



Foto: Suboptimale Fahrradunterbringung in Offenbach
Quelle: Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement

MAINRADQUARTIER

Etablierung von wettergeschützten und sicheren
Fahrradabstellanlagen in Wohnungsnahe

VORHABENBESCHREIBUNG

im Rahmen des Förderaufrufs für modellhafte investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
(Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr)
eingereicht durch den

Magistrat der Stadt Offenbach
Amt für Umwelt, Energie und
Klimaschutz

Inhalt

1. Hintergrund und Gebietsdarstellung.....	1
2. Ziele und Zielgruppe(n)	3
3. Maßnahmen.....	7
Bedarfsabschätzung / Zählung Status Quo	7
Standortanalyse	8
Design	8
Umsetzung	11
4. Modellhaftigkeit	12
5. Treibhausgasminderung und Monitoring.....	12
Monitoring Treibhausgasminderung	12
Monitoring Akzeptanz.....	14
Monitoring Skalierbarkeit.....	15
6. Öffentlichkeitsarbeit.....	16
7. Zeit- und Umsetzungsplan	17
Meilensteinplanung.....	20
Zeitplanung.....	21

Einreichende Stelle:

Magistrat der Stadt Offenbach
Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz
Berliner Str. 60
63065 Offenbach

Ansprechperson:

Dr. Anna-Christine Sander
Tel.: (069) 8065-2007
Fax: (069) 8065-2276
Email: Anna-Christine.Sander@offenbach.de

Offenbach am Main, den 28.September 2017

MainRadQuartier

1. Hintergrund und Gebietsdarstellung

Zur Förderung und Stärkung des Radverkehrs, um Fahrradmobilität attraktiver und sicherer zu gestalten und den Radverkehrsanteil zu steigern, werden in Offenbach bereits seit einigen Jahren kontinuierliche Optimierungen realisiert. Hierzu gehören unter anderem die Öffnung der Fußgängerzone und von Einbahnstraßen für den Radverkehr, die Markierung von Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Aufstellflächen an Kreuzungsbereichen, eine eigene Wegweisung sowie allgemeine und zielgruppenorientierte Kampagnen auf Grundlage des Kommunikationskonzepts, Offenbacher auf's Rad'.

Mit dem Ziel die Bedingungen unter anderem für den Fahrradverkehr zu verbessern ist die Stadt Offenbach der 2016 gegründeten Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) beigetreten. Unterstützt wird dieses Bestreben auch durch das Pilotprojekt Nahmobilitätscheck, für welches die Stadt Offenbach neben vier weiteren Städten als Pilotkommune ausgewählt wurde.

Neben all den Maßnahmen, die bereits sukzessive in Offenbach in Planung und Umsetzung befindlich sind, spielen geeignete, gut zugängliche Radabstellanlagen eine wichtige Rolle für die Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel, denn *„[G]erade die Möglichkeit, das Gefährt gesichert an Quelle und Ziel einsatzbereit vorzuhalten beeinflusst wesentlich, ob das Fahrrad als Verkehrsmittel gewählt wird. Diebstahls- und Witterungsschutz sind hierbei die wichtigsten Komponenten, die jedoch in ihrer Massivität von der zu erwartenden Abstelldauer abhängen.“*¹

Um dem gerecht zu werden, ist ein in das Radverkehrskonzept integriertes gesamtstädtisches Konzept für Radabstellanlagen im öffentlichen Raum vorgesehen. Die mit diesem Vorhaben verfolgte Einrichtung von Abstellanlagen in Wohnungsnähe – sogenannte MainRadQuartiere - stellt eine konsequente Ergänzung des zu erweiternden Angebots dar.

Die Etablierung von „MainRadQuartieren“ soll im Rahmen des Vorhabens in einem Pilotquartier stattfinden. Hierfür wurde das südlich des Stadtzentrums gelegene Senefelder-Quartier ausgewählt. Das Pilotgebiet (im folgenden Plan grün umgrenzt) ist Teil des Bund-Länder-Programmes „Soziale Stadt“ (im folgenden Lageplan rot umgrenzt, s. Abb.1).

In Hessen läuft das Programm Soziale Stadt unter dem Namen HEGISS – Hessische Gemeinschaftsinitiative Soziale Stadt.

¹ Brezina, Tadej (2014): Garagen und Highways: Ein Best-of Parken und Fahren. In: Radfahren in der Stadt. Beiträge zu einer ökologisch und sozial verträglichen Verkehrsplanung 1/2014. S. 118. Herausgeber: Zukal, Heinrich J. und Tadej Brezina. Institut für Verkehrswissenschaften. Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik. Technische Universität Wien

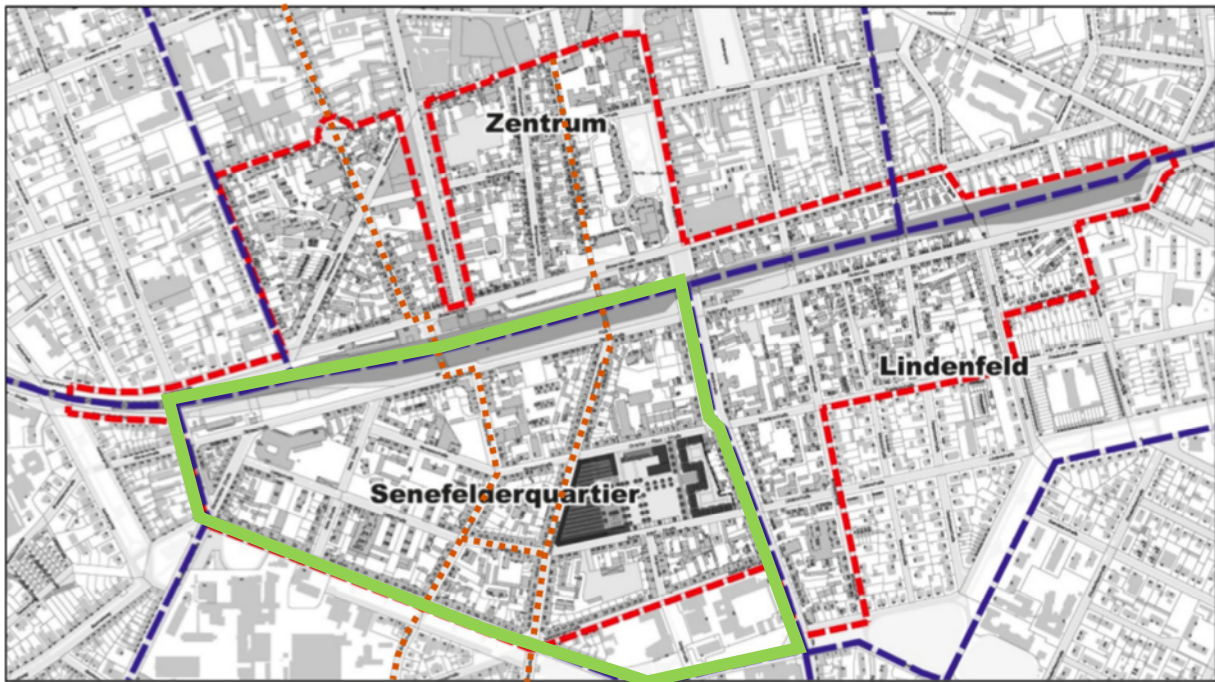


Abb. 1: Lageplan HEGISS - Programmgebiet und berührte Stadtteile (eigene Darstellung)

Das HEGISS-Programmgebiet vereint insgesamt drei städtebaulich v.a. hinsichtlich der Entstehung und des Gebäudebestands sehr unterschiedliche Teilräume, denen jedoch der Handlungsbedarf zur soziostrukturellen und lokalökonomischen Stabilisierung sowie zur Identitätsfindung gemein ist:

- Nördlich des Bahndamms ist die Bebauung v.a. in der Gründerzeit aus straßenseitigen Wohn- und Geschäftshäusern mit rückwärtigen Handwerks- und Produktionsstätten entstanden und hoch verdichtet. Die hiesigen Baublöcke wurden teilweise bereits früher entkernt, doch weist der Bereich noch immer ungeordnete Strukturen und Sanierungsrückstände auf. Der Bereich ist trotz hohen Potenzials noch immer kein bevorzugter Wohnstandort und leidet unter starker Fluktuation („Zentrum“).
- Die Bebauung des Quartiers östlich der Waldstraße erfolgte demgegenüber nur punktuell in der Gründerzeit, im Wesentlichen jedoch ab den 1930er Jahren und folgt dem städtebaulichen Leitbild der Kleinsiedlung. Der sehr heterogene Bereich ist stark von Bahn- und Bahn-Restflächen geprägt, die städtebaulichen Qualitäten sind bislang nicht herausgearbeitet („Lindenfeld“).
- Das Pilotgebiet (in der Karte grün dargestellt) für das Vorhaben des „Main-RadQuartiers“ soll sich auf das Senefelder-Quartier im engeren Sinne fokussieren. Dieses erstreckt sich zwischen Bahndamm im Norden, der Waldstraße im Osten und wird im Westen und Süden vom Anlagenring umgrenzt. In weiten Teilen gleichfalls in der Gründerzeit entstanden, wurde der prägende Blockrand im Westen durch Kriegszerstörungen und einen aufgelockerten Wiederaufbau in den 1950er/60er Jahren aufgelöst. Innerhalb dieses Bereiches ist die Wohndauer teilweise recht lang und es zeichnet sich eine gewisse Überalterung ab. Für das Vorhaben förderlich ist die teils starke Identifizierung der Bewohner und Bewohnerinnen mit ihrem Quartier, sowie die gute Mischung aus Wohngebiet und Innenstadtnähe: Aspekte, die eine ideale Grundlage für die Nutzung des Fahrrads im Alltag darstellen. Auch sind zwei Fahrradachsen des parallel eingereichten Vorhabens Fahrrad-(straßen)-stadt Offenbach durch das Pilotquartier geplant (in der Karte orange gestrichelt dargestellt, s. Abb. 1).

Im Rahmen des Städtebauförderprogramms HEGISS wurde unter Einbeziehung der Bewohnerschaft ein Integriertes Entwicklungskonzept erarbeitet. Hierin wurden vier Handlungsfelder sowie entsprechende Ziele und Maßnahmen formuliert:

- A Städtebauliche Stabilisierung
- B Lokale Ökonomie /Arbeitsmarkt / Beschäftigung
- C Soziales und kulturelles Leben
- D Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen

Das Thema Radverkehr findet sich vor allem in den Handlungsfeldern A und D. Eine erste Bestandsaufnahme hat gezeigt, dass es im Pilotgebiet keine nennenswerten Fahrradinfrastrukturen gibt. Weder Radwege noch Abstellanlagen sind in ausreichendem Maß vorhanden. Gleichzeitig wurde der ruhende KfZ-Verkehr als ein dominierendes Thema im Quartier identifiziert.



