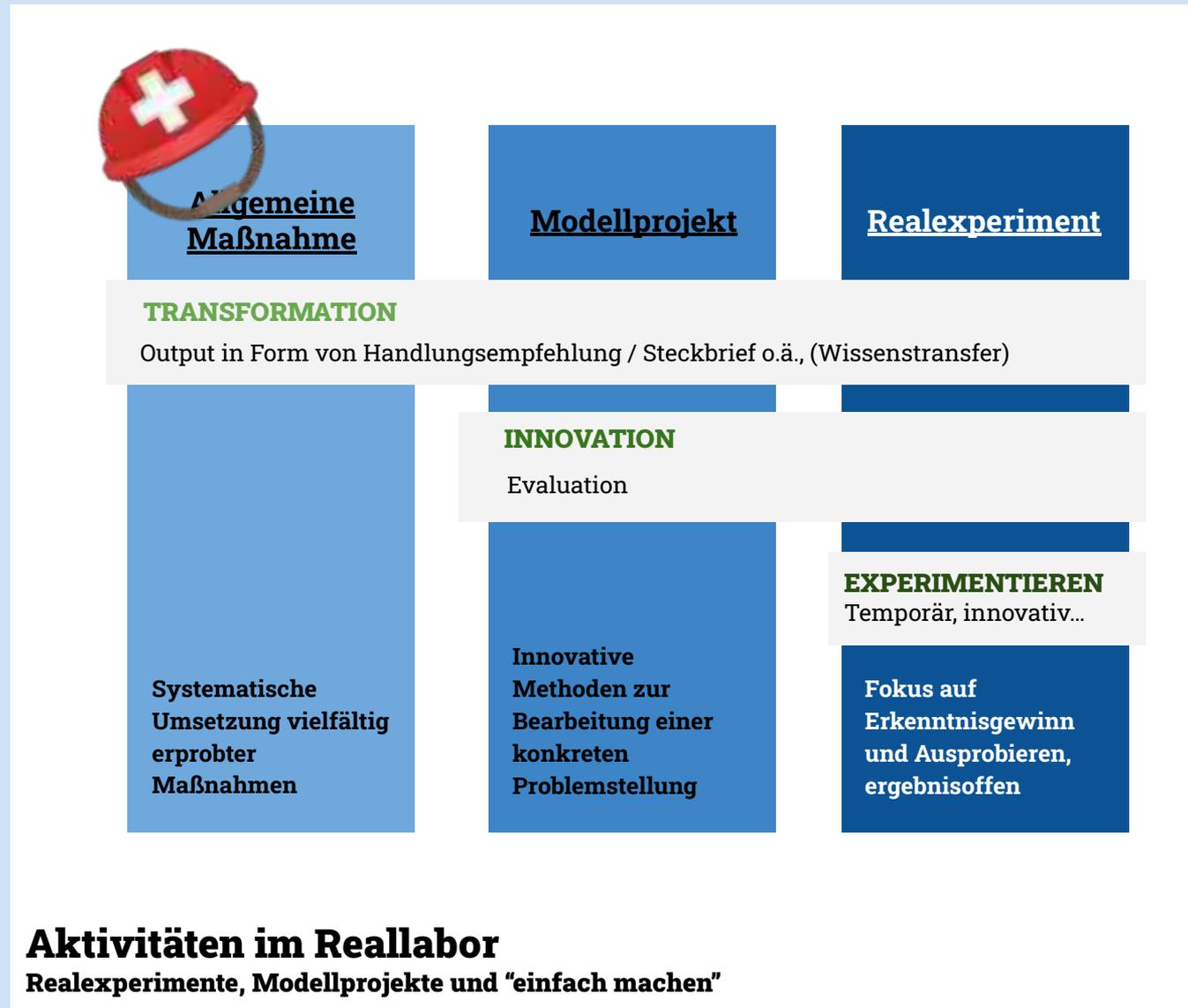
- + Bedarfe & Bedürfnisse identifizieren
- + Vision für die Region
- + Netzkonzeption (in Workshops)

### Beteiligung Projekt-Ebene

- + An konkreten Problemen und Projekten
- + Unterstützung bei eigenen Projekten

# Modellprojekte und Realexperimente

## Projekte im NUDAFa-Realabor



### Entwicklung übertragbarer Projekte, Strategien

und Tools, deren Evaluierung und der Transfer der Erkenntnisse in für andere Kommunen geeigneten Formaten. Parallel dazu sollen auf der Webplattform für andere Kommunen Handreichungen für konkrete Maßnahmen veröffentlicht werden.

