



**Gemeindeverband**  
Mittleres  
Schussental

## **Leistungsverzeichnis**

**für die Erstellung eines integrierten Radverkehrskonzeptes  
für den Gemeindeverband Mittleres Schussental**

**November 2018**

## **Ausgangslage Gemeindeverband Mittleres Schussental (GMS)**

Der Gemeindeverband Mittleres Schussental (GMS) befindet sich im Landkreis Ravensburg und umfasst zwei Große Kreisstädte und drei Gemeinden: die Kreisstädte Ravensburg und Weingarten sowie die Gemeinden Baienfurt, Baidt und Berg. Insgesamt hat der Gemeindeverband eine Fläche von 17.171 ha und 91.498 Einwohner (Stand 2016).

Im Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg<sup>1</sup> sind Ravensburg und Weingarten Teil des Verdichtungsraums Ravensburg-Friedrichshafen. Ravensburg und Weingarten erfüllen gemeinsam die Funktion eines Oberzentrums und zusammen mit Baienfurt, Baidt und Berg gehören sie zu einer Wachstumsregion, dessen aktuelle Themen Wohnbedarf und eine nachhaltige Mobilität sind. Die Entwicklung des Gemeindeverbandes wird voraussichtlich zu einem höheren Verkehrsaufkommen durch Motorisierten Individualverkehr (MIV) und zu einer größeren Nachfrage des ÖPNV führen. In diesem Rahmen ist die Förderung der Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV für eine klimafreundliche Entwicklung unerlässlich.

### **Grundlegende Zielstellungen des Radverkehrskonzeptes**

Der GMS will seine Bemühungen im Bereich nachhaltige Mobilität bündeln, um so die Verkehrswende in der Region konsequent und effizient voranzutreiben. Ziel ist es eine leistungsfähige, umweltschonende, energieeffiziente und sichere Mobilität im Schussental zu schaffen. Außerdem soll sich das Radverkehrskonzept an der Erreichung der nationalen Klimaschutzziele und damit an der Notwendigkeit bis zum Jahr 2020 um 40 % bzw. bis 2050 um 80 bis 95 % zu reduzieren (Basis 1990), orientieren. Dabei werden die auf diesem Zielpfad notwendigen Maßnahmen für die nächsten 10 bis 15 Jahre identifiziert.

Im September 2016 wurde mit der Erstellung eines ersten gemeinsamen Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) für den GMS gestartet. Projektabschluss ist im Frühjahr 2019 geplant. Ziel des VEP ist es, eine Orientierung für die mittel- und langfristige Entwicklung von Mobilität und Verkehr im GMS zu geben. Der VEP soll die planerischen Vorarbeiten leisten, um die künftigen Mobilitäts- und Verkehrsbedürfnisse abdecken zu können.

Um die Verkehrsverhältnisse des Radverkehrs zu verbessern und damit den Radverkehr im GMS voranzutreiben wird ein integriertes Radverkehrskonzept, welches auf den allgemeinen planerischen Grundlagen des VEP aufbaut, benötigt.

Die Ziele des integrierten Radverkehrskonzeptes sind:

- Veränderung des Modal-Splits zu Gunsten des Radverkehrs
- Schutz von Klima und Umwelt
- Verbesserung der sicheren Erreichbarkeit der wichtigsten Ziele in jeder Kommune
- Aufwertung von Stadtqualität und Gesundheit der Bürger

Wichtig ist auch die Betrachtung der verschiedenen Nutzer, die in drei Gruppen unterschieden werden:

1. Kinder, Schüler, ältere Menschen und andere gefährdete Radwege-Benutzer. Die Berücksichtigung dieser Gruppen schließt automatisch auch Gruppen von Nutzern anderen Alters ein.
2. Pendler: In Ravensburg gab es im Jahr 2015 28.973 Einpendler und 11.558 Auspendler<sup>2</sup>. Nach Weingarten fahren im Jahr 2016 täglich etwa 8.000 Pendler mit den Pkw zur Arbeit<sup>3</sup>.
3. Touristen und Freizeitradler.

<sup>1</sup> Landesentwicklungsplan 2002, Baden-Württemberg. Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg Abt. 5 Strukturpolitik und Landesentwicklung, 23.07.2002

<sup>2</sup> Statistisches Landesamt BW.