Abb. 2, 3: Impressionen aus dem Pilotquartier; Quelle: Amt für Stadtplanung, Verkehrs- u. Baumanagement

Nicht nur die Straßen sind von parkenden Autos gesäumt. Auch eine Vielzahl von Innenhöfen wird zum Abstellen von PKW genutzt und ist oftmals vollständig versiegelt. Garagenbauten sind sehr häufig anzutreffen. Gleichzeitig bietet das Quartier durch seine Innenstadtnähe und die Nähe zum Hauptbahnhof ein großes Potential für eine Entwicklung zu einem nachhaltigen, nutzungsgemischten und attraktiven Stadtteil mit kurzen Wegen. Hierfür muss der Fahrradverkehr gestärkt werden, was neben der Verbesserung der Fahrradwegeinfrastruktur auch dringend Maßnahmen in Bezug auf Abstellanlagen sowohl im öffentlichen, wie auch im privaten Bereich umfasst. Diese beiden Punkte wurden als Maßnahmen im Integrierten Entwicklungskonzept formuliert und müssen durch konkrete Projekte weiter vertieft werden. Vor allem die stark versiegelten Innenhöfe bieten ein großes Potential, wenn sich hier Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen mit neuen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder kombinieren ließen.

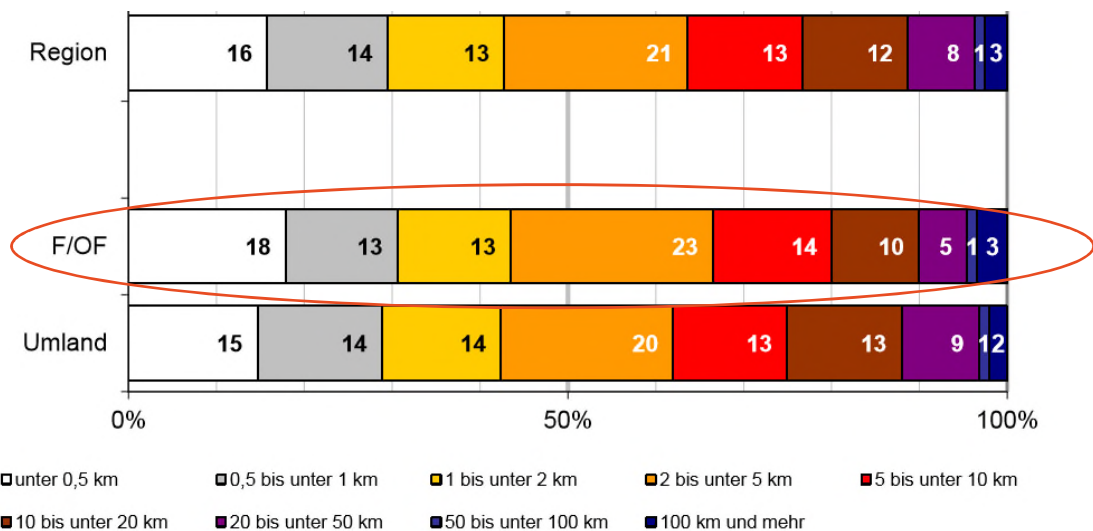
2. Ziele und Zielgruppe(n)

Ziel des Vorhabens ist es einen Beitrag zur Verbesserung der Radverkehrssituation in dem unter Punkt 1 dargestellten Gebiet zu leisten. Fokussiert werden dabei die Möglichkeiten der wohnungsnahen und sicheren Abstellung von Fahrrädern in einem Quartier mit Bestandsbebauung, da den dort Wohnenden in den Häusern und auf den Grundstücken bislang wenig Möglichkeiten einer barrierefreien, wetter- und diebstahlgesicherten Abstellung zur Verfügung stehen. So zeigte sich im Rahmen

des Vorhabens PRESTO (Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode)², dass wohnungsnahe, sichere Abstellmöglichkeiten den Fahrradbesitz und die alltägliche Nutzung fördern: „*Bicycle parking provision in residential areas is necessary to provide residents with secure overnight storage space for their bicycles, especially when private storage space is lacking. This encourages bicycle ownership and bicycle use.*“

Vor allem in einer kompakten Stadt mit wenigen Höhenunterschieden wie Offenbach sind viele der alltäglichen Wege mit dem Fahrrad machbar. So zeigt eine Analyse des Regionalverbands FrankfurtRheinMain der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) von 2008, dass für Offenbach die durchschnittliche Wegelänge insgesamt bei 10,5 km liegt, ca. zwei Drittel der Wege kürzer als fünf Kilometer sind und 80% unter zehn Kilometer Distanz aufweisen (s. Abb. 4) – also prädestiniert für die Nutzung des Fahrrads sind.

Laut MiD 2008 liegt der Radverkehrsanteil unter der Woche in Offenbach jedoch bei bis dato 10% aller Wege, wohingegen die Hälfte aller Wege werktags mit dem Auto unternommen werden.



Basis: 27.001 Wege, ohne Wirtschaftsverkehr, Region Frankfurt/Rhein-Main
 Quelle: MiD 2008, Auswertung: Regionalverband FrankfurtRheinMain

Abb. 4: Distanzen der Wege in der Region RheinMain

Dieses erhebliche klima- und umweltrelevante Potenzial in der Verlagerung des Autoverkehrs auf die Nutzung des Fahrrads für innerstädtische Wege wird mit den Ergebnissen der aktuellen Energie- und Treibhausgasbilanz der Stadt Offenbach unterstrichen: nach der aktuellen Bilanzierung der Energie- und Treibhausgasemissionen in Offenbach von 2013 ist der motorisierte Individualverkehr für mehr als 50% der entstehenden Emissionen im Verkehrsbereich verantwortlich. In Kombination mit der in der MiD-Studie dargestellten mittleren Länge der zurück gelegten Wege (5 km), ist die Förderung des Radverkehrsanteils ein entscheidender Faktor, um CO₂-Emissionen in der Stadt nachhaltig zu senken (s. Abb. 5).

² Gefördert im Rahmen des Intelligent Energy–Europe Programme granted by the Executive Agency for Competitiveness and Innovation (EACI)

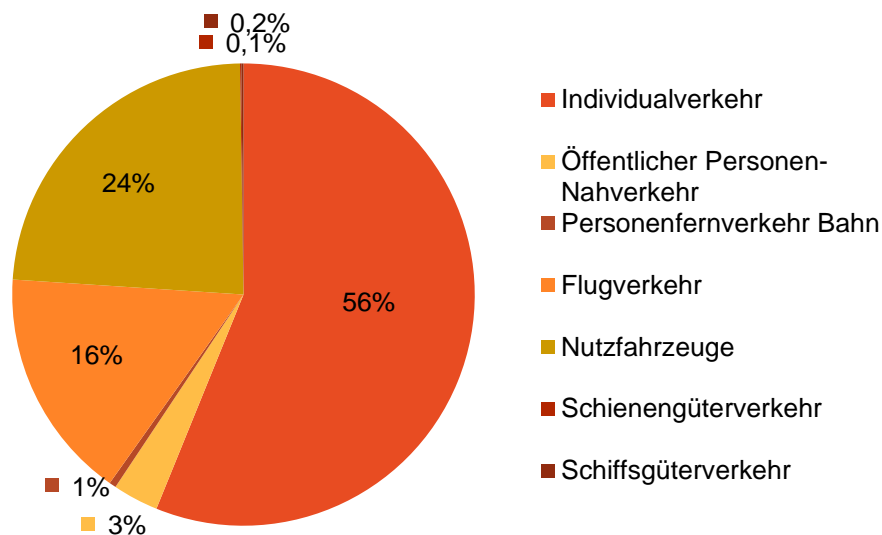


Abb. 5: Endenergieverbrauch im Sektor Verkehr nach Verursacherkategorie im Jahr 2013

Da vier von fünf Wege(ketten) die eigene Wohnung als Ausgangs- und Zielpunkt haben³, kann die Schaffung wohnungsnaher Abstellmöglichkeiten zu einer stärkeren Alltagsnutzung des Fahrrads und somit zur Verlagerung von Autofahrten auf das Fahrrad beitragen. Die Reduzierung des innerstädtischen motorisierten Verkehrs zugunsten des Radverkehrs führt zu sinkenden Emissions-, Feinstaub- und Lärmbelastungen und zu einer steigenden Lebens- und Aufenthaltsqualität.

Das Abstellen an der Quelle, also in Wohnungsnähe, wurde für Neubauten bereits mit der Aufnahme von Fahrradstellplätzen in die Stellplatzsatzung integriert. In den eng bebauten Bestandsquartieren mangelt es jedoch an Möglichkeiten, das Fahrrad wohnungsnah, barrierearm und gesichert unterzustellen. Eine eher suboptimale Abstell-situation spiegelt sich auch in der Zufriedenheit mit Radabstellmöglichkeiten im direkten Wohnumfeld wider, wie sie bspw. bei einer Befragung der Beschäftigten der Goethe-Universität 2015⁴ festgestellt wurde (s. Abb. 6)

³ Vgl. Holz-Rau, C.; Sicks, K. (2011): Neubestimmung der Wegedauern und -distanzen einzelner Wegezwecke auf Basis der KONTIV- und MiD-Daten. Dortmund

⁴ Steffi Schubert (2016): Universität in Bewegung. Bestandsanalyse des Verkehrsverhaltens und der Mobilitätseinstellungen von Studierenden und Beschäftigten der Goethe-Universität. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 11. Frankfurt a.M.