### Aktivitäten im Reallabor

Realexperimente, Modellprojekte und "einfach machen"

Digitale Planungsplattform als interkommunales agiles, datengestütztes Radverkehrskonzept

Erprobung des Interkommunalen Radverkehrsmanagers

Kopfsteinpflaster-schleifen



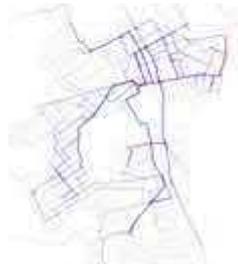
Dienstradleasing



Entwicklung übertragbarer Projekte, Strategien

und Tools, deren Evaluierung und der Transfer der Erkenntnisse in für andere Kommunen geeigneten Formaten. Parallel dazu sollen auf der Webplattform für andere Kommunen Handreichungen für konkrete Maßnahmen veröffentlicht werden.

Schulisches Mobilitätsmanagement



**Laufende Projekte im NUDAFa-Realabor**



## 2. Schritte auf dem Weg zur “Achse westlich der Bahn”

# Modellprojekt interkommunaler Zweirichtungsradweg

## Allgemeine Informationen



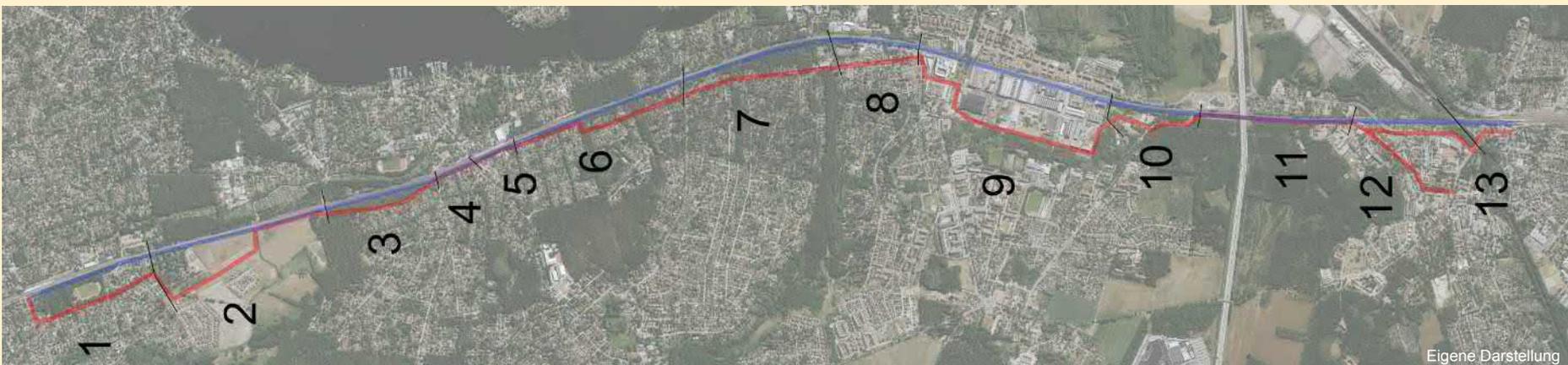
**Länge:** ca. 10 km

**Kommunen:** Eichwalde  
Zeuthen  
Wildau  
Königs Wusterhausen

**Streckenführung:**

- Baulich separiert
- Entlang der S-Bahn
- Auf bestehenden Straßen (Mischverkehr)

- Zielnetzlinie im  
RVK LDS 2035



# 1. Die Vision in den Köpfen verankern

## Ansprechende, zeitgemäße Infrastruktur



Eigene Darstellung



Eigene Darstellung



Eigene Darstellung

- Entwickeln einer Vision, mit Namen, Skizze und Beispielprojekte
- Austausch der BMs
- Vorstellung und Beschluss im "Regionalausschuss"

# Parallel dazu: 2. Übersicht verschaffen

## Unbedingt in Abschnitten, unbedingt in Arbeitsteilung



Eigene Darstellung

Abschnitt 1: S-Bahnhof Eichwalde /  
Max Liebermann-Straße

**Länge: 840 m**

### Schulzendorfer Str.

8,4 m / Asphaltdecke / beids. Längs  
-> im Mischverkehr?  
-> für Radfahrstreifen zu eng

### Gerhart-Hauptmann-Allee

9,1 m / Natursteinpflaster / wenig  
-> 30er Zone? / Fahrradstraße \*

### Kreuzung Stadionstr.

-> Überprüfen

### Gerhart-Hauptmann-Allee

5,5 m / Asphaltdecke / ?  
-> auch Anbindung für Zeuthen. W.  
-> im Mischverkehr

### FAZIT:

Als Übergangslösung geeignet,  
Bindet Schulzendorf an S-Bahn an  
Komfortable Führung des  
Radverkehrs schwierig

Eigentum: Alles Verkehrsflächen

-> Bahnbegleitend: Plausibel und Prioritär! Eichwalde östl. schlecht angebunden, ansonsten mit Vorteilen für Radverkehr, weil ohne Knotenpunkte.