<sup>3</sup> „ISEK Weingarten 2030 Baustein Wohnen“. Diese Arbeit beinhaltet auch die sektorale Frage zur Erreichbarkeit.

Ein Radverkehrskonzept, das zukünftig von einer großen Zahl an verschiedenen Nutzern angenommen werden soll, bedarf einer langfristigen und interkommunalen Planung. Auf deren Basis soll für jede Kommune ein Katalog mit konkreten Radverkehrsmaßnahmen erarbeitet werden.

Für die Stadt Ravensburg wurde 2014 bereits ein erstes Radverkehrskonzept entwickelt. Dieses Konzept soll im GMS-Radverkehrskonzept fortgeschrieben werden, wird jedoch nicht vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert, weshalb die Kosten hierfür separat aufgeführt werden müssen. Für die Stadt Weingarten und die Gemeinden Baidt, Baienfurt und Berg wurden bisher keine kommunalen Radverkehrskonzepte erstellt. Teilweise wurden Bestandsaufnahmen durchgeführt. Die bestehenden Radwegenetze wurden jeweils durch Einzelmaßnahmen verbessert. Für den Landkreis Ravensburg gibt es ein Radwegenetzkonzept und für das Land Baden-Württemberg das RadNETZ Baden-Württemberg. Mit der Erstellung des integrierten Radverkehrskonzeptes für den GMS soll für diese Kommunen nun auch ein Radverkehrskonzept mit entsprechendem Maßnahmenkatalog erarbeitet werden.

## **Arbeitsprogramm**

Das Radverkehrskonzept soll sich an denen im Merkblatt "Erstellung von Klimaschutzteilkonzepten" genannten, für das Vorhaben relevante Vorgaben orientieren. Folgende Arbeitsschritte sind als Bausteine des Radverkehrskonzeptes zu berücksichtigen und separat in das Angebot einzurechnen:

### **1. Bestandsanalyse**

#### **1.1. Ortsspezifische Verkehrsdaten**

Für die Erfassung der verfügbaren ortsspezifischen Verkehrsdaten kann auf die Ergebnisse des VEP zurückgegriffen werden. Der VEP beinhaltet eine Verkehrsanalyse 2016 sowie ein Basisszenario 2030. Die Verkehrsanalyse 2016 umfasst alle relevanten Strukturdaten (Siedlungsentwicklung, Mobilität, Motorisierung, etc.) und beruht auf Befragungen relevanter Interessensgruppen, ergänzenden Zählungen im Verkehrsnetz und Erhebungen im ruhenden Verkehr, sowie im ÖPNV. Außerdem sollen weitere vorhandene Unterlagen mit einbezogen werden (siehe Anlagen). Die Darstellung erfolgt zum Beispiel in Plänen und Steckbriefen.

#### **1.2. Analyse und Bewertung der Radinfrastruktur**

Der Bestand der Radinfrastruktur ist umfassend anhand der zur Verfügung gestellten Unterlagen und durch Begehungen vor Ort zu erfassen, zu dokumentieren und zu bewerten. Bei der Erfassung und anschließenden Bewertung ist mindestens auf folgende Punkte zu achten:

- Radwegeinfrastruktur und –standard (z.B. zusammenhängend, direkt)
- Weitere Radinfrastrukturen, wie z.B. Abstellanlagen, Fahrradbeschilderung
- Aufteilung des Straßenraums, inkl. Parkraum
- Bauliche Gegebenheiten des Netzes und deren Zustand
- Sicherheitscheck für das Gesamtnetz, Auswertung von Unfalldaten
- Barrierefreiheit und vorteilhafte Ampelschaltung
- Korrespondenz mit anderen Nahverkehrsmitteln
- Abstimmung des Bestandes mit Nachbarkommunen des Gemeindeverbandes und dem Landkreis
- Topographie der Kommune

Die Kriterien für die Bewertung sind zu erarbeiten. Weiterhin sind die wichtigsten Quellen und Ziele in jeder Kommune, die zur Identifizierung der Korridore des Radwegenetzes dienen, zu ermitteln. Hierbei sind potenzielle Bauflächen einzubeziehen.