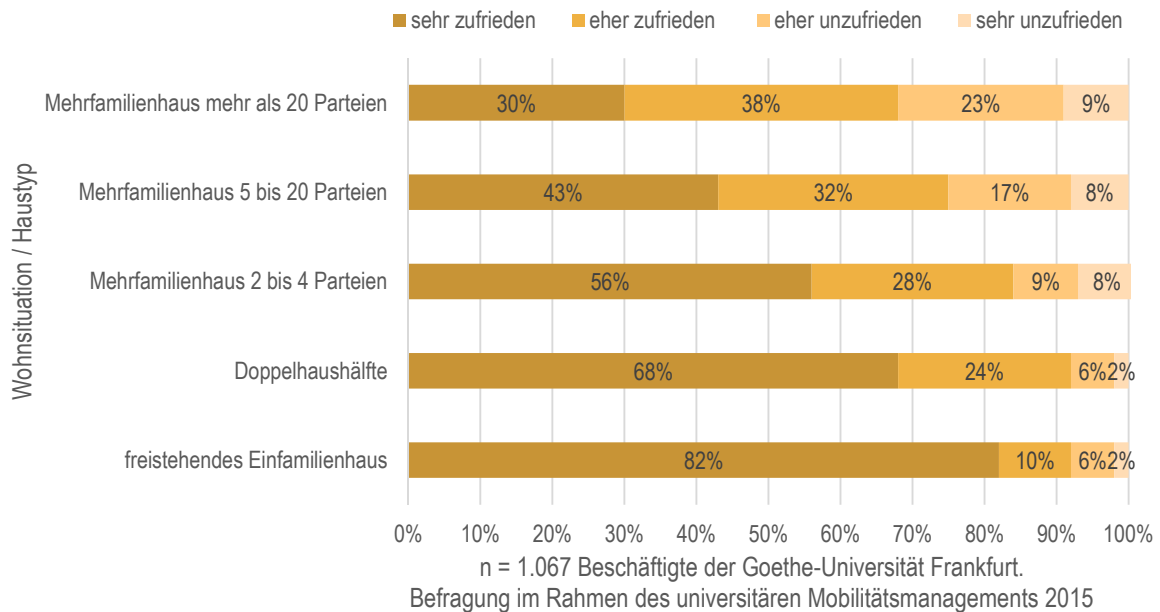


Abb. 6: Zufriedenheit mit Radabstellmöglichkeiten im direkten Wohnumfeld

Falls in größeren Wohneinheiten ein Hinterhof vorhanden ist, ist dieser oftmals zu klein und soll bspw. auch von Kindern bespielt werden dürfen. Fahrräder müssen häufig in den Keller oder die Wohnung getragen oder im Straßenraum abgestellt werden - und sind potentielle Opfer von Witterung, Diebstahl und Vandalismus.

„In Wohnbereichen spielen insbesondere das Abstellen über längere Zeit (nachts bzw. bei seltenem Gebrauch oder im Winter), Diebstahlsicherheit, Schutz vor (z.T. mutwilliger) Zerstörung und Wittereinflüssen eine wichtige Rolle. Gleichzeitig sollen Räder gut zugänglich untergebracht werden können, damit auch der täglichen oder sogar mehrmals täglichen, kurzfristigen Nutzung nichts im Wege steht. Andernfalls bleiben die Fahrräder im Keller oder auf dem Balkon stehen.“⁵

Damit die Räder nicht im Keller oder der Wohnung bleiben, sollen MainRadQuartiere in Bestandsquartieren angeboten und implementiert werden. Da im Wohnumfeld die Räder meist über Nacht stehen bleiben, ist der Schutz vor Diebstahl und Vandalismus prioritär, welches am besten durch geschlossene Einheiten - die MainRadQuartiere - realisiert wird. Diese ermöglichen auch die Beschränkung auf einen definierten Nutzerkreis (einige Wohnungen, ein Haus o.ä.), der auch an der Finanzierung und Wartung beteiligt werden kann. Dies erhöht das Verantwortungsgefühl für eine solche Anlage und wirkt Vandalismus entgegen.

Da die MainRadQuartiere auf privatem Grund, auf halböffentlichen Flächen und im öffentlichen Raum aufgestellt werden sollen, sind neben den Anwohnenden, die als Nutzende die Kernzielgruppe darstellen, auch Akteure wie Wohnungsbaugesellschaften (bspw. GBO, ABG, Nassauische Heimstätten), Eigentümer von Immobilien und Gewerbetreibende mit Stellflächen angesprochen. Des Weiteren werden die relevanten Ämter der Stadtverwaltung⁶ in den Prozess einbezogen, um über das Modellprojekt hinaus ein Verfahren zur Verstetigung und Ausweitung auf das gesamte

⁵ Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München (2012): Platz fürs Rad. Private Fahrradabstellplätze in Wohngebieten

⁶ U.a. Ordnungsamt, Bauaufsichtsamt

Stadtgebiet entwickeln zu können, so dass nach Beendigung des Vorhabens MainRadQuartiere auch in weiteren Quartieren etabliert werden können. Ebenso werden radrelevante Gruppen wie der ADFC, Akteure der Critical Mass Offenbach und das Quartiersmanagement als Multiplikatoren einbezogen.



Abb. 7: Lösungsansatz MainRadQuartier zum Abbau vorhandener Hemmnisse bei der Radabstellung

3. Maßnahmen

Für die Etablierung der MainRadQuartiere wurde aufgrund (städte)baulicher Rahmenbedingungen - Bestandsquartier mit überwiegender mehrgeschossiger Blockrandbebauung, der Innenstadtnähe und guter Erreichbarkeit des ÖPNV - ein Pilotquartier ausgewählt. Die „Hinweise zum Fahrradparken“ der FGSV⁷ empfehlen für solche dicht bebauten innerstädtischen Quartiere explizit die nachträgliche Einrichtung privater Abstellplätze im öffentlichen Straßenraum und führen Fahrradkleingaragen wie die MainRadQuartiere ausdrücklich als besonders geeignete Ausführungsform an. Das Projektgebiet ist außerdem einer der Schwerpunktbereiche zur Einrichtung von Fahrradstraßen im Rahmen des parallel eingereichten Vorhabens Fahrrad(straßen)-stadt Offenbach, so dass hier weitere Synergieeffekte durch eine koordinierte Umsetzung auf Quartiersebene genutzt werden können. Eine Konkretisierung der endgültigen Standorte für die MainRadQuartiere soll unter Einbeziehung der künftigen Nutzenden und relevanter Akteure geschehen. Nur mit partizipativen Verfahren kann die Akzeptanz und entsprechende Nutzung gewährleistet werden, da die Entfernung zwischen Wohnung und MainRadQuartier möglichst unter 100m ausfallen sollte⁸, also eine sehr kleinräumige Nachfrage beachtet werden muss.

Folgende Maßnahmen sollen im Rahmen des Vorhabens umgesetzt werden:

Bedarfsabschätzung / Zählung Status Quo

Zunächst soll die aktuelle Zahl an abgestellten regelmäßig genutzten Fahrrädern zu einem repräsentativen Zeitpunkt im Untersuchungsgebiet gezählt werden. Hierfür eignet sich am besten die Dokumentation von vor, hinter und evtl. im Haus abgestellten Rädern im Frühjahr/Sommer. Beachtet wird dabei, dass durch Angebotsverbesserungen die Zahl der abgestellten Räder steigen wird.

Ein weiterer Aspekt der Dokumentation sind die bereits vorhandenen Abstellanlagen. Diese sollen hinsichtlich ihrer Tauglichkeit (sichere Abschließmöglichkeit, Wetzschutz, Einsehbarkeit) ergänzend erfasst werden. Auch sind Spezialräder wie Bakfiets und Dreiräder, sowie Anhänger und aufgrund des höheren Gewichts, Pedelecs, in die Überlegungen mit einzubeziehen.

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Hinweise zum Fahrradparken. Köln. S.29

⁸ vgl. Hinweise zum Fahrradparken der AGFS, sowie Tadej Brezina (2014): Garagen und Highways. Ein Best-of Parken und Fahren

Standortanalyse

Mittels räumlichen Analysen sollen potentielle Standorte von wohnungsnahen MainRadQuartieren im Pilotquartier identifiziert und hinsichtlich relevanter Kriterien bewertet werden. Einbezogen werden sollen dabei sowohl Standorte im öffentlichen Raum (bspw. auf bereits versiegelten, aber weitgehend ungenutzten Flächen in Grünanlagen, sowie durch Umwidmung von Parkflächen im Straßenraum), im halböffentlichen Raum sowie auf Privatgeländen.

Die multikriterielle Analyse bezieht unter anderem Aspekte der öffentlichen Wahrnehmbarkeit, Zugänglichkeit und Anfahrbarkeit, der Verträglichkeit mit Gehweg, Seitenraum und anderen Nutzungen des öffentlichen Raums, die Verträglichkeit mit Verkehrssicherheit und Sichtachsen im Straßenverkehr, den potentiellen bautechnischen Aufwand, die Realisierbarkeit (unter Beachtung des Grundstücksbesitzes und Umwidmungsnotwendigkeiten) und des Vandalismusrisikos ein.

Da die Akzeptanz der MainRadQuartiere ein wesentliches Element für deren Nutzung ist, soll die betroffene Bürgerschaft durch ein E-Partizipationsverfahren ermächtigt werden, Standorte vorzuschlagen und Vorschläge bewerten zu können.

Insgesamt soll bei der Standortanalyse auf eine integrierende stadtgestalterische Einbindung geachtet werden, die ein hohes Identifikationspotential der Stadtbevölkerung ermöglicht.

Design

Auch wenn bereits kommerzielle Angebote für geschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder existieren, so strebt das Vorhaben das Design und die Erstellung einer eigenen Produktlinie MainRadQuartiere an. Ein Grund ist, dass die im öffentlich Raum befindlichen Anlagen potentiell auch Vandalismus und Diebstahl ausgesetzt sind.

Die in Offenbach ansässige Hochschule für Gestaltung (HfG) mit ihrem Fachbereich „Integrierendes Design“ zielt darauf ab Gegenstände in den Kontext ihrer Handhabung und in Wertschätzung einzubetten. Wichtig für Designkonzepte und Entwürfe sind neben den nutzungsspezifischen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen gemäß den Hinweisen zum Fahrradparken der FGSV, der Betrachtung des Standorts und von Verkehrsströmen auch die Anwohnerbedürfnisse und Akzeptanzfragen. Vor allem im öffentlichen Raum sollten Aspekte der Gestaltung und Ästhetik Berücksichtigung finden, um zu mehr Akzeptanz in der Bevölkerung beizutragen, denn unangenehme oder schlichtweg nicht gestaltete Erscheinungsbilder sind deutlich anfälliger für Vandalismus. Durch die Partizipation der interessierten Quartiersbewohnerschaft bei der Auswahl der Standorte, den Anforderungen und dem Erscheinungsbild der MainRadQuartiere wird ein Aneignungsprozess angestoßen. Die Nachbarschaft soll sich mit dem Vorhaben und den entstehenden MainRadQuartieren identifizieren und Verantwortung für diese übernehmen. So kann der Prozess der Mitbestimmung gleichzeitig eine Vandalismus-Prophylaxe darstellen, denn *„[D]ie mit Beteiligung verbundene Erhöhung der Identifikation mit dem eigenen Gemeinwesen und seinen Einrichtungen schafft langfristig eine Erhöhung der Lebensqualität für alle.“*⁹

Produktdesign fungiert in diesem Sinne als Mittler zwischen Mensch und Technologie, zwischen Mensch und Mobilitätssystemen. Die Gestaltung von Handlungsabläufen, Bedienung, Funktionen, von wiedererkennbaren Formen,

⁹ Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hg): Familien- und Kinderfreundlichkeit. Prüfverfahren - Beteiligung – Verwaltungshandeln. Ein Praxisbuch für Kommunen Schriftenreihe des BMFSFJ Bd. 221. Berlin

Materialien und Farbgebung sowie die stadträumliche Einbindung tragen wesentlich zur Akzeptanz von Nutzern und Bürgern bei.

