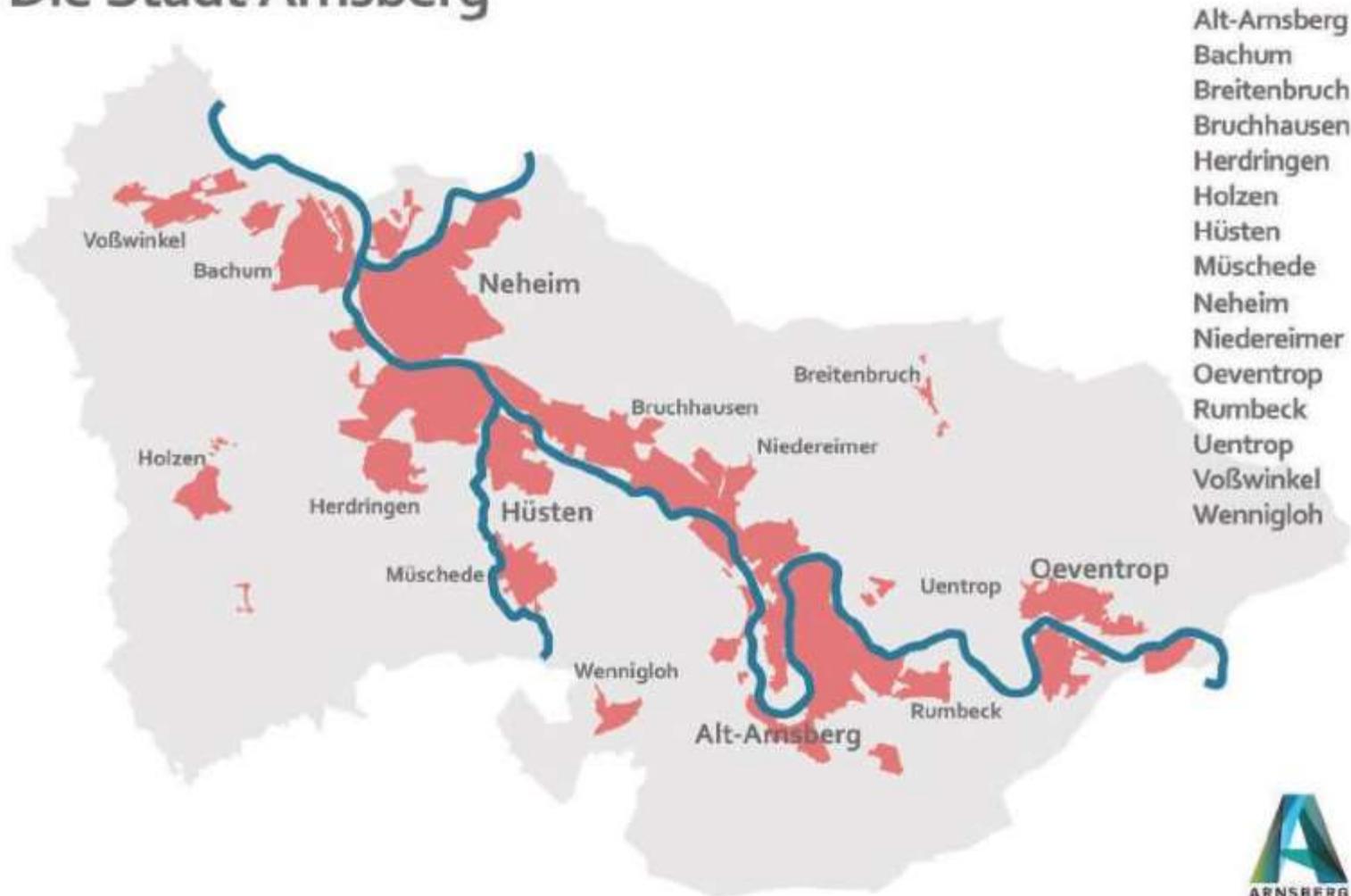


Radverkehrsförderung trotz bewegter Topographie?