In der Analyse soll folgendes betrachtet werden:

- Art der Radverkehrsführung: Mischverkehr, Radweg, Radfahrstreifen, Angebotsstreifen, gemeinsame Führung mit Fußgängern, Einbahnstraße - Rad frei in Gegenrichtung
- Eigenschaft der Radverkehrsfläche/ Bauliche Gegebenheiten und Zustand: Querschnitt/ Breite, Oberflächenbeschaffenheit, Aufteilung des Straßenraums inkl. Parkraum
- Mängelanalyse bestehende Radverkehrsanlage: Lücken, bauliche Mängel, Konfliktpunkte (z.B. Knoten, links abbiegen, Kreisverkehr, Bushaltestelle)
- Unfallbetrachtung: Unfallaufkommen, Unfallorte, Unfalltypen, Unfallgegner, Unfallzeiten, Unfallursache, Unfallbeteiligte, Gründe für Unfälle (z.B. abbiegen, wenden, rückwärtsfahren oder einfahren, Vorfahrt-Vorrang, sonstige Fehler Fahrzeugführer, Straßenzustand und Lichtverhältnisse, etc.)
- Identifikation der Radverkehrsnachfrage (Einzugsgebiete, Wunschlinien, Quelle-Ziele): Wohngebiete (Integration potenzieller Bauflächen), Arbeitsplatzkonzentration (Integration potenzieller Bauflächen), (Hoch-)Schulstandorte, Innenstadt/ Kernstadt, Einkaufsmöglichkeiten inkl. Wochenmarkt, Kultur, Freizeit, Sport, öffentliche Einrichtungen, touristische Einrichtungen, Krankenhäuser, Bahnhof Ravensburg, BOB Bahnhof Weingarten-Berg, Busanschlüsse
- Konfliktpotential: mit anderen Verkehrsteilnehmern (z.B. Fußgänger, Autofahrer)

### **1.3. Bewertung des IST-Zustandes**

Für die Bewertung des IST-Zustandes sind geeignete, für den GMS angepasste Indikatoren, wie z.B. Modal Split, Zahl und Länge durchgängiger Radwege, Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum etc. zu erarbeiten und auszuwerten.

## **2. Potenzialanalyse**

Kurz-, mittel- und langfristige Potenziale zur Reduzierung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen durch Zunahme des Radverkehrs sollen ermittelt werden.

## **3. Akteursbeteiligung**

Der gesamte Prozess der Aufstellung des Radverkehrskonzeptes für den GMS ist durch eine intensive Stakeholderbeteiligung zu begleiten. Dem Auftragnehmer obliegt dabei die Koordination und Moderation der Stakeholderbeteiligung. Der Auftraggeber ist durchgängig über wesentliche Zwischenergebnisse zu informieren. Sämtliche Besprechungs- und Präsentationstermine sind in das Angebot einzurechnen.

Folgende Arbeitsgruppen sollen erreicht werden:

1. Projektgruppe GMS-Radkonzept: zusammengesetzt aus Vertretern der kommunalen Arbeitskreise
2. Kommunale Arbeitskreise Radverkehr: jeweils eine Gruppe pro Kommune mit Vertretern aus u.a. Stadtplanungsamt, Verkehrsplanung, Wirtschaftsförderung, Polizei, Recht- und Ordnungsamt, Presse, ADFC Kreisverband Ravensburg, VCD Kreisverband Ravensburg, Agendagruppen Radverkehr, Radfahrer-Vereine, Schul- und Elternvertretern, Technische Werke Schussental, DB ZugBus Regionalverkehr (RAB) und Landratsamt Ravensburg
3. Bürger: jeweils eine Gruppe pro Kommune mit Vertretern der allgemeinen Bürgerschaft, inklusive Senioren, Studenten und Menschen mit Behinderungen
4. Schüler: jeweils eine Gruppe pro Kommune
5. Unternehmen: jeweils eine Gruppe pro Kommune

Außerdem soll für die fünf Gemeinderäte und in der Verbandsversammlung mit jeweils zwei Präsentationen (Information und Beschluss) gerechnet werden.

Veranstaltungen die mindestens einzuplanen sind, sind in Tabelle 1 dargestellt.