Trotz des speziell auf die Stadt zugeschnittenen Designs setzt die Entwicklung der MainRadQuartiere auf bereits bestehenden Designkonzepten der HfG auf, die im Frühjahr 2014 das Designinstitut Mobilität und Logistik (DML) gegründet hat, als logische Konsequenz der zahlreichen mit Mobilität und Logistik befassten Einzelprojekte, Seminare, Symposien und Diplomarbeiten der vergangenen Jahre und der Komplexität des Themas.

Das DML ist in öffentlich geförderten Innovationsprojekten sowie Drittmittelprojekten für Unternehmen und Institutionen aktiv und umfasst alle Aspekte von Gestaltung, Visualisierung und Designforschung.

Mitbegründer des DML ist Prof. Peter Eckart, Vizepräsident und lehrender Professor im Lehrgebiet „Integrierendes Design“ an der HfG Offenbach. Unter seiner Leitung entstehen seit mehreren Jahren verstärkt Semesterprojekte und Diplomarbeiten zum Thema Mobilität, Logistik und public Design sowohl mit Firmen als auch der Stadt. Aktuelle Projekte, auf denen das Vorhaben MainRadQuartier aufbauen kann und die existierenden Konzepte konkretisieren wird, sind beispielsweise:

Projekt mobilityHUB (Wintersemester 2016/17)

In Kooperation mit dem Regionalverband Frankfurt und der FRAPORT AG

Gestaltung und Planung eines modularen mobility hubs und einer Service- und Repairstation für Fahrräder.

Projekt bike.02

(Wintersemester 2016/17)

In Kooperation mit dem Fahrradhersteller Canyon.

Entwürfe, Konzepte und Auseinandersetzung mit der Thematik des sicheren Fahrrad-Parkens.



Bild: Entwurf eines mobilityHUB, HfG

Synergieeffekte sind ebenfalls von der am 5. Juli 2017 bewilligten Teilnahme der HfG Offenbach und des DML am Forschungsförderprogramm von LOEWE. Unter Federführung der HfG wird ein Forschungsvorhaben umgesetzt, das sich mit der zukünftigen Mobilität in Ballungsräumen, hier insbesondere der Rhein-Main-Region, beschäftigt. Es sollen designorientierte Lösungsansätze entwickelt werden, die multimodales, also unterschiedliche Verkehrsträger nutzendes, umweltfreundliches Mobilitätsverhalten fördern sollen.

Das Umsetzungsprojekt MainRadQuartiere bietet die Möglichkeit, die Potentiale der Stadt Offenbach, die eben auch Standort der Hochschule für Gestaltung ist, in die Konkretisierung bestehender Konzepte und die Gestaltung einer wohnungsnahen, sicheren Radunterbringung einzubinden.

Im Rahmen des Vorhabens werden Entwürfe entstehen, wobei der Designprozess in die Lehre des Lehrgebiets „Integrierendes Design“ integriert wird. Für das Projekt MainRadQuartier wird die HfG zwei Semesterprojekte durchführen, die unterschiedliche Vertiefungen mit der Thematik des MainRadQuartiers im

Pilotquartier ermöglichen. Die erste Phase ist das Angebot eines Semesterprojektes für Studierende an der HfG Offenbach, wodurch – aufbauend auf den bereits vorhandenen gestalterischen Auseinandersetzungen des Fahrradparkens in den Referenzprojekten - mehrere Entwürfe und Konzepte eine ortsspezifische Auseinandersetzung und die konkreten Bedürfnisse an eine vor Diebstahl und Witterung geschützte, privat nutzbare Abstellanlage für Fahrräder ermöglichen. In der zweiten Phase werden ausgewählte Projekte weitergeführt, spezifische Bedürfnisse (bspw. unterschiedliche Schließanlagen, Möglichkeiten der Abstellung – bspw. hängend oder stehend – und Designaspekte zur Erhöhung der Identifikation) einbezogen und realisierbar gemacht. Somit ist der Übergang in die Realisierungsphase einfach und eine enge Absprache mit ausführenden Herstellern gegeben.

Berücksichtigt werden neben den Anforderungen an Funktionalität, Bedienung, Handhabbarkeit, Selbsterklärung, Kennzeichnung, Qualität und Quantität der Abstellmöglichkeiten, auch die ästhetische Dimension, das Identifikationspotential und die stadtgestalterische Einbindung, sowie die Möglichkeit der Unterbringung von Lastenrädern und Anhängern, der Witterungsschutz, die Beleuchtung und die gute Einsehbarkeit, um soziale Sicherheit und Schutz vor Vandalismus sowie die Sicherung vor Diebstahl zu gewährleisten.

Folgende Faktoren sind für die Gestaltung der MainRadQuartiere aus design-spezifischer Sicht für den Entwurfsprozess relevant:

Funktion und Interaktion

- Wie funktioniert das MainRadQuartier und wie wird es bedient? Selbsterklärung, Bedienungsanleitung.
- Wie sind Zugänglichkeit, Sicherheit und ‚Abgeschlossenheit‘ (im Sinne der sicheren Verwahrung der Räder) miteinander kombinierbar?
- Bei der Gestaltung Ansprüche unterschiedlicher Fahrradtypen beachten (Lastenfahrrad, E-Bike, Normales Fahrrad, Dreirad, Radanhänger).
- Welche zusätzlichen Funktionen werden gewünscht und sind integrierbar?

Erscheinungsbild des „MainRadQuartiers“

- Materialität des Quartiers / Farben, Formen, Material.
- Wie sieht Gestaltung im öffentlichen Raum aus, die zu vermindertem Vandalismus führt?
- Durch Gestaltung Nutzqualität und Sicherheit sicht- und erlebbar machen.
- Systemgedanke, Modularisierung (von 1 bis 10, offen / geschlossen, ein- oder zweistöckig, Zusatzfunktionen / Erweiterbarkeit).

Implementierung in die Umgebung (stadträumlicher Bezug)

- Welche Rolle spielen Anwohner, Zielgruppen und andere relevante Gruppen
- Platzierung des MainRadQuartiers: Welche Standorte machen Sinn, wie groß ist der Platzbedarf, wie stark muss in die bestehenden Infrastrukturen eingegriffen werden, welche Rahmenbedingungen setzt die bestehende Infrastruktur?

Corporate Identity

- Einheitliche Gestaltung mit Wiedererkennungswert und Bildung eines Fahrradabstellplatz-Netzwerkes.
- Fahrradmobilität sichtbar machen und ihre Bedeutung innerstädtisch aufzeigen.
- Identität der Stadt Offenbach / des Quartiers.
- Berücksichtigung der Anforderungen der Gestaltungsvorgaben der Stadt.

Umsetzung

Das Umsetzungskonzept umfasst mehrere Kriterien. Zum einen die Formulierung und Festlegung von Anforderungen an Qualität und Quantität der MainRadQuartiere zur Erstellung und Auswahl der Designstudien, wie die Anzahl der unterzubringenden Räder (unter Einbeziehung von Transport-/Spezialrädern und Anhängern), die möglichen Standorte, die Beachtung von Erreichbarkeit und Zuwegung, die Art der Abstellsysteme und den Witterungsschutz sowie Aspekte, die der sozialen Sicherheit dienen, wie eine Beleuchtung und gute Einsehbarkeit, sowie vor Diebstahl und Vandalismus schützen.

Zum anderen sind auch formale Aspekte im Umsetzungskonzept zu definieren, wie die Festlegung der Verantwortlichen, die Einbeziehung von Anforderungen aus der Bauleitplanung und ggf. das Procedere für die Einholung von Baugenehmigungen sowie evtl. eine Abklärung von Anforderungen bzgl. Denkmalschutz und Hinterhof-/Vorgartennutzung. Auch sollen die Kosten für Planung, Realisierung, Betrieb und Unterhalt, inkl. laufender Reinigungs- und Wartungskosten und der Versicherung ermittelt werden, so dass ein Kostenrahmen und Finanzierungsplan erstellt werden kann.

Für die konkrete Umsetzung werden bereits frühzeitig im Vorhabenverlauf Hersteller einbezogen, um Realisier- und Finanzierbarkeit fachlich abzusichern. Nach Auswahl der zu erstellenden MainRadQuartiere werden entsprechend der Materialität und Ausgestaltung Angebote für eine Erstserie und Kostenvoranschläge für künftige Bestellungen eingeholt und Aufträge vergeben. Seitens der HfG und der Stadt Offenbach bestehen zahlreiche Kontakte zu Herstellern, die mit unterschiedlichen Materialien Stadtmobiliar und Ähnliches erstellen.

Damit die MainRadQuartiere auch nach Projektende und über das Pilotgebiet hinaus etabliert werden, soll ein Betreiberkonzept entwickelt werden, in dem klare Zuständigkeiten und Ansprechpartner für den Be- und Erstellungsprozess, die Beauftragung zum Bau, zur Errichtung, der Wartung und Pflege definiert werden.

Darüber hinaus kann das entwickelte Umsetzungs- und Betreiberkonzept auch von anderen Städten, Kommunen und Kreisen, die ebenfalls eine Einrichtung von wohnungsnahen Radabstellanlagen in Form verschließbarer Einheiten planen, als Vorlage genutzt werden.