**Länge: 730 m**

### Heinrich-Heine-Allee / Schwarzer Weg:

Beleuchtung vorhanden  
-> Gemeinsamer Geh/Radweg  
-> Ausbau Bestand

### Heinrich-Heine-Platz:

Niveaufreie Querung geplant:  
Bei Tunnel: Brücke notwendig  
(+150.000 €)  
Bei Brücke: Fortführung einfacher  
Querung Friedenstr. dann einfach!  
Bis dahin komplizierter  
Knotenpunkt

### Heinrich-Heine-Allee bis Bauhof:

8 m / unbefestigt /  
-> Gemeinsamer Geh/Radweg  
-> bzw. Ausbau Bestand

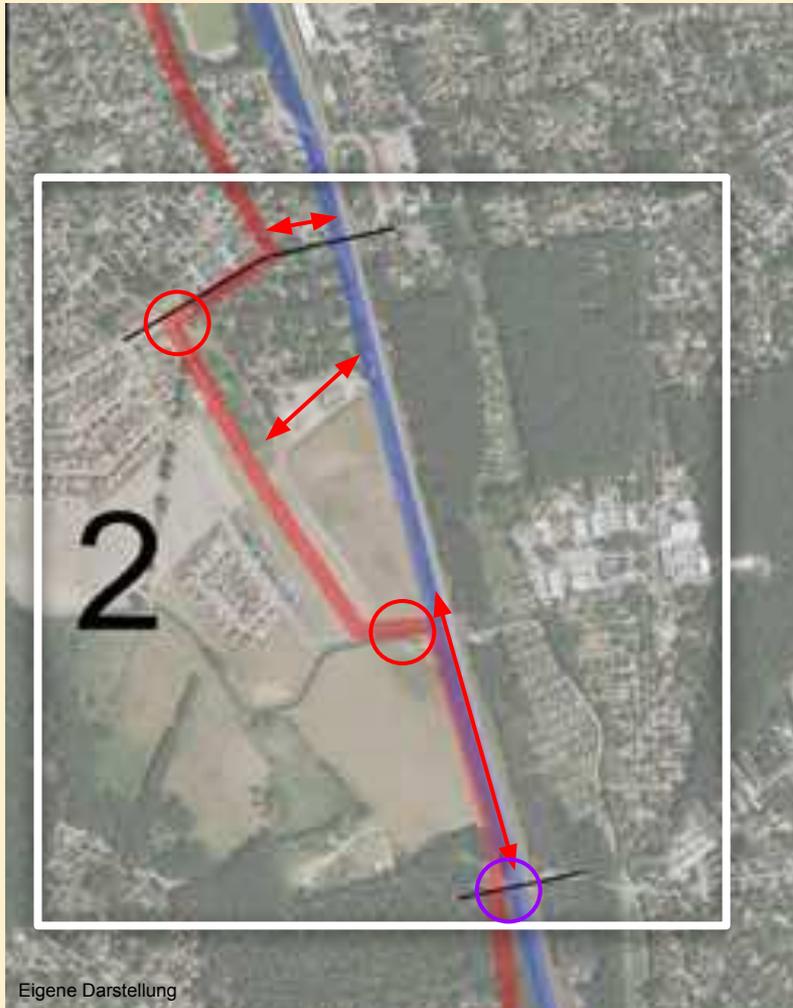
### FAZIT:

Sobald niveaufreie Querung geklärt:  
+ Hervorragende Verbindung  
+ wenig problem. Knotenpunkte  
- Anbindung Schulzendorf klären  
- Eichwalde östl. der Bahn schlecht  
angebunden -> **Lösung erarbeiten**