Zielgruppe	Anzahl Veranstaltungen	Art	Themen	Zielsetzung
<b>Projektgruppe</b>	3	3 Sitzungen: - Auftaktsitzung - Zwischensitzung - Schlussitzung	Projektkoordination Projektplanung Austausch Evaluation Vorstellung Radkonzept	Information u. Planung Vorstellung Zwischenergebnisse GMS-Netzkonzeption Maßnahmenkatalog Verstetigungsstrategie
<b>Arbeitskreise Radverkehr</b>	10	2 Workshops pro Kommune	Projektplan Bestandsaufnahme Bewertung IST-Zustands Maßnahmenfindung Vorstellung Radkonzept	Information IST-Analyse GMS-Netzkonzeption Maßnahmenkatalog Verstetigungsstrategie
<b>Bürger</b>	10	Pro Kommune: - 1 Workshop - 1 Präsentation	Projektplan Bewertung IST-Zustands Maßnahmenfindung für Bürger Vorstellung Radkonzept	Information IST-Analyse GMS-Netzkonzeption Maßnahmenkatalog
<b>Schüler</b>	10	Pro Kommune: - 1 Workshop - 1 Präsentation	Projektplan Bewertung IST-Zustands Maßnahmenfindung für Schüler Vorstellung Radschulwegpläne	Information Analyse Radschulwege Maßnahmenkatalog Radschulwegpläne
<b>Unternehmen</b>	10	Pro Kommune: - 1 Workshop - 1 Präsentation	Projektplan Bewertung IST-Zustands Maßnahmenfindung für Unternehmen Vorstellung Radbetriebswegpläne	Information Analyse Radbetriebswege Maßnahmenkatalog Radbetriebswegpläne
<b>Gemeinderäte</b>	10	2 Präsentationen pro Kommune - Auftakt - Abschluss	Projektplan Beschluss	Information Beschluss des Radverkehrskonzeptes
<b>GMS-Verbandsversammlung</b>	2	2 Präsentationen - Auftakt - Abschluss	Projektplan Beschluss	Information Beschluss des Radverkehrskonzeptes
<b>Anzahl der Veranstaltungen insgesamt</b>	55	3 Sitzungen 25 Workshops 27 Präsentationen		

*Tabelle 1: Geplante Veranstaltungen im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes für den Gemeindeverband Mittleres Schussental*

#### **4. Maßnahmenprogramm**

Das Maßnahmenprogramm des Radverkehrskonzeptes wird Pläne mit der Systematik des Radwegenetzes und ein Maßnahmenkatalog umfassen.

##### **4.1. Systematik des Radwegenetzes**

Das Radwegenetz soll in Korridoren für die GMS und in kommunalen Korridoren inklusive Führungsformen (eventuell separate Radwege, Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen und Fahrradrouen im Nebenstraßennetz, etc.) geplant und dargestellt werden. In den Routen ist die Anbindung wichtiger Ziele mit starker Nutzung von Bedeutung, z.B. Stadt- oder Gemeindeteilzentren, Schulen, Hochschulen, große Arbeitgeber und andere öffentliche Einrichtungen. Ebenso werden interkommunale Radwegeverbindungen zwischen den Städte Ravensburg und Weingarten sowie den Gemeinden Baienfurt, Baidt und Berg aufgezeigt. Sämtliche Routen werden als Korridore identifiziert und dargestellt. Die Korridore für den GMS umfassen Hauptrouten, Nebenrouten und Radwanderwege. Die kommunalen Korridore beinhalten die Identifikation von Quellen und Zielen, den Alltagsradverkehr, bestehende Freizeitrouen sowie Abkürzungen/ direkte Wege.

Sowohl für die Hauptrouten als auch für die Nebenrouten sind auf Grundlage der Analyse aus Punkt 1 zur Netzverbesserung, Verbesserungen im Bereich der Dimensionierung, Führung und Gestaltung, sowie Vorschläge zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten und für potenzielle Radwege zu entwickeln. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Sicherheit des Radverkehrs und die Durchgängigkeit des Netzes oberste Priorität haben. Weiterhin sollen auch Aussagen und Vorschläge erarbeitet werden, die die Korrespondenz mit anderen Nahverkehrsmitteln betrachtet. Auch kommunale Radschnellwege sollen berücksichtigt werden.