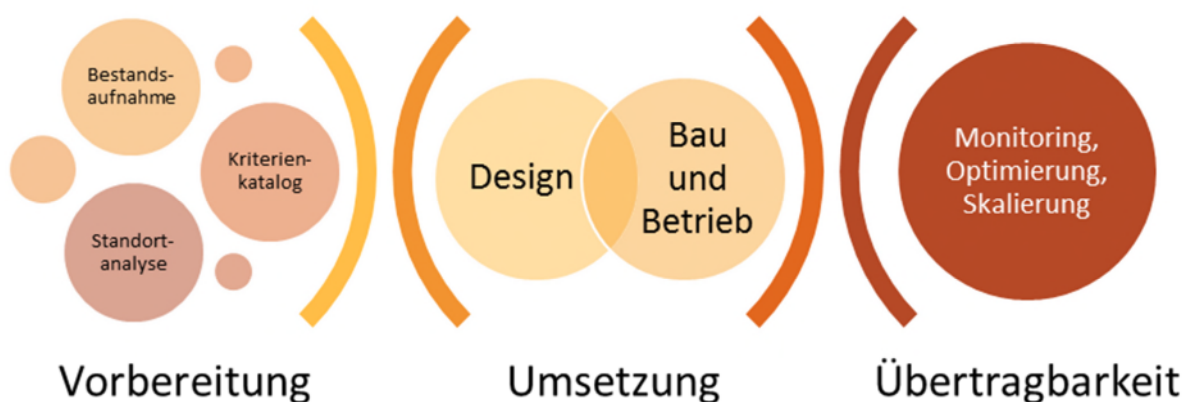


Abb. 8: Vorhaben MainRadQuartier im Überblick

4. Modellhaftigkeit

Die Erhöhung des Radverkehrsanteils in Offenbach sowie die Verbesserungen der Radinfrastruktur sind zentrale Maßnahmen um Treibhausgasemissionen und Lärmbelastungen in der Stadt zu reduzieren und die Luftqualität zu verbessern. In den letzten 10 Jahren hat die Stadt Offenbach eine Reihe von Maßnahmen auf den Weg gebracht, die das Verkehrsverhalten nachhaltig verändern sollen. Sowohl in dem integrierten Klimaschutzkonzept, als auch im Konzept zur Anpassung an den Klimawandel in Offenbach und im Luftreinhalteplan der Stadt Offenbach, sind Maßnahmen im Verkehrsbereich formuliert, die diesem Ziel dienen. Im Zusammenspiel mit dem Ausbau der Elektromobilität in Offenbach (Modellregionen Elektromobilität), dem Leasing-Angebot für Elektroautos (eMio), dem Ausbau der E-mobil Stationen, der Verbesserung des Images des Radfahrens in Offenbach (Radverkehrsförderung: Service und Marketing), der Öffnung von Einbahnstraßen und der Fußgängerzone für Radfahrer als auch das Mobilitätsmanagement an Kitas und Schulen sind bereits Maßnahmen in Umsetzung, die multimodales Verkehrsverhalten nachhaltig fördern. Das so aufgebaute Netzwerk von Akteuren wird für die Weiterarbeit genutzt und durch die Zusammenarbeit mit lokalen Partner (HfG, urbane Konzepte, Radverkehr-Konzept) erweitert.

Mit den geplanten Infrastrukturmaßnahmen, einmal durch die parallel eingereichte Projektskizze der Fahrrad-(straßen)-stadt Offenbach und des hier eingereichten MainRadQuartiers, werden nun notwendige Schritte unternommen, die bestehende ‚Autostadt Offenbach‘ infrastrukturell nachhaltig zu verändern.

Anhand der Stadt Offenbach, einer dynamisch wachsenden Großstadt im Ballungsraum Rhein-Main, kann dargestellt werden, welche Maßnahmen ergriffen werden können und müssen, um die zunehmenden Umwelt- und Klimabelastungen in den Städten zu reduzieren und somit den Belangen des Klimaschutzes als auch der Klimaanpassung zu begegnen.

5. Treibhausgasminderung und Monitoring

Monitoring Treibhausgasminderung

Um das Potential an Wegen, die mit dem Rad unternommen werden könnten, zu ermitteln, werden vorhandene Mobilitätsdaten sekundäranalysiert und darauf aufbauend Zielwerte ermittelt. Um die konkreten Wirkungen und Treibhausgaseinsparungen der Implementierung von MainRadQuartieren evaluieren zu können, werden durch Pre- und Post-Befragungen der (zukünftigen) Nutzerinnen und Nutzer die Mobilitätsmuster vor und nach der Inbetriebnahme durch standardisierte Befragungen erfasst. Hierbei wird darauf geachtet, dass die Indikatoren Verkehrsmittelwahl, Länge und Häufigkeit der Wege sowie der Besetzungsgrad gemäß den Anforderungen von TREMOD erhoben werden, so dass Minderungen der Treibhausgasemissionen berechnet werden können.

Bei angestrebten 6 MainRadQuartieren können ca. 60 gesicherte Abstellplätze angeboten werden. Wenn pro Stellplatz an 200 Tagen pro Jahr das Fahrrad für nur 5 km (unter Annahme eines gemittelten Besetzungsgrades zwischen den durchschnittlichen 1,5 Personen und den 1,1 Personen im Berufsverkehr, setzen wir 0,8km Fahrleistungsreduktion pro Autokilometer an) anstatt eines Autos genutzt wird, dann

ergäbe sich nach vorsichtiger Schätzung eine Treibhausgasminde- rung von 10,7 t/Jahr im Pilotquartier.¹⁰

Bei 100 MainRadQuartieren in weiteren Offenbacher Bestandsquartieren wären jähr- lich 177t THG-Einsparungen möglich.

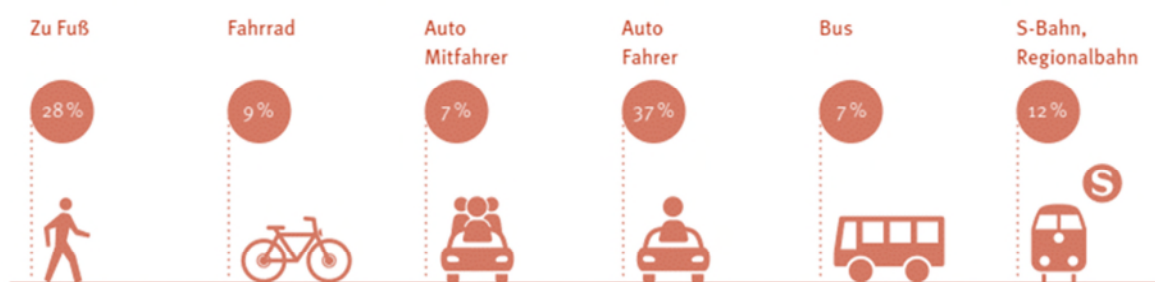


Abbildung: Wirkungskette der MainRadQuartiere

Da die Nutzung des Fahrrades von mehreren Aspekten abhängig ist, wäre ein deutli- ches THG-Minderungspotential in Verknüpfung mit dem Ausbau auch der Wege- infrastruktura zu erreichen, welche im parallel eingereichten Vorhaben „Fahrrad- (straßen)-stadt“ angestrebt wird.

Um Änderungen in der Verkehrsmittelnutzung kontinuierlich zu evaluieren, kann auf bestehende Erhebungen zurückgegriffen werden. So führen die Stadtwerke Offen- bach GmbH eine kontinuierliche, jährliche Marktbefragung durch, mittels derer auch der Modal Split errechnet werden kann.

MOBILITÄTSVERHALTEN AN WERKTAGEN, DURCHSCHNITTSWERTE 2014²



2 Quelle: »Kontinuierliche Mobilitätsforschung in Offenbach«, Marktbefragung durch die omnitrend GmbH im Auftrag von NiO, Endbericht Erhebungswelle 2014.

Quelle: Mobilitätsbericht 2014. Hg: Stadtwerke Offenbach Holding GmbH. 2015

¹⁰ Berechnung basieren auf den Faktoren von TREMOD, Emissionsfaktoren im innerstädtischen Verkehr für das Jahr 2020

Des Weiteren werden in größeren zeitlichen Abständen Daten im Rahmen des SrV (System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen) und der MiD (Mobilität in Deutschland) erfasst. Darüber hinaus verfügt Offenbach über eine Radfahrerzählstelle, die aktuell ca. 5.000 Radler / Tag auf dem am Main gelegenen Radweg erfasst. Eine kontinuierliche Bewertung des Erfolgs der Radförderung ist somit gegeben und wird auch nach Projektende seitens des Umweltamtes im Rahmen der kontinuierlichen Fortschreibung der Energie- und Treibhausgasbilanz und der Umsetzung der Klimaanpassungsstrategie weiter betrieben. Auch könnten auf Erkenntnisse des Monitorings des parallel eingereichten Vorhabens Fahrrad-(straßen)-stadt zurückgegriffen und kleinräumig für das Pilotquartier analysiert werden.

Das Vorhaben zielt neben den Verlagerungen von Fahrten mit dem Auto auf das Fahrrad auch langfristig darauf ab, den Autobesitz zu verringern. Im Pilotquartier sind 5.510 Personen im Alter zwischen 18 und 75 Jahren gemeldet, auf die ca. 4.000 Pkw privat zugelassen sind. Während nur die Hälfte der Einpersonenhaushalte in Offenbach über ein Auto verfügt, haben bereits ein Viertel der Zweipersonenhaushalte zwei Autos und von den Drei- und Mehrpersonenhaushalten besitzen bis zu zwei Drittel zwei und mehr Fahrzeuge. Eine alltägliche Nutzung des Fahrrads (in Kombination mit den zahlreichen Angeboten an Öffentlichen Verkehrsmitteln) birgt dementsprechend ein hohes Potential den Zweit- oder Drittwagen zu ersetzen. Neben einer allgemeinen Ressourcenschonung wäre hier insbesondere der Aspekt der Reduzierung des ruhenden Verkehrs im stark belasteten Quartier ein großer Gewinn für eine verbesserte Umfeld- und Lebensqualität.

Bestandszahlen zum Autobesitz sind über die Zulassungsstelle auf Ebene der statistischen Bezirke verfügbar und werden im Rahmen der jährlichen Berichterstattung seitens des Amtes für Arbeitsförderung, Statistik und Integration ausgewertet und veröffentlicht.

Monitoring Akzeptanz

Neben den Minderungspotentialen im Bereich der THG-Emissionen und des Autobesitzes stellt die Akzeptanz der Bewohnerschaft einen wichtigen Erfolgsfaktor dar. Wie die Erhebung im Rahmen des universitären Mobilitätsmanagements der Goethe-Universität gezeigt hat (s. Abb. 6), sind in Quartieren mit entsprechender Bebauung ein Viertel bis ein Drittel unzufrieden mit den Fahrradabstellmöglichkeiten im direkten Wohnumfeld. Hier stellt zum einen die Nachfrage nach Stellplätzen in den MainRad-Quartieren einen wichtigen Indikator dar, der auch für die weitere Verbreitung und Ausweitung auf andere Quartiere zentral sein wird.

In den gesamten Auswahl- und Umsetzungsprozess sollen Anwohnerinnen und Anwohner des Quartiers einbezogen werden. Durch qualitative sozialempirische Methoden, Fokusgruppen und moderierte Workshops, können die Bedarfe, Bedürfnisse, Wünsche und auch Hemmnisse erfasst werden und sowohl bei der Standortwahl, dem Design, der Funktionalität und Usability als auch der baulichen Ausgestaltung berücksichtigt werden. Im Rahmen der Partizipation der Quartiersbewohnerschaft und der Öffentlichkeitsarbeit werden die Akzeptanz und Nachfrage ermittelt.

Da das Pilotquartier im Programmgebiet „Südliche Innenstadt“ des Städtebauförderungsprogramms HEGISS (Hessische Gemeinschaftsinitiative Soziale Stadt) aufgenommen ist, werden im Rahmen dieses Vorhabens weitere Analysen zur Wohnqualität und Quartiersaufwertung unternommen, die ebenfalls für die Evaluation des Erfolgs der Radförderung nutzbar sind, respektive auch diesbezügliche Fragestellungen aufnehmen können.

Und für Fragen der grundsätzlichen Einschätzung der Fahrradfreundlichkeit der Stadt Offenbach können die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests¹¹ herangezogen werden. Hier zeigte sich bei den Ergebnissen von 2016, dass Offenbach im Vergleich mit Städten der gleichen Größenordnung mittlerweile auf Platz 12 vorgerückt ist und eine positive Entwicklung im Empfinden der Befragten zu verzeichnen ist. Als eines der größten Probleme wird jedoch der Fahrraddiebstahl benannt, den es mit den MainRadQuartieren zu vermeiden gilt.

Monitoring Projektfortschritt und Skalierbarkeit

Das Monitoring des Projektfortschritts wird im Rahmen des Projektmanagements kontinuierlich erfasst. Neben der Überprüfung des Zeitplans anhand der definierten Meilensteine wird mittels Projektstrukturplan der Fortschritt, die notwendigen Schnittstellen und Kooperationen für alle Beteiligten transparent dargestellt. Für die Planung, das Prozessmanagement und die Projektsteuerung und -koordination der Projektbeteiligten wird eine Online-Projektmanagementsoftware¹² genutzt. Zur notwendigen Flexibilität und Optimierung des Vorhabenverlaufs werden mindestens vierteljährliche Projekttreffen anberaumt, bei denen mittels Kanban-Methode der Stand des Projekts gemeinsam erarbeitet wird und gegebenenfalls nachjustiert werden kann.

Formale Anforderungen wie Mittelabruf inklusive Nachweise und Berichtswesen werden ebenfalls als Monitoringinstrumente genutzt, um die ursprüngliche Planung von Zeit und Ausgaben mit dem jeweiligen Ist-Zustand vergleichen zu können.

Zur weiteren Diffusion soll ein an der Nachfrage orientiertes Angebot eingerichtet werden, so dass die Akzeptanz und Nachfrage nach MainRadQuartieren kontinuierlich erfasst wird. Hierfür wird im Rahmen des Vorhabens ein Betreiber-, Finanzierungs- und Erstellungskonzept erarbeitet werden und mittels Experteninterviews und/oder Stakeholder-Workshops diskutiert, um die Nachhaltigkeit und Skalierbarkeit der MainRadQuartiere auf das Offenbacher Stadtgebiet und darüber hinaus zu gewährleisten. Mögliche Varianten eines Betreiberkonzeptes zur Verstetigung wären beispielsweise die Etablierung einer institutionalisierten Stelle in der Stadtverwaltung oder bei einer Tochtergesellschaft der Stadt, die Gründung eines Start-ups oder die Übertragung an einen Verein.

Hinsichtlich der Finanzierung werden einerseits Optionen eruiert, die auch langfristig eine Kofinanzierung zur Erstellung neuer MainRadQuartiere mit öffentlichen Mitteln ermöglichen. Da die MainRadQuartiere andererseits von den Nutzenden kofinanziert und unterhalten werden sollen, ist auch die Zahlungsbereitschaft der NutzerInnen und/oder ImmobilienbesitzerInnen zu ermitteln.

Durch eine Evaluation anhand von Kriterien bezogen auf Nachfrage, Zahlungsbereitschaft, Zufriedenheit und auftretende Problemen bei Planung, Bau, Nutzung und Wartung können Optimierungen identifiziert werden und so eine erfolgreiche sukzessive bedarfsgetriebene Ausweitung auf das gesamte Stadtgebiet ermöglicht werden.

Auch wird im Rahmen des Projekts ein Leitfaden erstellt, der den Prozess – von der ersten Nachfrage, über die Erstellung bis zum Betrieb inkl. Wartung – abbildet und auch von anderen Städten und Kommunen genutzt werden kann.

Die konkrete Vermarktung nach Projektende obliegt den zu etablierenden Betreibern. Während und nach Laufzeitende des Projektes werden Ergebnisse in den vorhandenen Netzwerken und Arbeitsgemeinschaften – bspw. dem Radforum des Regional-

¹¹ <http://www.fahrradklima-test.de/>

¹² voraussichtlich Meistertask, da diese in Deutschland gehostet wird

verbands Frankfurt RheinMain, der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität des Landes Hessen, der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden und dem ADFC und VCD – publik gemacht. Eine öffentlichkeitswirksame, überregionale Vorstellung der MainRadQuartiere (vgl. Meilenstein 15) könnte bei der Fahrradkommunalkonferenz und der Nationalen Radverkehrskonferenz im Jahr 2019 und 2021 erfolgen, sowie durch die Veröffentlichung von Artikeln in Fachzeitschriften.

6. Öffentlichkeitsarbeit

Die begleitende Öffentlichkeitsarbeit wird zu Beginn stark auf die direkte Zielgruppe der im Pilotquartier wohnenden Bürgerinnen und Bürger fokussiert, sowie auf weitere Stakeholder wie ImmobilienbesitzerInnen und Wohnungsbaugesellschaften. Hierbei werden Information über das Vorhaben und die Aufforderung zur Partizipation miteinander verschränkt. Neben Flyern, die im Quartier verteilt werden, sollen auch direkte Kommunikationskanäle wie offene Treffen im Quartiersbüro und Stadtteilspaziergänge genutzt werden. Im weiteren Verlauf des Vorhabens wird über eine kontinuierliche Print- und Online Pressearbeit die Stadtbevölkerung über die MainRadQuartiere informiert. Auch werden Informationsmaterialien an Multiplikatoren verteilt – wie bspw. in ansässigen Fahrradläden, dem HEGISS Beirat, der IHK – und an öffentlichen Orten wie dem StadtInfo-Center, sowie in Läden und Restaurants ausgelegt, so dass die Offenbacher Bevölkerung gut informiert ist und eine weitere Verbreitung von MainRadQuartieren nach Vorhabenende gewährleistet werden kann. Gemeinsam mit dem parallel eingereichten Vorhaben: Fahrrad-(straßen)-stadt Offenbach wird die Ansprache und Information der Anwohner der zwei geplanten Fahrradachsen durch das Pilotgebiet erfolgen. Je nach Zielgruppe ist ein angepasster Instrumentenmix aus verschiedenen Informations- und Beteiligungsformaten sinnvoll. Vielfältige Anknüpfungspunkte und wertvolle Erfahrungswerte für die Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehrsförderung bieten die laufenden Formate zum Klimaschutz (Klima.Schutz.Aktion).

Daraus haben sich bereits relevante Verbreitungswege in Offenbach entwickelt, die sich auf das bezeichnete Projektgebiet anwenden lassen:

- In Zusammenarbeit mit dem Quartiersmanagement Informationsveranstaltungen und Beteiligungsformate organisieren, die auf Erfahrung aus dem jährlichen Workshop zur Radverkehrsförderung basieren.
- In Zusammenarbeit mit Hauseigentümern und dem etablierten Netzwerk von ‚OF loves U‘ Stadtteilrundgänge anbieten.
- Informationsverbreitung über elektronische und Print-Medien: Internetseite zur Klimaanpassung z.B. Klima.Schutz.Aktion, Umwelttipp der Woche in der Offenbach Post, Informationen auf der Facebook Seite der Stadt Offenbach, Stadtmagazin Mut und Liebe.
- Ansprechpartner und Beratungstermine für Bürger/innen zum Thema MainRadQuartier im Quartiersbüro durchführen.

Für die Erstellung eines Corporate Design und das jeweilige Layout der Informationsmaterialien wird ein Grafikdesignbüro engagiert.

Die inhaltliche Ausgestaltung der Öffentlichkeitsarbeit – die Erstellung von Pressemitteilungen, die thematische Ausgestaltung von Informationsmaterialien und die Bespielung der Online-Medien ist Bestandteil des AP1, bzw. wird für das Vorhaben kostenfrei in die laufende Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Offenbach integriert.

7. Zeit- und Umsetzungsplan

AP 1: Projektsteuerung und -koordination			
Beginn: mit Vorhabenbeginn		Dauer: gesamtes Vorhaben	
Maßnahmen/Umsetzungsschritte			
Koordination der Aktivitäten, Maßnahmen und Beteiligten auch unter Zuhilfenahme einer geeigneten PM-Software			
Überwachung des Zeit- und Ausgabenbudgets und gegebenenfalls Nachjustierung und Optimierung			
Dokumentation des Projektfortschrittes / Erstellung Zwischen- und Endbericht / Buchhaltung und Mittelabruf			
Investitionsausgaben	Kosten Aufträge	Eigenmittel*	Fördersumme
	12.000 €	1.200 € +Personalkosten	10.800 €
Ergebnisse: Sicherstellung einer effizienten und effektiven Projektabwicklung; Koordinierung der Projektbeteiligten; Monitoring und Optimierung des Projektfortschritts; Erarbeitung der Projektergebnisse innerhalb der budgetierten Zeit- und Ausgabenpläne			
AP 2: Bedarfsermittlung / Standortanalyse			
Beginn: mit Vorhabenbeginn		Dauer: 6 Monate	
Maßnahmen/Umsetzungsschritte			
Status Quo-Analyse abgestellter Räder und vorhandener Radabstellmöglichkeiten			
Analyse und Auswahl potentieller Standorte mittels Begehung und Online-Tool			
Ermittlung des Bedarfs an Unterstellmöglichkeiten, der Nutzungs- und Zahlungsbereitschaft mittels Bürgerbefragungen			
Einbindung und Interessenermittlung relevanter Akteure (Wohnungsbaugesellschaften, ADFC, ...)			
Investitionsausgaben	Kosten Aufträge	Eigenmittel*	Fördersumme
	18.000 € + 15.000 €	3.300 €	29.700 €
Ergebnisse: Kriterienkatalog für den Designprozess; Festlegung der Pilotstandorte; Rahmung für Akteurs- und Betreiberkonzept			
AP 3: Design / Umsetzung / Betrieb			
Beginn: 6 Monate nach Vorhabenbeginn		Ende: bei Vorhabenende	
Maßnahmen/Umsetzungsschritte			
Kriterienkatalog in Designprozess überführen und Erstellung von MainRadQuartier-Modellen im Rahmen von Seminaren der HfG			
Bewertung der Entwürfe durch potentiell Nutzende und hinsichtlich Umsetzbarkeit			
Auswahl der zu realisierenden MainRadQuartiere und Überführung in den Erstellungsprozess inkl. HerstellerAuswahl und -beauftragung			
Erstellung Umsetzungs-, Akteurs- und Betriebskonzept			
Erstellung und Installation von ca. 6 MainRadQuartieren im Pilotgebiet			
Investitionsausgaben	Kosten Aufträge	Eigenmittel*	Fördersumme
252.000 € 6 MainRadQuartiere	HfG 65.000 € + 15.000 €	33.200 €	298.800 €
Ergebnisse: Entwicklung und partizipative Auswahl von umsetzungsreifen MainRadQuartieren; Erstellung und Implementierung von MainRadQuartieren an ausgewählten Pilotstandorten; Umsetzungs- und Betriebsstruktur aufgebaut; Leitfaden für die Be-/ Erstellung von MainRadQuartieren entwickelt			