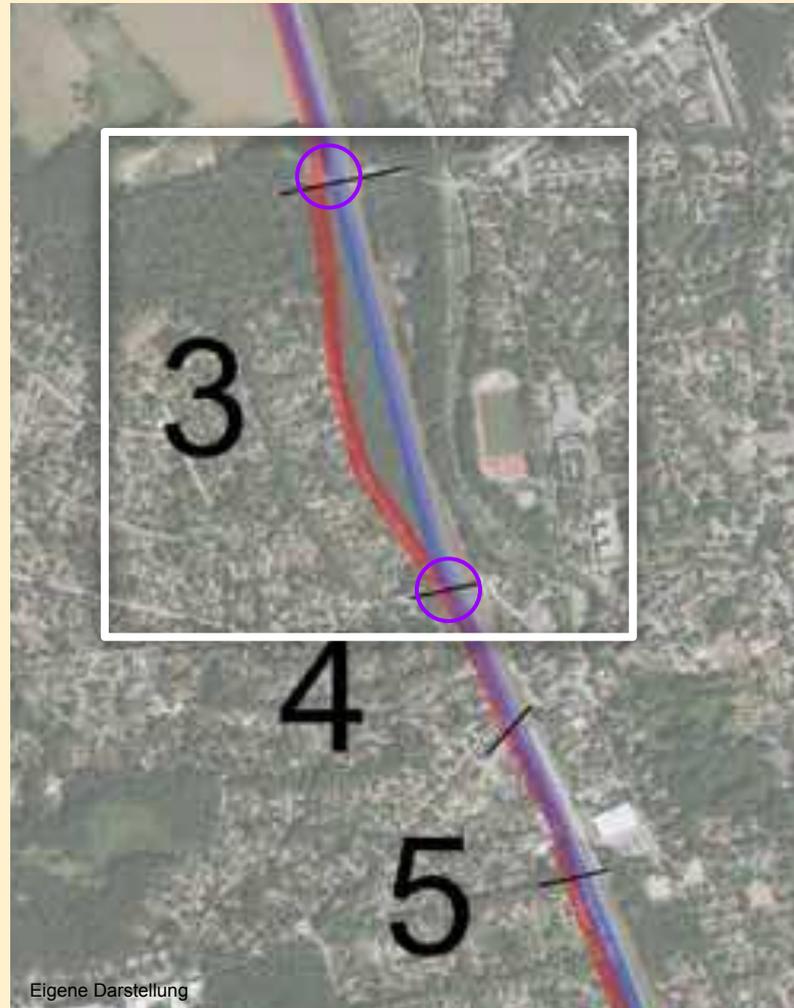
Eigentum: Eichwalde / Bahn

## Parallel dazu: 2. Übersicht verschaffen

Unbedingt in Abschnitten, unbedingt in Arbeitsteilung



Abschnitt 2: Zeuthener Winkel:  
Max-Lieberm.-Str. / Nordschranke

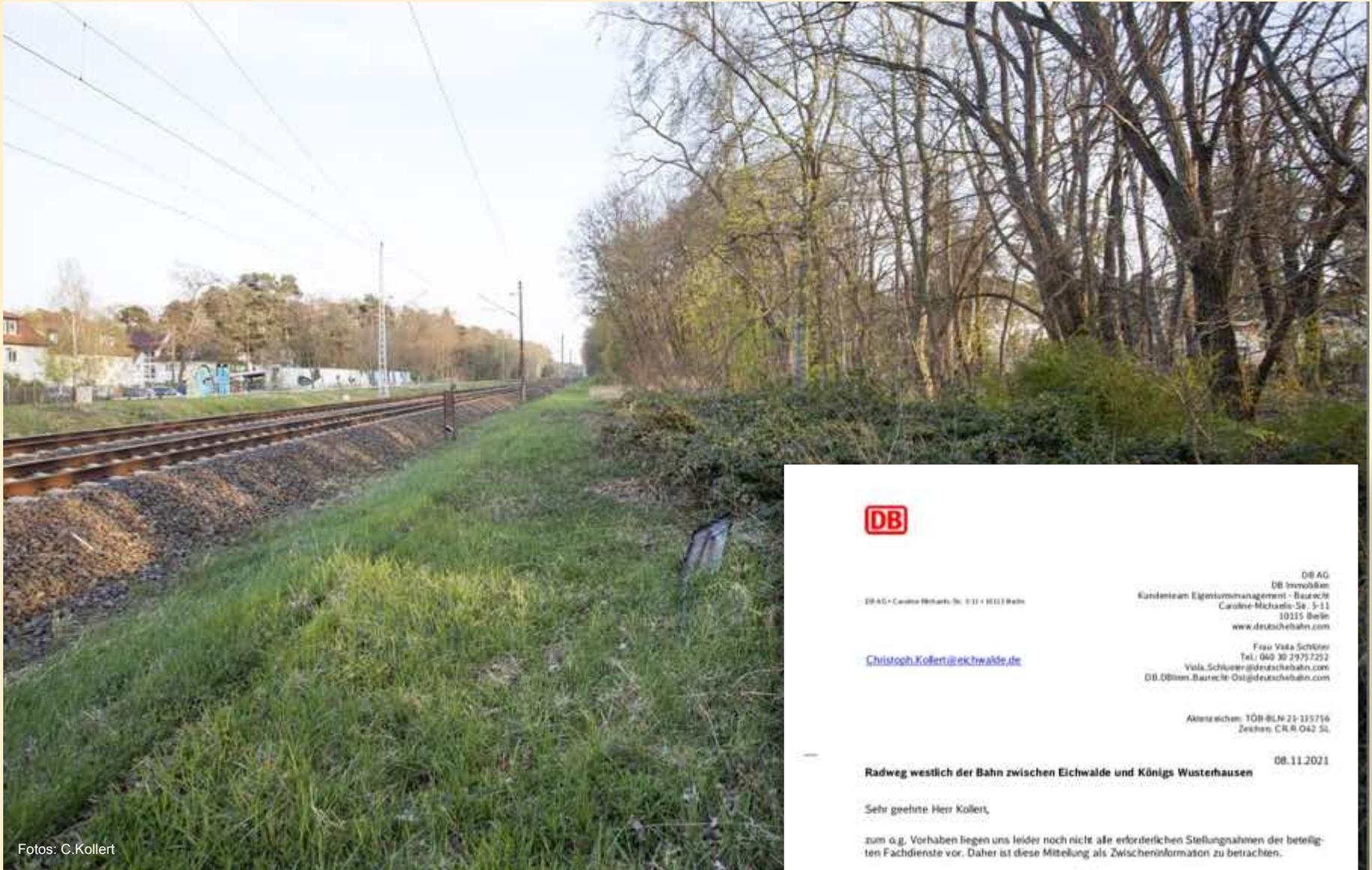


Abschnitt 3: Friesenstraße

...

# 3. Kontaktaufnahme mit der DB Immobilien

## Prüfung eines für den Radweges freigegebenen Betriebswegs



Fotos: C.Kollert



DB AG  
DB Immobilien  
Kliententeam Eigenheimmanagement - Baurechte  
Caroline-Michaelis-Str. 3-11  
10115 Berlin  
www.deutschebahn.com

Frau Viola Schöne  
Tel: 040 30 29757252  
Viola.Schoener@deutschebahn.com  
DB.DBImm.Baurechte-03@deutschebahn.com

Altanzzeichen: TÖB-RLN 21-115716  
Zeichen: CLR.042.51

08.11.2021

**Radweg westlich der Bahn zwischen Eichwalde und Königs Wusterhausen**

Sehr geehrte Herr Kollert,

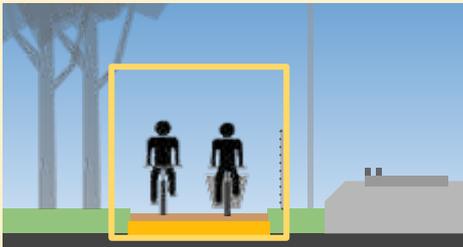
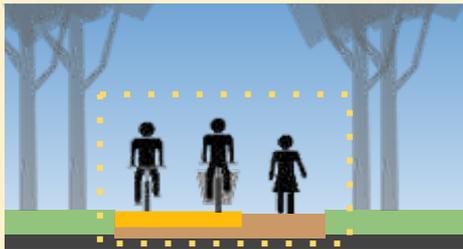
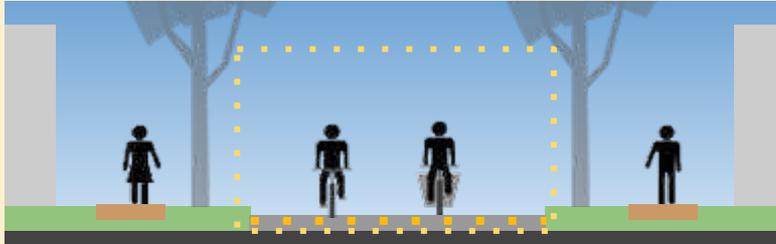
zum o.g. Vorhaben liegen uns leider noch nicht alle erforderlichen Stellungnahmen der beteiligten Fachdienste vor. Daher ist diese Mitteilung als Zwischeninformation zu betrachten.

Die DB Netz AG teilt zum o.g. Vorhaben folgendes mit:



# 5. Standards, Realität, Erwartungsmanagement, Kompromisse

## Auswahl Varianten RVA $\longleftrightarrow$ Förderprogramm?



Eigene Darstellungen

- Work in Progress
- vgl. andere Vorträge im Anschluss

### RadRevolution

Sonderprogramm Stadt und Land

**Was** Wir finanzieren **erstmalig** Radwege in Ländern & Gemeinden!  
**Warum** In unserem föderalen System sind Länder und Gemeinden für ihre Infrastruktur zuständig. Mit den Finanzhilfen aus unserem **Sonderprogramm** unterstützen wir sie jetzt dabei.  
**Wie** Vertreter:innen vor Ort stellen einen Antrag an ihr Bundesland. Der Bund unterstützt dann **schnell und unbürokratisch** – mit bis zu **90%**.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

#### Richtlinie des Landkreises Dahme-Spreewald über die Gewährung von Zuweisungen für Strukturmaßnahmen (Strukturfondsrichtlinie)

##### 1. Zuwendungsgegenstände

1.1 Der Landkreis fördert gemäß § 122 der Konsumsicherung des Landes Brandenburg (BspV) die kreisangehörigen Städte, Gemeinden und Ämter bei der Erfüllung ihrer Aufgaben, ergänzt durch sein Willeh die Selbstverwaltung der Städte, Gemeinden und Ämter und trägt zu einem Ausgleich der unterschiedlichen Belastungen bei.