##### **4.2. Maßnahmenkatalog**

In dem Maßnahmenkatalog sollen kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen im Bereich Radverkehr aufgelistet und beschrieben werden. Es sollen lineare und punktuelle Maßnahmen sowie Neubaumaßnahmen dargestellt werden (z.B. Pläne und Steckbriefe). Die Beschreibung soll die geschätzte Treibhausgasmindernng, die erwartete Gesamtausgaben mit Finanzierungsmöglichkeiten, Auswirkungen auf die regionale Wertschöpfung (soweit relevant), der geplante Zeitraum der Durchführung, Bezug zur demografischen Entwicklung (soweit relevant), die Benennung von Akteuren, Verantwortlichen und Zielgruppen, sowie die Priorisierung der Maßnahmen, Darstellung der Handlungsschritte und Entwicklung von Erfolgsindikatoren beinhalten. Weiterhin soll neben dem Standort und Bestandsbildern auch eine grafische Lösung aufgezeigt werden.

In dem Maßnahmenkatalog sollen mindestens folgende Aspekte berücksichtigt werden:

##### **a) Komplettierung des Netzes**

Sowohl für die Hauptrouten als auch für die Nebenrouten sind auf Grundlage der Analyse aus Punkt 1 sowohl lineare als auch punktuelle Maßnahmen zur Netzverbesserung, Verbesserungen im Bereich der Dimensionierung, Führung und Gestaltung, sowie Vorschläge zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten zu entwickeln. Hierbei ist darauf zu achten, dass erstens die Sicherheit des Radverkehrs und zweitens die Durchgängigkeit des Netzes (Schließung von Lücken) auch interkommunal oberste Priorität haben. Ebenso sollen alternative Routenführungen am Stadtrand und Umland sowie Routen zu Nachbarkommunen des GMS berücksichtigt werden. Weiterhin sollten Aussagen und Vorschläge erarbeitet werden, die die Korrespondenz mit anderen Nahverkehrsmitteln betrachten. Kommunale Radschnellwege sollen ebenfalls berücksichtigt werden. Weiterhin sollen Mobilitätspunkte im GMS identifiziert und ausgebaut werden, das heißt Verknüpfungen mit weiteren Verkehrsarten des Umweltverbundes (z.B. Busanschlüsse, Bahn, Taxi, Park & Ride- Parkplätze).

Außerdem soll für den Bereich der Altstadt/ Kernstadt/ Ortskerne ein fußgänger- und fahrradfreundliches Zentrum geschaffen werden, das leicht und sicher erreichbar ist. Es sollen Routen, sowohl zur Altstadt/ Kernstadt und zum Ortskern hin, als auch durch diese hindurch,

erstellt werden. Hierbei sind die besonderen Anforderungen in diesen Bereichen, wie z.B. Fußgängerzone, Parkierungen, etc. zu beachten.

#### **b) Fahrradabstellanlagen**

Eine Bestandserfassung von Fahrradabstellanlagen (inkl. Bike + Ride) ist durchzuführen. Hierbei sollen auch Ladestationen (E-Bike Infrastruktur) und die Positionierung und Verknüpfung im öffentlichen Raum (Bahnhof, Innenstadt, Quartierszentrum, (Hoch-)Schule, Sport und Freizeitanlagen, Arbeitgeber (Firmen, Verwaltung, etc.), Haltestellen ÖPNV, Einzelhandel, Gaststätten, Hotels) erfasst werden. Weiterhin ist der weitere Bedarf zu ermitteln und neue Standorte ggf. im Radverkehrskonzept aufzuzeigen.

Die Fahrradanlagen der Schulen sollen hinsichtlich Qualität, Bedarf und Sicherheit überprüft und bewertet werden.

#### **c) Fahrradbeschilderung**

Die Planung und Umsetzung der Fahrradwegweisung ist, sowohl für den touristischen als auch für den täglichen Radverkehr (in Bezug zu den Korridoren), zu erstellen und fortzuschreiben. Hierbei soll auch eine Abstimmung mit dem Landkreis erfolgen. Beim touristischen Radverkehr ist es ein besonderes Anliegen, dass die Besucher im Schussental auf den sichersten und attraktivsten Radwegen geführt werden. Für den täglichen Radverkehr ist neben der Sicherheit der direkte Weg am wichtigsten.