AP 4: Monitoring			
Beginn: ab drittem Jahr der Projektlaufzeit		Ende: bei Vorhabenende	
Maßnahmen/Umsetzungsschritte			
Erfassung der Verlagerungen von Autofahrten auf das Fahrrad durch Pre- und Postbefragung zum Verkehrsverhalten von MainRadQuartier -Nutzenden			
Ermittlung der Treibhausgasminde rung mittels Tremod und weiterer Indikatoren zur Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität im Quartier/in der Stadt			
Erfassung der Akzeptanz des Angebots, der (Ko)Finanzierung und des Betriebs der MainRadQuartiere seitens NutzerInnen und relevanter Akteure			
Identifikation von Kriterien zur Skalierbarkeit auf weitere Quartiere und darüber hinaus			
Investitionsausgaben	Kosten Aufträge	Eigenmittel*	Fördersumme
	5.000 € + 20.000 €	2.500 €	22.500 €
Ergebnisse: Nachgewiesene Minderung von Emissionen, Feinstaub und Lärm; Verbesserung der Umwelt- und Aufenthaltsqualität durch reduzierten fahrenden und stehenden Autoverkehr			

AP 5: Öffentlichkeitsarbeit			
Beginn: mit Vorhabenbeginn		Ende: bei Vorhabenende	
Maßnahmen/Umsetzungsschritte			
Informationsveranstaltungen und Workshops			
Stadtteilrundgänge			
Informationen und Pressemitteilungen in Print- und elektronischen Medien und Social Media platzieren			
Offene Beratungstermine im Quartier			
Investitionsausgaben	Kosten Aufträge	Eigenmittel*	Fördersumme
	30.000 €	3.000 €	27.000 €
Ergebnisse: Quartiersbewohnende und Offenbacher Bevölkerung sind über das Vorhaben informiert und fühlen sich einbezogen			

* Aufgrund der Förderstruktur sind die Personalkosten der Antragstellenden nicht förderfähig. Dennoch sei auf den nicht unerheblichen Personalaufwand für die Ausschreibungen, die notwendige städtische Koordination und die kontinuierliche Integration in die städtischen Verwaltungs- und Organisationsstrukturen hingewiesen, die seitens des Amts für Umwelt, Energie und Klimaschutz und des Amts für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement geleistet werden und als nicht-monetäre Eigenmittel ebenfalls eingebracht werden.

Für AP1 (Projektmanagement und -koordination), AP2 (Bedarfsermittlung), für die Partizipation in AP3 (Design/Umsetzung/Betrieb) und AP4 (Monitoring) ist die Vergabe an ein erfahrenes Büro mit Schwerpunkten in den Bereichen der umsetzungsorientierten Mobilitätsforschung und projektbegleitenden Evaluation vorgesehen.

Für AP2 (Standortanalyse) und Mitarbeit in AP4 (Monitoring) ist die Vergabe an ein auf Radverkehr spezialisiertes Planungsbüro vorgesehen. Die Kalkulation basiert jeweils auf einem Personentagesatz von 500€.

Für AP3 (Design/Umsetzung/Betrieb) ist die Einbeziehung der Hochschule für Gestaltung Offenbach geplant. Um die Integration in die Lehre, sowie eine Begleitung

des Vorhabens und der Erstellung der MainRadQuartiere zu ermöglichen, soll – neben der für das Vorhaben kostenneutralen Einbindung der Professur für Integrierendes Design - über die 36 Monate eine Stelle an der HfG für die Erbringung der Leistungen verantwortlich sein.

Für die investiven baulichen Maßnahmen werden die einzelnen Auftragnehmer mittels Ausschreibungen bei Konkretisierung der Umsetzung ermittelt und beauftragt. Die Kostenschätzungen für die Herrichtung und Erschließung der Flächen, die Außenanlagen und Zuwegung, die Konstruktion des Bauwerks, die notwendigen technischen Anlagen und die Ausstattung sowie eine begleitende Koordination basieren auf Erfahrungswerten der Stadt Offenbach, sowie dem Fachbereich Integrierendes Design der HfG. Eine detaillierte Aufstellung der kalkulierten Kosten ist der im Anschluss aufgeführten Finanzplanung zu entnehmen.

Für AP5 (Öffentlichkeitsarbeit) ist die Einbeziehung eines Grafikdesignbüros erforderlich, da zur Erstellung eines Corporate Designs und des Layouts von Werbematerialien ein qualitativ hochwertiges Ergebnis erzielt werden soll. Ebenso sind anfallende Kosten für Print- und Werbematerialien, sowie Raummieten für größere Veranstaltungen im Pilotquartier vorgesehen. Die Kostenschätzung basiert auf Erfahrungswerten.

Meilensteinplanung

Nr.	Bezug zum Arbeitspaket	Inhalt und Erfolgsindikator	Fälligkeit
1	AP1	Kick-off-Workshop durchgeführt // Teilnahme Projektbeteiligter und weiterer Akteure abgestimmt // Projektgestaltung und Zeitplan festgelegt	Monat 3
2	AP2	Workshop mit BürgerInnen des Quartiers durchgeführt // Bedürfnisse in Bezug auf die Funktionalität und Handhabung erfasst	Monat 5
3	AP2	Bestandsaufnahme und Standortauswahl abgeschlossen // Standorte festgelegt	Monat 6
4	AP3	Kriterienkatalog für Designprozess erstellt	Monat 9
5	AP3	MainRadQuartier-Modelle entwickelt	Monat 15
6	AP3	MainRadQuartier-Modelle im Quartier vorgestellt // zu realisierende Modelle mittels Workshop mit Multiplikatoren und Interessierten bewertet und ausgewählt	Monat 16
7	AP2 / 4 / 5	Öffentlichkeitswirksame Präsentation des Vorhabens durchgeführt	Monat 17
8	AP3	Konzept für Umsetzung der MainRadQuartiere erstellt	Monat 18
9	AP3	Formalitäten geklärt, Baugenehmigungen eingeholt (falls notwendig), Hersteller für die Produktion ausgewählt und Aufträge erteilt	Monat 20
10	AP4	Daten künftiger MainRadQuartier-NutzerInnen zum Verkehrsverhalten erhoben (T1) // Informationen zu Akzeptanz, Trägerschaft und Zahlungsbereitschaft eingeholt	Monat 24
11	AP3	Bau der MainRadQuartiere an den ausgewählten Pilotstandorten abgeschlossen	Monat 26
12	AP5	Lokale Vorstellung der MainRadQuartiere durchgeführt	Monat 27
13	AP3	Konzept für Verstetigung / Betrieb und Finanzierung erstellt	Monat 28
14	AP4	Daten der MainRadQuartier-NutzerInnen zum Verkehrsverhalten erhoben (T2) // Monitoring Emissionsminderung und relevanter Umwelt- und Lebensqualitätsindikatoren erstellt	Monat 33
15	AP5	Öffentlichkeitswirksame, überregionale Vorstellung der MainRadQuartiere und der erzielten Wirkungen durchgeführt	Monat 34
16	AP3	Checkliste zur Implementierung weiterer MainRadQuartiere erstellt	Monat 35
17	AP1 / 5	Projektabschluss // Abschlussbericht und Handreichung erstellt	Monat 36

Zeitplanung

Projekt-monat	1. Jahr												2. Jahr												3. Jahr													
	1.Qu			2.Qu			3.Qu			4.Qu			1.Qu			2.Qu			3.Qu			4.Qu			1.Qu			2.Qu			3.Qu			4.Qu				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36		
AP1 – Projektsteuerung / -koordination																																						
AP2 – Bedarfsermittlung / Standortanalyse																																						
AP3 – Design / Umsetzung / Betrieb																																						
AP4 – Monitoring																																						
AP5 – Öffentlichkeitsarbeit																																						
Meilensteine			1		2	3			4						5	6	7	8		9				10			11	12	13						14	15	16	17

Finanzplanung

Für AP1 (Projektmanagement und -koordination), AP2 (Bedarfsermittlung), für die Partizipation in AP3 (Design/Umsetzung/Betrieb) und AP4 (Monitoring) ist die Vergabe an ein erfahrenes Büro mit Schwerpunkten in den Bereichen der umsetzungsorientierten Mobilitätsforschung und projektbegleitenden Evaluation vorgesehen. Die detaillierte Leistungsbeschreibung und der veranschlagte Arbeitsaufwand in Personentagen (PT) sind der folgenden Tabelle zu entnehmen. Die Kalkulation basiert auf einem Personentagesatz von 500€.

AP1 Projektsteuerung und -koordination	Betrag	Spalte2	Spalte3	Spalte4
Koordination der Aktivitäten, Maßnahmen und Beteiligten auch unter Zuhilfenahme einer geeigneten PM-Software	4.000 €	Einrichtung und Pflege der Projektmanagement-Software (3 PT)	Vor- und Nachbereitung interner Projekttreffen (5 PT)	
Überwachung des Zeit- und Ausgabenbudgets und gegebenenfalls Nachjustierung und Optimierung	2.000 €	Aufstellung und Anpassung eines Prozess-Struktur-Plans (4 PT)		
Dokumentation des Projektfortschrittes / Erstellung Zwischen- und Endbericht / Buchhaltung und Mittelabruf	6.000 €	Erstellung der Zwischenberichte (6 PT)	Erstellung Endbericht (4 PT)	Unterstützung bei der Erstellung des zahlungsmäßigen Nachweises zum Mittelabruf (2 PT)

AP2 Bedarfsermittlung / Standortanalyse	Betrag	Spalte2	Spalte3	Spalte4
Status Quo-Analyse abgestellter Räder und vorhandener Radabstellmöglichkeiten	2.000 €	Mitarbeit Erstellung Checkliste (1,5 PT)	Mitarbeit Erstellung Routen / Briefing (1 PT)	Mitarbeit Dateneingabe / Analysekonzept (1,5 PT)
Analyse und Auswahl potentieller Standorte mittels Begehung und Online-Tool	1.000 €	Mitarbeit Standortauswahl (2 PT)		
Ermittlung des Bedarfs an Unterstellmöglichkeiten, der Nutzungs- und Zahlungsbereitschaft mittels Bürgerbefragungen	8.000 €	Konzeption Leitfäden für Fokusgruppen (5 PT)	Organisation / Durchführung 3 Fokusgruppen (5 PT)	Dokumentation / Analyse / Interpretation der Fokusgruppen (6 PT)