Das Beispiel der Stadt Arnsberg

Die Stadt Arnsberg



Radverkehrsförderung trotz bewegter Topographie?

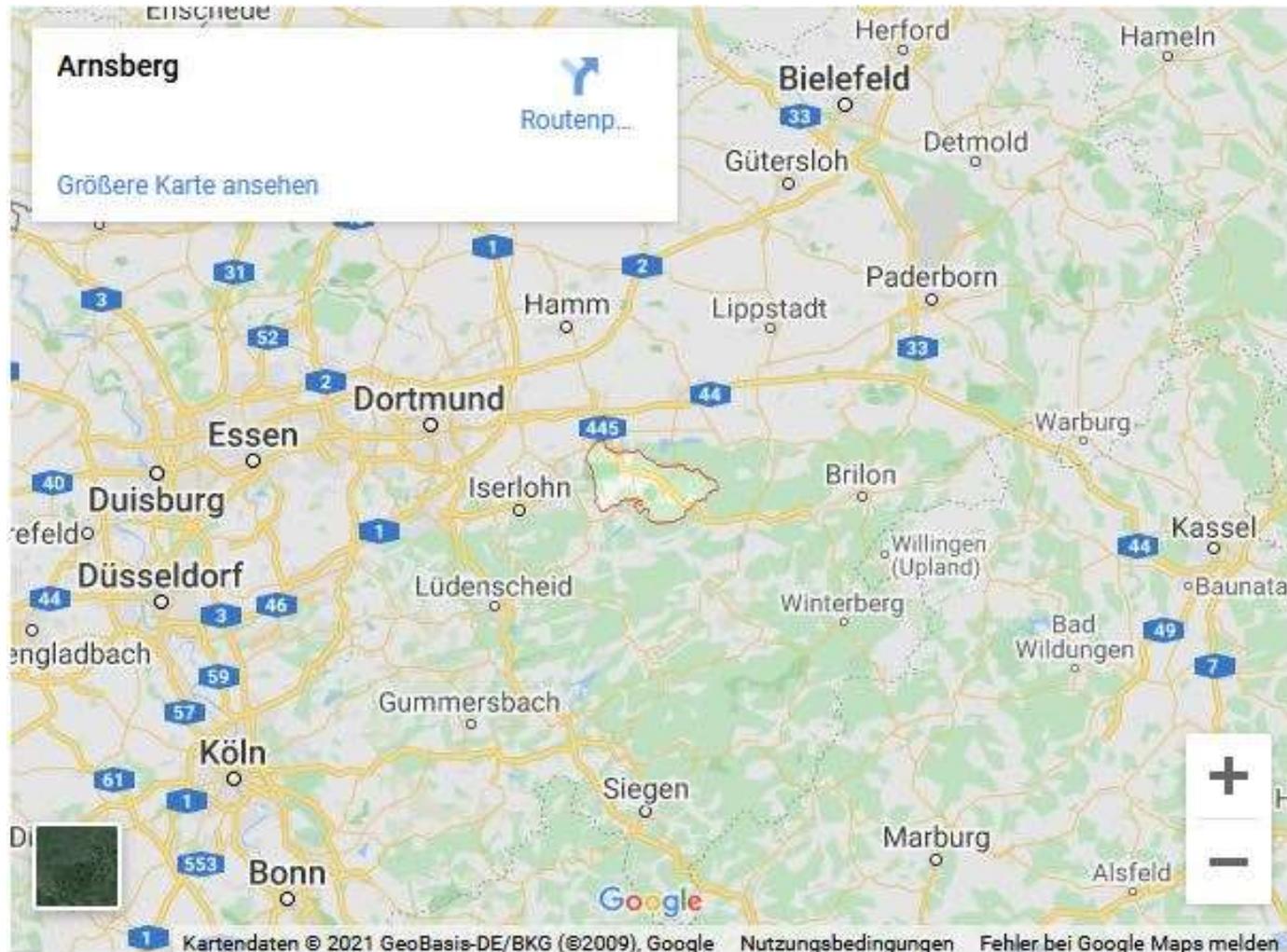
Das Beispiel der Stadt Arnsberg



© GoogleMaps

Radverkehrsförderung trotz bewegter Topographie?