Ziele der Förderlinie sind, die Erhaltung und den Ausbau von Strukturen des Gemeinwesens im Gebiet des Landkreises zu unterstützen und die kommunalen Handlungsmöglichkeiten zu stärken. Die finanzielle Förderung soll die Kommunen in die Lage versetzen, ihre eigenen Aufgaben, die sie ohne Unterstützung des Kreises nicht oder weniger wirksam erfüllen könnten, in eigener Zuständigkeit wahrzunehmen.

Aufgrund der besonderen Aufbau- und Ergänzungsfunktion sind Zuweisungen nach dieser Richtlinie gegenüber anderen Finanzierungs- beziehungsweise Förderinstrumenten grundsätzlich subsidiär. Die Antragsteller sind verpflichtet, diese Mittel (z. B. Förderprogramme des Landes bzw. Bundes) vorrangig für ihre Bedarfslagen einzusetzen.

Der Landkreis Dahme-Spreewald fördert somit als zweckgebundene Zuweisung konkret die folgenden Bereiche:

##### Förderbereich 1 – Strukturmaßnahmen:

A) Förderung investiver Strukturmaßnahmen von überörtlicher Bedeutung im Gebiet des Landkreises Dahme-Spreewald. Gefördert werden Investitionen in das unbewegliche Anlagevermögen (Neubauten, Modernisierungen und grundlegende Sanierungen).

B) Förderung freizuschaffender Kommunen für investive Strukturmaßnahmen von überörtlicher und überörtlicher Bedeutung im Gebiet des Landkreises Dahme-Spreewald. Gefördert werden Investitionen in das unbewegliche Anlagevermögen (Neubauten, Modernisierungen und grundlegende Sanierungen).

C) Förderung der Eigenanteile von freizuschaffenden Kommunen (oder Freizeitanlagen) mit überörtlicher Bedeutung bei Inanspruchnahme von investiven Förderprogrammen. Gefördert werden danach Investitionen in das unbewegliche Anlagevermögen (Neubauten, Modernisierungen und grundlegende Sanierungen) und in das bewegliche Anlagevermögen mit einem Anschaffungswert von 50 TE.

##### 1.2 Förderbereich 2 – Betriebsmaßnahmen:

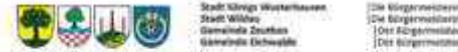
Förderung des Ausbaus und der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sowie die diesbezügliche Förderung des Eigenanteils bei Inanspruchnahme von Drittleistungen.

Förderfähig sind insbesondere folgende Maßnahmen:

A) Investive Radverkehrsmaßnahmen



# 6. Gemeinsame Antragstellung (für Planungskosten) Über die Kreisstrukturförderrichtlinie



Die Bürgermeistern  
(Die Bürgermeisterin)  
Der Bürgermeister  
Der Bürgermeisterin

mit Hilfe von Santa Infarces Bereich Unfall (mailto: [santa.infarces@stkt.de](mailto:santa.infarces@stkt.de)) und dem Kartierten/ Schwelger zeigen sich entlang der von zu planenden Route sowie der Hauptverkehrsroute über die Wusterhausen- und Schuttritz eine Klüftung von Unfällen, mit auch mit Schwerverletztungen. Dies ist insbesondere auch die dringend notwendige Anpassung der Fahrbahnverhältnisse an den Verkehr zu berücksichtigen, um den Schuttritz Verkehr sicheren Schutzwege zu ermöglichen.



## Antrag auf Gewährung einer Zuwendung gemäß der Richtlinie des Landkreises Dahme-Spreewald über die Gewährung von Zuweisungen für Strukturmaßnahmen (Strukturförderrichtlinie)

Landkreis Dahme-Spreewald  
Dezernat V  
für Verkehr, Bauen und Umwelt  
Routenpass 12  
15697 Lübben (Spreewald)

**1. Antragstellerin**

Betreiberbezeichnung: Eichswalde, Zeuthen, Wilau, Königs Wusterhausen (bevollmächtigt)

Anschrift (Straße, Nr., PLZ, Ort): Schweißstraße 3, 15711 Königs Wusterhausen

Ansprechpartnerin: Stadteinkauf Plänen und Liegenschaften, Timm Johannemann

Telefon: 03375 273 128 Fax:

E-Mail: [timt.johannemann@stadt-kw.de](mailto:timt.johannemann@stadt-kw.de)