Einbindung und Interessenermittlung relevanter Akteure (Wohnungsbaugesellschaften, ADFC, ...)	2.000 €	Mitarbeit bei Organisation / Durchführung / Auswertung Expertenworkshop (4 PT)
Erstellung Kriterienkatalog MainRadQuartiere	2.000 €	Mitarbeit Erstellung Kriterienkatalog (4 PT)

AP3 Design / Umsetzung / Betrieb	Betrag	Spalte2	Spalte3	Spalte4
Kriterienkatalog in Designprozess überführen und Erstellung von MainRadQuartier-Modellen im Rahmen von Seminaren der HfG	1.000 €	Abstimmung Kriterienkatalog / Design (2 PT)		
Bewertung der Entwürfe durch potentiell Nutzende und hinsichtlich Umsetzbarkeit	5.000 €	Erstellung Bewertungsschema (2 PT)	Organisation / Durchführung von partizipativen Bewertungsworkshops (4 PT)	Dokumentation Bewertungsworkshops (4 PT)
Auswahl der zu realisierenden MainRadQuartiere und Überführung in den Erstellungsprozess inkl. HerstellerAuswahl und -beauftragung	2.000 €	Koordination Auswahl MainRadQuartiere und Pilotstandorte (4 PT)		
Erstellung Umsetzungs-, Akteurs- und Betriebskonzept	5.000 €	Mitarbeit Erstellung Konzept für Offenbach (6 PT)	Mitarbeit Erstellung Konzept allgemein (4 PT)	
Erstellung und Installation von ca. 6 MainRadQuartieren im Pilotgebiet	2.000 €	Unterstützung bei Nutzerkommunikation (4 PT)		

AP4 Monitoring	Betrag	Spalte2	Spalte3	Spalte4
Erfassung der Verlagerungen von Autofahrten auf das Fahrrad durch Pre- und Postbefragung zum Verkehrsverhalten von MainRadQuartier-Nutzenden	10.000 €	Erstellung standardisierter Pre- und Post-Fragebögen (5 PT)	Durchführung Pre- / Postbefragung aller MainRad-Quartier-Nutzenden (5 PT)	Dateneingabe / Analyse / Interpretation (10 PT)

Ermittlung der Treibhausgas-minderung mittels Tremod und weiterer Indikatoren zur Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität im Quartier/in der Stadt	2.000 € (2 PT)	Berechnung THG-Minderung	Analyse Indikatoren Umwelt- und Lebensqualität (2 PT)
Erfassung der Akzeptanz des Angebots, der (Ko)Finanzierung und des Betriebs der Main-RadQuartiere seitens NutzerInnen und relevanter Akteure	6.000 € (6 PT)	Konzeption / Durchführung 2 Fokusgruppen mit Nutzenden	Konzeption / Durchführung Workshop relevante Akteure (6 PT)
Identifikation von Kriterien zur Skalierbarkeit auf weitere Quartiere und darüber hinaus	2.000 € (4 PT)	Mitarbeit Handreichung zur Skalierbarkeit und Diffusion	
62.000 €			

Für AP2 (Standortanalyse) und Mitarbeit in AP4 (Monitoring) ist die Vergabe an ein auf Radverkehr spezialisiertes Planungsbüro vorgesehen. Eine detaillierte Auflistung der zu erbringenden Leistungen und der veranschlagte Arbeitsaufwand in Personentagen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen. Die Kalkulation basiert auf einem Personentagesatz von 500€.

AP2				
Bedarfsermittlung / Standortanalyse	Betrag	Leistungen		
Status Quo-Analyse abgestellter Räder und vorhandener Radabstellmöglichkeiten	4.000 € (4 PT)	Organisation / Durchführung Bestandsaufnahme Fahrräder und Abstellanlagen	Bestandsaufnahme Fahrräder und Abstellanlagen - Dokumentation / Analyse / Interpretation	
Analyse und Auswahl potentieller Standorte mittels Begehung und Online-Tool	10.000 € (1 PT)	Abstimmung über Operationalisierung der Kriterien	Bestandsaufnahme Potentialflächen - Organisation / Durchführung /Dokumentation / Analyse (9 PT)	Einrichtung und Betreuung Online-Tool / Dokumentation und Analyse der Ergebnisse (8 PT) Erarbeitung / Aufbereitung Standortvorschläge (2 PT)
Ermittlung des Bedarfs an Unterstellmöglichkeiten, der Nutzungs- und Zahlungsbereit-	1.000 €	Mitarbeit Analyse / Interpretation der Fokus-		

schaft mittels Bürgerbefragungen	gruppen (2 PT)
Einbindung und Interessenermittlung relevanter Akteure (Wohnungsbaugesellschaften, ADFC, ...)	Mitarbeit Organisation / Durchführung / Auswertung Expertenworkshop 1.000 € (2 PT)
Erstellung Kriterienkatalog MainRadQuartiere	Mitarbeit Erstellung Kriterienkatalog 2.000 € (4 PT)

AP4 Monitoring	Betrag	Leistungen
Erfassung der Verlagerungen von Autofahrten auf das Fahrrad durch Pre- und Postbefragung zum Verkehrsverhalten von MainRadQuartier-Nutzenden	1.500 € (3 PT)	Mitarbeit Analyse
Ermittlung der Treibhausgasminde rung mittels Tremod und weiterer Indikatoren zur Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität im Quartier/in der Stadt	1.500 € (3 PT)	Mitarbeit Ermittlung THG-Minderung und Vorhabenerfolge
Identifikation von Kriterien zur Skalierbarkeit auf weitere Quartiere und darüber hinaus	2.000 €	Mitarbeit Konzept und Handreichung zur Skalierbarkeit und Diffusion (4 PT)

23.000 €

Für AP3 (Design/Umsetzung/Betrieb) ist die Einbeziehung der Hochschule für Gestaltung Offenbach geplant. Um die Integration in die Lehre, sowie eine Begleitung des Vorhabens und der Erstellung der MainRadQuartiere zu ermöglichen, soll – neben der für das Vorhaben kostenneut-

ralen Einbindung der Professur für Integrierendes Design - über die 36 Monate eine Stelle an der HfG für die Erbringung der Leistungen verantwortlich sein. Die detaillierten Leistungen und Vergütungsansätze nach HfG-Satzung sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Tätigkeit/Anwendung	Aufgaben	Meilen- steine	Start	Ende	Dau- er	Kosten /	
						Monat (mit AG-Anteil)	Gesamt / AG-Anteil
Wissenschaftliche Hilfskraft / HiWi mit Abschluss	Projekteinfüh- rung / Aus- tausch / Befra- gungen	1, 2, 3, 4	1. Pro- jektmo- nat	9. Pro- jektmonat	9 Mo- nate	661,30 € bei 10 Stunden / Woche	5.951,70 €
Wissenschaftliche Hilfskraft / HiWi mit Abschluss	Projektleitung / Projektbearbei- tung	5, 6, 7, 8, 9,10	10. Pro- jektmo- nat	24. Pro- jektmonat	15 Mo- nate	1.322,53 € bei 20 Stunden / Woche	19.837,95 €
Wissenschaftlicher Mitarbeiter / WiMi:	Projektleitung / Projektbearbei- tung	11, 12, 13, 14, 15, 16, 17	25. Pro- jektmo- nat	36. Pro- jektmonat	12 Mo- nate	2300 € bei 20 Stunden / Woche	27.600,00 €
Wissenschaftliche Hilfskraft / HiWi ohne Abschluss	Zuarbeit / Pro- jektbearbei- tung	5, 6, 8, 9, 11, 13	10. Pro- jektmo- nat	22. Pro- jektmonat	13 Mo- nate	660 € bei 15 Stunden / Woche	8.580,00 €
Wissenschaftliche Hilfskraft / HiWi ohne Abschluss	Zuarbeit / Pro- jektbearbei- tung	16	33. Pro- jektmo- nat	36. Pro- jektmonat	4 Mo- nate	660 € bei 15 Stunden / Woche	2.640,00 €
Gesamt						64.609,65 €	

Für die investiven baulichen Maßnahmen werden die einzelnen Auftragnehmer mittels Ausschreibungen bei Konkretisierung der Umsetzung ermittelt und beauftragt. Die Kostenschätzungen für die Herrichtung und Erschließung der Flächen, die Außenanlagen und Zuwegung, die Konstruktion des Bauwerks, die notwendigen technischen Anlagen und die Ausstattung sowie eine begleitende Koordination sind in beigefügter Tabelle enthalten und basieren auf Erfahrungswerten der Stadt Offenbach, sowie dem Fachbereich Integrierendes Design der HfG.

AP3 Design / Umsetzung / Betrieb	Betrag	Leistungen			
Auswahl der zu realisierenden MainRadQuartiere und Überführung in den Erstellungsprozess inkl. HerstellerAuswahl und -beauftragung	12.000 €	Unterstützung bei Ausschreibungen, HerstellerAuswahl und -beauftragung	Begleitende Planung und Koordination		
Erstellung und Installation von ca. 6 MainRadQuartieren im Pilotgebiet	240.000 €	Herrichtung und Erschließung der Standorte inkl. Zuwegung und Außenanlagen (36.000 €)	Konstruktion der MainRadQuartiere - tragende Konstruktion, Wände, Decke, Bedachung (120.000 €)	Erstellung der technischen Anlagen, wie Schließenanlagen und Beleuchtung (36.000 €)	Erstellung der Ausstattung der MainRadQuartiere - Stell-/Hänge-/Abschließvorrichtung, Haken, Fächer etc. (48.000 €)
252.000 €					

Für AP5 (Öffentlichkeitsarbeit) ist die Einbeziehung eines Grafikdesignbüros erforderlich, da zur Erstellung eines Corporate Designs und des Layouts von Werbematerialien ein qualitativ hochwertiges Ergebnis erzielt werden soll. Ebenso sind anfallende Kosten für Print- und Werbematerialien, sowie Raummieten für größere Veranstaltungen im Pilotquartier vorgesehen. Die Kostenschätzung basiert auf Erfahrungswerten aus andere Projekten und Auftragsverhältnissen.

AP5 Öffentlichkeitsarbeit	Betrag
Erstellung eines Corporate Design	2.500 €
Layout verschiedener Materialien zur Öffentlichkeitsarbeit	6.000 €
Druckkosten für Flyer, Poster und weitere Printmaterialien	18.000 €
Raummieten für Veranstaltungen	3.500 €
30.000 €	