



## Herten steigt auf

### Fahrradfreundliche Stadt Herten

Förderung des Radverkehrs durch kombinierte Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und der Infrastrukturverbesserungen im lokalen Akteursnetzwerk.

### Ausgangslage



- Herten ist eine Ruhrgebietsstadt mit gut 61.000 Einwohnern. Charakteristisch für Herten sind sowohl umgenutzte ehemalige Bergbaustandorte wie auch münsterländische Landschaften.
- Die Stadt Herten ist sehr stark vom Auto geprägt, die Nord-Süd-Verbindung im Öffentlichen Verkehr ist ausbaufähig. Herten hat keinen eigenen Bahnanschluss im Personenverkehr.
- Der Radverkehr wurde lange nicht als attraktives Verkehrsmittel erkannt. Um das Jahr 2000 herum wurde ein Radverkehrsanteil von ca. 7% ermittelt.
- Herten hat sehr gute topografische Voraussetzungen zur Förderung des Radverkehrs. Es gibt nur wenige Steigungen.
- Herten ist eine Stadt fahrradfreundlicher kurzer Wege: Alltagswege in die Innenstadt und die Ortsteilzentren lassen sich schnell per Fahrrad zurücklegen. Die Distanzen liegen bei nur 3 bis 5 km.

### Ziele

- Ziel ist die Entwicklung eines klimafreundlichen nachhaltigen Verkehrs
- Anstieg des Radverkehrsanteils perspektivisch auf 25% (Zwischenstand 2013: 12%)
- Reduktion des Treibhausgasausstoßes im Bereich der Mobilität. Aktuell ist der Bereich Mobilität mit 36% der zweitgrößte Emittent nach den privaten Haushalten.
- Die Förderung des Radverkehrs ist im Gesamtzusammenhang der Entwicklung einer klimafreundlichen Mobilität zu sehen (Mobilitätsmanagement im Bereich öffentliche Einrichtungen und private Unternehmen, kontinuierliche Erweiterung).
- Die Kampagne „Herten steigt auf“ animiert die Bevölkerung zum Mitmachen.

### Umsetzung

- Die Kampagne „Herten steigt auf“ besteht aus drei Komponenten: Alltagsmobilität, Freizeitmobilität, Infrastrukturförderung, Öffentlichkeitsarbeit („Strukturwandel mit dem Rad erfahren“)
- Die Arbeitsstruktur basiert auf der Zusammenarbeit zwischen dem Projektteam fahrradfreundliche Stadt und dem Arbeitskreis (Fachgremium mit Baulastträgern, ADFC, Kommunalem Verkehrsamt, Polizei sowie zur behördeninternen Abstimmung) sowie dem Runden Tisch Radverkehr (Bürgerschaft, Verbände und Vereine, Schulen und Bildung, Lokale Ökonomie).
- Kombination kurzfristiger und langfristiger Maßnahmen: Fahrradbotschafter, Radfahrer des Monats, Bildungsprojekt meine Mobilität — meine Wege, etc.
- Finanzierung hauptsächlich über Einwerbung von Fördermitteln, Preisgeldern (z.B. Preisgeld kommunaler Klimaschutz 2011)
- Zeitlicher Rahmen ist nicht begrenzt

### Erfolge

- Der Modal Split für den Radverkehr im Jahr 2013 liegt inzwischen bei 12%: Fuß- und Fahrradanteil zusammen bei 30%.
- Der Radverkehr hat einen deutlichen Imagegewinn zu verzeichnen. Radverkehrsveranstaltungen, wie Anradeln, Abradeln, Neubürgerradtouren, Fahrradbotschafter, Rücksicht hat Vorfahrt, fördern den Radverkehr.
- Infrastrukturverbesserungen sind aufgrund geringer Mittel nur in kleinen Schritten zu erreichen.
- Maßnahmen der kleinen Schritte mit kontinuierlicher Medienpräsenz und Einbindung der lokalen bürgerschaftlichen Akteure sind sehr zu empfehlen.