**2. Bankverbindung**

Kreditinstitut: Deutsche Bank BIC: DEUTDE33HAN

Kontoinhaber: Stadt Königs Wusterhausen IBAN: DE1312070000332818009

**3. Maßnahme**

3.1 Zuwendungsgegenstand:

Förderbereich 1 (Strukturmaßnahmen)  
 A  B  C  
 Förderbereich 2 (Radverkehrsmaßnahmen)  
 A  B  C  
 Förderbereich 3 (Raumentwicklung)

3.2 Bezeichnung: Interkommunaler Radweg westlich der Bahn von Eichswalde bis KW

3.3 Zeitraum vom: 23.09.2021 bis: 31.12.2022

3.4 Gesamtkosten: 233.000,00 €

3.5 Höhe der beantragten Zuwendung: 188.400,00 €

**4. Finanzierungsplan**

4.1 Gesamtkosten (Betr. Nr. 3.4): 233.000,00 €

**Tabelle 2: Übersicht Streckenabschnitte interkommunaler Radweg westlich der Bahn**

Strecke	Streckenlänge	Planungskosten	Umsatz
<b>BOHMWALDE</b>			
Abschnitt 1	0,8 km	110.000 €	80.000 €
Abschnitt 2a	1,0 km	110.000 €	80.000 €
<b>ZEUTHEN</b>			
Abschnitt 2b	1,0 km	110.000 €	80.000 €
Abschnitt 3	1,0 km	110.000 €	80.000 €
Abschnitt 4	1,0 km	110.000 €	80.000 €
Abschnitt 5	1,0 km	110.000 €	80.000 €
Abschnitt 6	1,0 km	110.000 €	80.000 €
<b>WILAU</b>			
Abschnitt 7	1,0 km	110.000 €	80.000 €
Abschnitt 8	1,0 km	110.000 €	80.000 €

Strecke	Streckenlänge	Planungskosten	Umsatz
<b>BOHMWALDE</b>			
Abschnitt 1	0,8 km	110.000 €	80.000 €
Abschnitt 2a	1,0 km	110.000 €	80.000 €
<b>ZEUTHEN</b>			
Abschnitt 2b	1,0 km	110.000 €	80.000 €
Abschnitt 3	1,0 km	110.000 €	80.000 €
Abschnitt 4	1,0 km	110.000 €	80.000 €
Abschnitt 5	1,0 km	110.000 €	80.000 €
Abschnitt 6	1,0 km	110.000 €	80.000 €
<b>WILAU</b>			
Abschnitt 7	1,0 km	110.000 €	80.000 €
Abschnitt 8	1,0 km	110.000 €	80.000 €



...

## **8. Bewilligung (24.02.2022)**

Finanzierung der Planungskosten (80%),  
"Schwung" mitnehmen! Nachweis Eigenanteil usw...

## **9. Abstimmungstreffen Arbeitsebene**

### **Auswertung Fallbeispiele Verwaltungsvereinbarungen**

(Interkommunale Zusammenarbeit ist vielfach erprobt) Klärung nächster Schritte, Verfahren, Vereinbarungen usw.

## **10. Abstimmungstreffen Bürgermeister\*innen**

Entscheidungen zu Verantwortlichkeit, Kostenverteilung usw.

## **11. Aufsetzen Kooperationsvereinbarung**

Aufgabenverteilung: KW: Finanzen, Eichwalde: Koordination  
Risiken / Beauftragung in Stufen? / Finanzielle Abwicklung usw.

## **12. Ausschreibung Planungsleistungen**

Art des Vergabeverfahrens wird derzeit noch geklärt

## **13. Umsetzung einzelner Abschnitte je nach Kommune**

bspw. in Zeuthen im Rahmen des Radverkehrskonzepts

...

# Die wesentlichen Lösungsansätze des NUDAFa-Projekts sind...

Datenbasierte  
Kommunikations-  
und Planungs-  
plattform

zur Darstellung  
Zusammenhänge  
Unterstützung  
durch die  
um so  
Radinfrastruktur

Interkommunale Zusammenarbeit fördern:  
Gemeinsames Verständnis, gemeinsame Vision &

# Wandel & Transformation! [Aufbruchsstimmung]

Partizipative  
Einbindung und  
transdisziplinäre  
Vernetzung  
Akteure

bei der Konzeption des interkommunalen  
Radwegenetzes, der Entwicklung von Maßnahmen  
sowie bei der Umsetzung von Modellprojekten,

Bilden von Allianzen und Kooperationen

*“Politische Verhältnisse, Infrastruktur und Nutzerverhalten ändern dauert lange!”\*  
(Jens Stachowitz)*

Interkommunaler Radverkehrsmanager:

Zusätzliche Ressourcen für Zukunftsaufgabe RVF

Entwicklung  
übertragbarer  
Projekte, Strategien

und Tools, deren Evaluierung und der Transfer der  
Erkenntnisse in für andere Kommunen geeigneten  
Formaten. Parallel dazu sollen auf der Webplattform  
für andere Kommunen Handreichungen für konkrete  
Maßnahmen veröffentlicht werden.

**(wenns klappt Modellprojekte)**

Modellprojekte und Realexperimente

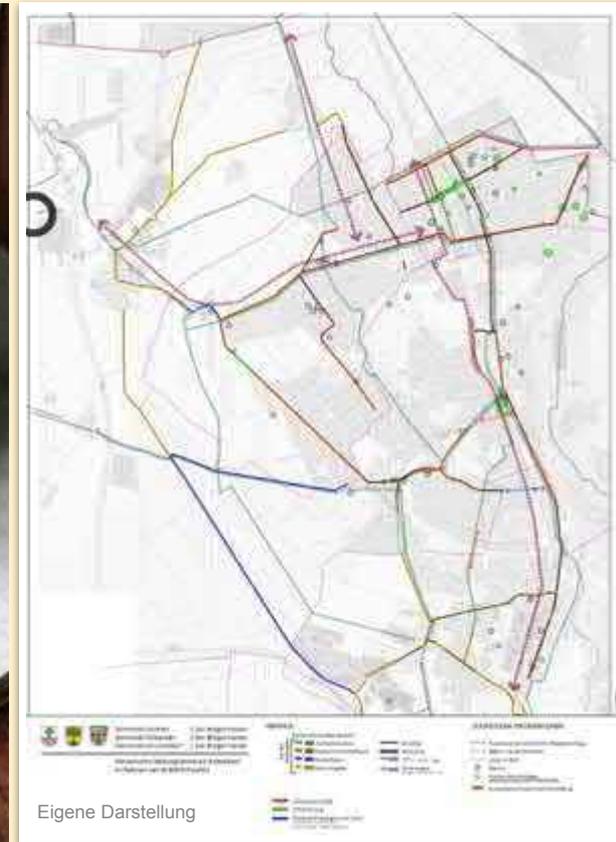
Wissen (in “mundgerechten Häppchen”) bereitstellen

**3. Klingt ja ganz gut,  
aber wie hilft mir  
das jetzt in  
der Praxis?**



# Ratschläge für frustrierte Radverkehrsmanager\*innen und solche, die dabei sind welche zu werden

Foto von [congerdesign](#) auf [Pixnio](#)



## 1.

**Einfach mal bei den  
Nachbarkommunen anrufen**

- + Einen Kaffee trinken
- + Sich austauschen

- Vermutlich ähnliche Probleme
- Vermutlich ähnliche Lösungen
- Motivation abholen
- Inspiration abholen
- Zusammenarbeit auf Verwaltungsebene  
bzw. "Runden Tisch", gemeins. Stellungnahme

**HINTERGRUND**

**-> Mit Gleichgesinnten  
austauschen**

**Gemeinsam arbeiten:**

**-> Perspektive teilen**

**-> Ressourcen teilen**

# Ratschläge für frustrierte Radverkehrsmanager\*innen und solche, die dabei sind welche zu werden



Foto: C.Kollert



Foto: C.Kollert

## 2.

### Einfach mal eine Radtour machen

- + Mit der Verwaltung
- + Mit der Politik
- + Pausen machen
- + Fotos machen

- Ziemlich viele Menschen interessieren sich für den Radverkehr, die anderen kann man (teilweise) begeistern
- Auch kleine Events helfen schon
- Im nächsten Jahr eine Rund- / Sternfahrt organisieren

### HINTERGRUND

- > Allianzen bilden
- > Wenn es gewollt ist, können Kommunen viel schneller handeln, als man denkt

# Ratschläge für frustrierte Radverkehrsmanager\*innen und solche, die dabei sind welche zu werden



Foto: L. Wilhelm



Foto: C.Kollert



Eigene Darstellung

## 3. Einfach loslegen

- + nicht abschrecken lassen (Richtlinien, Widerstand ...)
- + Kein falscher Perfektionismus
- + ... vor allem nicht als "Einsteigerkommune"

- Auch kleine Maßnahmen (STADTRADELN / Lastenrad) helfen (um langsam "die Pfade auszutreten")
- Nicht-premium Radverkehrsförderung ist besser als gar keine Radverkehrsförderung
- Der Haushalt gibt oft sowieso erstmal nicht mehr her
- Ideen in den Köpfen verankern

## HINTERGRUND

-> Verkehrswende findet in kleinen Schritten statt

-> Sobald es ernst wird braucht man sowieso Kollegen / Büros

# Welche Maßnahmen und kleinen Schritte stellen sich tatsächlich den Hemmnissen und Herausforderungen?

**Ziel nicht aus den Augen verlieren.**

# Anmerkungen? Fragen?

[www.ZESplus.de](http://www.ZESplus.de)