Das Beispiel der Stadt Arnsberg



Radverkehrsförderung trotz bewegter Topographie?

Das Beispiel der Stadt Arnsberg



© Stadt Arnsberg

Längsausdehnung der Stadt rd. 25 km

Fläche: 194 qkm, davon 25 % NSG

Mit 74.500 Einwohnern größte Stadt im
Hochsauerlandkreis

Verteilt auf 3 städtische Zentren
und 12 Dörfer

Höhenlage 145 m bis 420 m

Herausforderungen:

Stadtstruktur:

- Vernetzung der polyzentrischen Stadtstruktur
- Förderung der „kurzen Wege“ (dezentrale Versorgung, Nutzungsmischung)
- Überwinden von Distanzen und Barrieren



Herausforderungen:

Bis zur Eröffnung der Autobahn in den 1990er Jahren lief der komplette, auch der überregionale Verkehr mit all seinen Belastungen und Gefährdungen auf der Taltrasse durch die Ortslagen.

Es war praktisch unmöglich, diese Wege mit dem Rad zu nutzen.

Radverkehr wurde – auch wg. der Topographie - als reiner Freizeitverkehr angesehen und spielte in der Verkehrsplanung keine entscheidende Rolle (Bsp. beim Bau des Altstadttunnels).

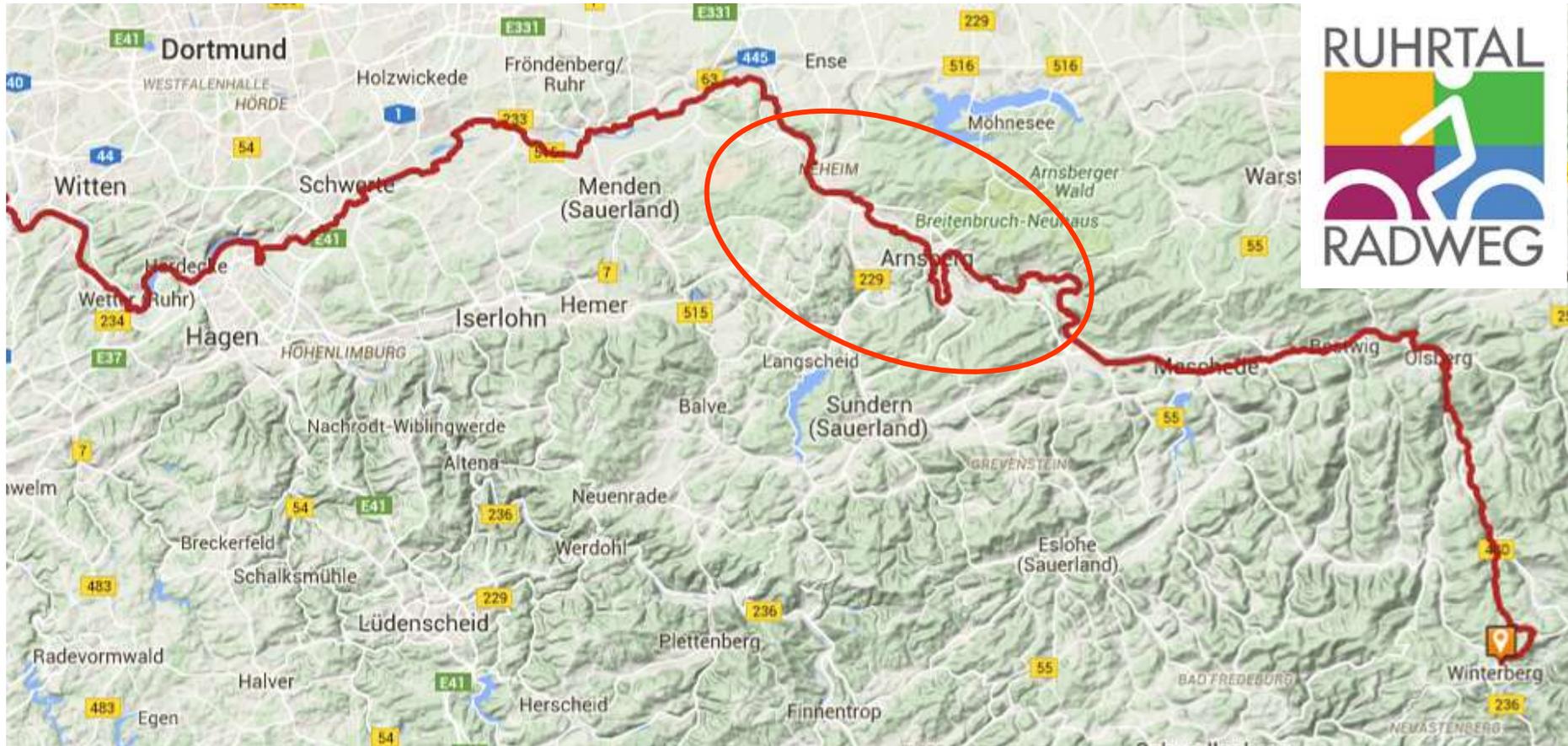
Herausforderungen:

Radfahrer waren im Ortsbild nicht präsent, weshalb auch der Bedarf für neue Angebote nicht gesehen wurde.

Es wurden lediglich mehr oder weniger isolierte Abschnitte (meist Radfahrstreifen) im Zusammenhang mit Neubauvorhaben geplant.

Trotzdem waren einzelne Bauvorhaben in der Politik heftig umstritten, da sie angeblich die Abläufe des MIV stören würden.

Die Grundidee: Mit Hilfe des Radtourismus, Radverkehrsförderung zu etablieren



Initial: Eröffnung des RTRW in 2006

© Ruhr Tourismus

Die Grundidee: Mit Hilfe des Radtourismus, Radverkehrsförderung zu etablieren

Erste **Frequenzzählungen** verdeutlichen die bald schon spürbaren lokalen Effekte des Radtourismus in Arnsberg.

Das erleichtert die politische Diskussion über Finanzierung und Maßnahmen der Radverkehrsförderung.

Das neue Wege- und Streckenangebot wird von den Bürgerinnen und Bürgern schnell als attraktives Naherholungsangebot angenommen.

Das städtische Engagement in diesem Bereich wird allseits begrüßt und schon bald eingefordert.

Meilensteine zur Etablierung der Radverkehrsförderung

1. Initiative ergreifen

Erstellung eines ersten Handlungs- und Maßnahmenkonzeptes im
Frühjahr 2007 (sog. 40-Punkte-Programm)

2. Politik einbinden

Einbringung der Grundsätze und Programme
in die kommunalen Entscheidungsgremien

3. Strukturen schaffen

Benennung eines städtischen Radverkehrsbeauftragten
in direkter Zuordnung zur Dezernatsleitung

Meilensteine zur Etablierung der Radverkehrsförderung

6. Radverkehr als Thema weiterentwickeln

Durchführung von und Teilnahme
an Veranstaltungen rund um das Thema Rad

7. Kooperieren

Aufnahme in die AGFS NRW und Mitarbeit
in den Gremien und Arbeitskreisen

8. Realisieren und präsentieren

Schrittweise Ergänzung und Umsetzung des
sog. 40-Punkte-Programms

Meilensteine zur Etablierung der Radverkehrsförderung



9. Fortschreibung der konzeptionellen Radverkehrsförderung

2015 hat der Rat der Stadt Arnsberg den
Masterplan Mobilität 2030 beschlossen

10. Radverkehrsförderung als System

- Infrastruktur
- Service
- Öffentlichkeitsarbeit

Angestrebte Veränderung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) in Arnsberg



Verkehrsmittelwahl (Modal Split) in Arnsberg



Infrastruktur schaffen und weiterentwickeln

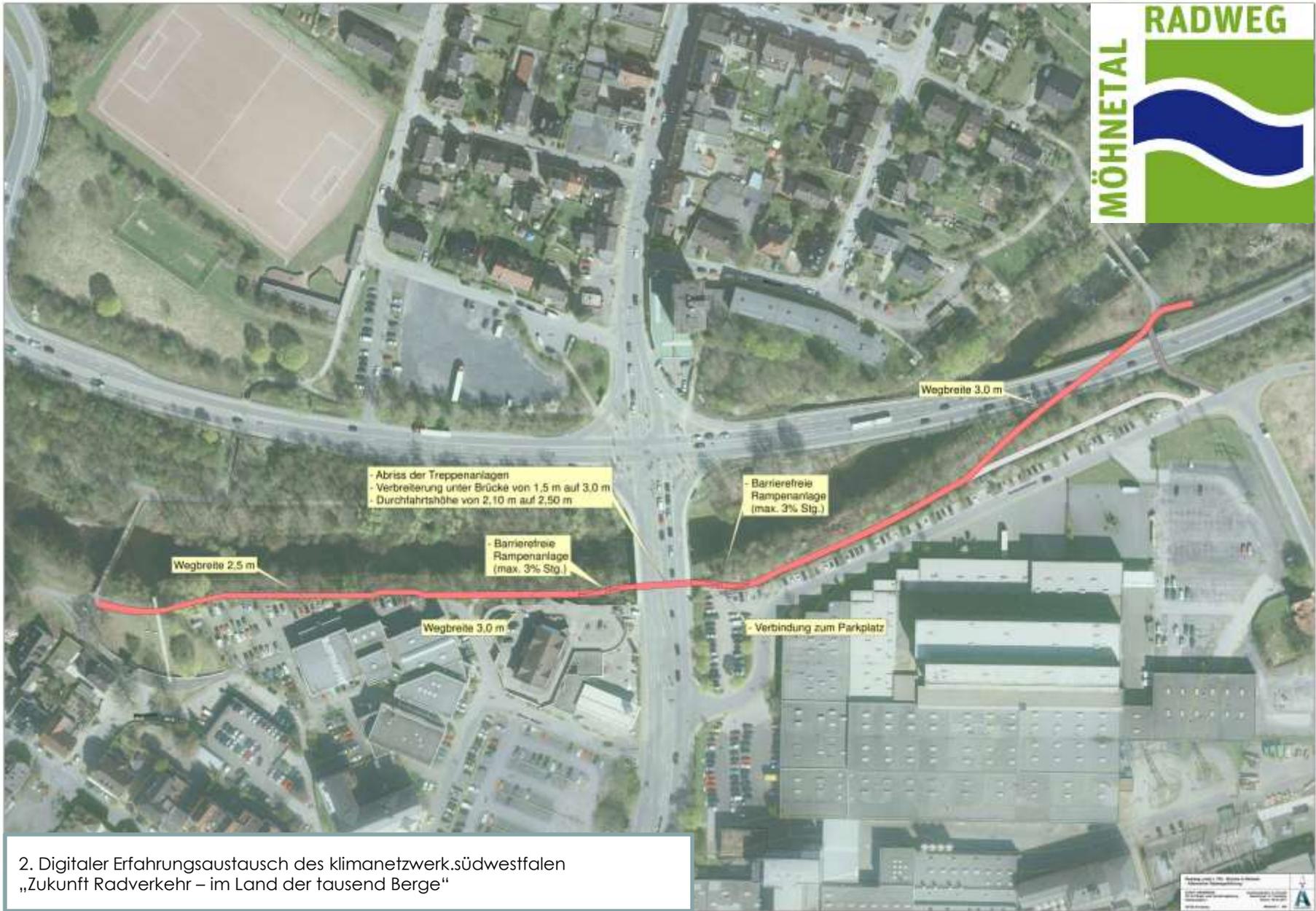






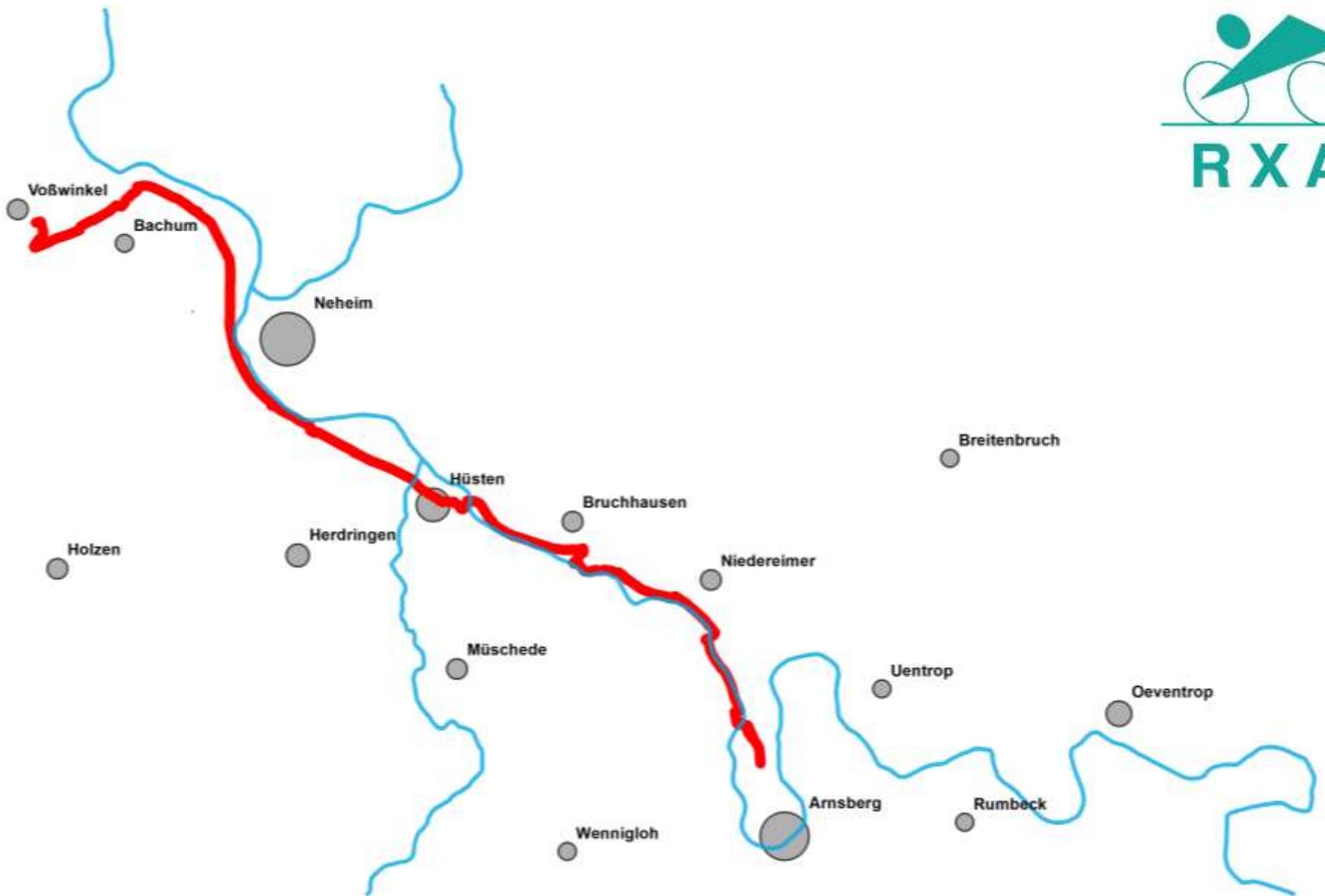






2. Digitaler Erfahrungsaustausch des klimanetzwerk.südwestfalen
 „Zukunft Radverkehr – im Land der tausend Berge“











Service und Öffentlichkeitsarbeit



Service und Öffentlichkeitsarbeit





STADTRADELN

Radeln für ein gutes Klima

167.221



Gefahrenre Kilometer

40



Teams

640



Aktive Radelnde 

16/245



Parlamentarier*innen

Radverkehrsförderung trotz bewegter Topographie!

Das Beispiel der Stadt Arnsberg

Die Stadt Arnsberg