#### **d) Schulradwegeplan**

In Zusammenarbeit mit Vertretern der Schulen und Eltern im GMS, sowie der Polizei und der Verkehrsplanung sollen Radschulwegpläne auf der Grundlage des Radverkehrsnetzes erstellt und fortgeschrieben werden. Hierbei sollen der Leitfaden zum Radschulwegplan von der BAST beachtet und der Radschulwegplaner Baden-Württemberg benutzt werden, so dass gewährleistet ist, dass die Akteure vor Ort sich mit dem Radschulwegplan identifizieren können. Ein Pilotprojekt der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen e. V. in Baden-Württemberg (AGFK-BW) ermöglichte bereits die erfolgreiche Erstellung von Radschulwegplänen für drei Gymnasien in Ravensburg. Diese Projekte sollen den anderen Schulen im GMS zur Orientierung dienen. Außerdem hat Weingarten einen Schul(fuß)wegeplan und die Gemeinde Baienfurt einen Schul(fuß)wegeplan sowie einen Radschulwegeplan erstellt.

#### **e) Radbetriebswegeplan**

Für Gewerbegebieten und Unternehmen im GMS sollen in Zusammenarbeit mit der Polizei und der Verkehrsplanung Betriebsradwegpläne auf der Grundlage des Radverkehrsnetzes erstellt werden.

#### **f) Ausbau des Velocity-GMS-Netzwerks**

Das Velocity-Netzwerk sollte im Schussental weiter ausgebaut werden. Die Planung und Umsetzung dieses Netzwerkes ist zu erstellen und fortzuschreiben.

### **5. Verstärkungsstrategie**

Es soll eine Verstärkungsstrategie zur organisatorischen Einbindung des Themas Mobilitätsmanagement in der Verwaltung ausgearbeitet werden. Dazu sind folgende Fragen zu klären:

- Wo soll das Thema nachhaltige Mobilität künftig in der Verwaltung angesiedelt sein und wie kann es dauerhaft implementiert werden?
- Wie sind notwendige Vernetzungen innerhalb der Verwaltung und mit anderen Kommunen geplant?
- Mit welchen personellen Kapazitäten soll das Thema mittel- und langfristig besetzt werden?
- Wie soll das Thema nachhaltige Mobilität mit der lokalen/ regionalen Wertschöpfung verbunden werden?

## 6. Controlling- Konzept

Ein Controlling-Konzept, das die Rahmenbedingungen für die Erfassung der Änderungen am Modal Split sowie die Abschätzung der sich daraus ergebenden Treibhausgasminde rung entwickelt, soll erarbeitet werden. Dabei sind auch Regeln für die ggf. notwendige Anpassung der Maßnahmen in der Umsetzungsphase zu erstellen. Ein Controlling-Konzept umfasst gleichzeitig den Personalbedarf, notwendige Investitionen (z. B. in Messtechnik), Zeitpläne und Möglichkeiten zu Datenerfassung und -auswertung. Bezüge zu vorhandenen bzw. im Aufbau befindlichen kommunalen Klimaschutzkonzepten sind zu berücksichtigen.

## 7. Kommunikationsstrategie (Öffentlichkeitsarbeit)

Im Radverkehrskonzept ist eine Ausweitung der Kommunikation und der Öffentlichkeitsarbeit zu erarbeiten. Dafür soll eine Bestandsanalyse erstellt werden, was wurde gemacht, wie sind diese Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit zu bewerten. Es soll eine Vorgehensstrategie erarbeitet werden, die auf den lokalen Kontext zugeschnitten ist. Diese soll einerseits aufzeigen, wie die Inhalte des Radverkehrskonzeptes in der Bevölkerung verbreitet werden können. Andererseits, wie ein Konsens und aktive Mitarbeit für die Umsetzung der Maßnahmen erreicht werden kann. Dabei ist darzustellen, in welchen Einrichtungen die Durchführung von Projekten geplant ist. Es sollen auch Wege für die Ansprache von relevanten Bevölkerungsgruppen erarbeitet werden, um auf ihre spezifischen Interessen, Bedürfnisse und Möglichkeiten einzugehen (Vorschlagsliste zu Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, "Best-Practice"-Beispiele z.B. Fahrradstadt Logo/ Corporate Identity).

Die Kommunikationsstrategie ist als Ergänzung zu der Akteursbeteiligung in Punkt 3 zu betrachten.

## 8. Dokumentation

Für die Dokumentation des Projekts soll ein Endbericht erstellt werden. Dieser wird als Broschüre (Din A4, Hochformat) zur Verfügung gestellt (6-fach). Außerdem werden alle Texte und Pläne als PDF und in bearbeitbarer Form Word, DXF, bzw. nach Abstimmung) übergeben.

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und nukleare Sicherheit



NATIONALE  
**KLIMASCHUTZ**  
INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages