

Beschlussvorlage

Beschließendes Gremium:
Verkehrsausschuss

Radverkehrsstrategie 2025
Vorschlag einer Präambel als Handlungsrahmen für die zukünftige Radverkehrspolitik

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
Ö	14.02.2019	Verkehrsausschuss

Sachverhalt:

1. Hintergrund

In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 14.08.2018 wurde das Gutachten des Planungsbüros PGV Dargel Hildebrandt „Radverkehrsstrategie 2025“ der Hansestadt Lüneburg vorgestellt und diskutiert. Das Gutachten von PGV fokussiert vor allem auf die Aspekte Verkehrssicherheit und Fahrkomfort.

Ergebnis der Diskussion war unter anderem, dass der „Radverkehrsstrategie 2025“, die überwiegend „harte Maßnahmen“ zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur beinhaltet, eine „Präambel“ vorangestellt werden sollte, die als politische Zielvorgabe den groben Handlungsrahmen für die künftige Radverkehrsförderung vorgibt. Für einen solchen Handlungsrahmen formuliert die Verwaltung mit dieser Vorlage einen Entwurf zur weiteren Diskussion und Beratung.

In diesem Sinne werden Leitbilder formuliert, deren Bezugsjahr jedoch das Jahr 2030 ist. Hintergrund ist die Überlegung, dass die Maßnahmenvorschläge im Gutachten von PGV Dargel Hildebrandt nicht in einem Zeitraum von knapp 7 Jahren umsetzbar sind. Der finanzielle Rahmen sowie die Verfügbarkeit von Ingenieurbüros und Bauunternehmen sind nicht vorhanden.

Der vorliegende Entwurf basiert dabei insbesondere auf den Überlegungen des DStGB (Deutscher Städte- und Gemeindebund) und der AGFK (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen) und nimmt hinsichtlich der finanziellen Verpflichtungen den Status Quo der aktuellen Bemühungen auf.

Fachplanerisch und auch im Hinblick auf die zukünftige Teilnahme an Förderprogrammen von Land und Bund ist dabei insbesondere die Begründung notwendig, weshalb die Radver-

kehrsstrategie einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Lärmschutz, zur Luftreinhaltung sowie zur Mobilitätsförderung leistet, da dies zukünftig der erwartbare Standard der Fördermitelgeber sein wird.

2. Vorschlag für eine Präambel als Handlungsrahmen für die künftige Radverkehrspolitik der Hansestadt Lüneburg mit dem Zeithorizont 2030+

Mit dem nachfolgenden Text unterbreitet die Verwaltung einen Vorschlag für eine Präambel zu der von PGV erarbeiteten „Radverkehrsstrategie 2025“, die den Handlungsrahmen für die künftige Radverkehrspolitik Lüneburgs mit dem erweiterten Zeithorizont 2030+ darstellen soll:

„Für Bürgerinnen und Bürger muss es attraktiver und leichter gemacht werden, Fortbewegungsmittel zu nutzen, die ohne jegliche Emissionen auskommen. Ziel ist eine fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt.

Deshalb ist der weitere Ausbau der Fahrradinfrastruktur erforderlich: Radfahren muss einfacher, schneller, bequemer und sicherer werden.

Radwege müssen in qualitätsvoller Substanz vorhanden und bei vorhandenen Raum ausreichend breit sein, die wesentlichen Alltagsziele in Innenstädten ebenso wie Freizeitziele direkt mit den Wohngebieten verbinden und überörtlich vernetzt sein.

Es zeigt sich, dass lebenswerte Städte fußgänger- und radfahrerfreundlich sind. Durch Abstellanlagen an den Haltestellen des ÖPNV kann sichergestellt werden, dass eine umweltfreundliche Mobilitätskette ohne Unterbrechungen ineinandergreift.

Das Verkehrsverhalten in Deutschland verändert sich. Die Verkehrsträger des Umweltverbundes – also des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), des Fußverkehrs und nicht zuletzt des Radverkehrs – erfreuen sich steigender Beliebtheit. Kinderanhänger, Pedelecs und Lastenräder bereichern das Verkehrsgeschehen. Durch Pedelecs können längere Distanzen mit dem Rad leichter zurückgelegt werden.

Auch der motorisierte Individualverkehr und der ÖPNV stehen vor weitreichenden, zum Teil sehr grundsätzlichen Veränderungen. Stichworte sind die zunehmende Bedeutung der Elektromobilität sowie die Entwicklung autonom fahrender Kraftfahrzeuge. Noch ist unklar, welche Folgen daraus auf das Verkehrsgeschehen insgesamt resultieren.

Der Radverkehr kann hier Beiträge zur Lösung der Verkehrsprobleme im urbanen Raum leisten. Auch für den Klimaschutz ist Radverkehr von Bedeutung.

In der Verkehrsplanung soll der Radverkehr nicht nur als gleichberechtigter Baustein entsprechender integrierter Konzepte und Planungen, sondern auch als eigenständiges Verkehrsmittel im Alltags- und Freizeitverkehr betrachtet werden. Die Förderung des Radverkehrs ist ein eigenständiges verkehrspolitisches Handlungsfeld. Während Radwege in der Vergangenheit überwiegend als Begleitaspekt der Straßenplanung gesehen wurden, will Lüneburg künftig den bereits vor über 10 Jahren gestarteten Ausbau eines leistungsfähigen, vollständigen, sicheren und eigenständigen Radverkehrsnetzes fortsetzen.

Dies ist zu ergänzen durch eine weitergehende Radverkehrsinfrastruktur, wie beispielsweise den Ausbau der Abstellanlagen auch im Umfeld von Wohngebäuden oder den Fahrradparkhäusern am Bahnhof. Zum Beispiel sollten öffentliche Gebäude über ausreichend viele, sichere und qualitativ zeitgemäße Fahrradabstellanlagen verfügen. Gute Radverkehrsnetze sind intakt, sicher und ausreichend breit. Dabei dürfen die Bestandsverhältnisse aber nicht aus dem Blick verloren werden (insb. Baumbestand, zur Verfügung stehender Raum). Hinzu

kommen fahrradfreundliche Ampelschaltungen, sichere Kreuzungen und die Einrichtung von Fahrradstraßen, wo sonstige Belange nicht entgegenstehen. So wird es uns gelingen, den Radverkehrsanteil deutlich zu steigern.

Das besondere Potenzial des Radverkehrs liegt darin, dass Radfahren mehr ist als reine Fortbewegung. Immer mehr Menschen in allen Altersgruppen entdecken, dass Radfahren Spaß macht und gesund ist. Das gilt natürlich für die Freizeit und den Urlaub. Dieser Vorteil soll ebenso für den Alltagsverkehr zur Geltung gebracht werden.

Für die Wege zur Arbeit und zur Ausbildung kann das Fahrrad viel Spaß bringen – bei fast jedem Wetter, wenn man die richtige Kleidung nutzt.

Wer das Verkehrsgeschehen beobachtet, erkennt unschwer, dass wir zu einem verträglicheren Miteinander des Radverkehrs und des Kraftfahrzeugverkehrs kommen müssen. Zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern ist gegenseitiger Respekt erforderlich und angebracht.

Auch die Anerkennung der Verkehrsregeln ist existenzieller Teil eines guten Umgangs miteinander.

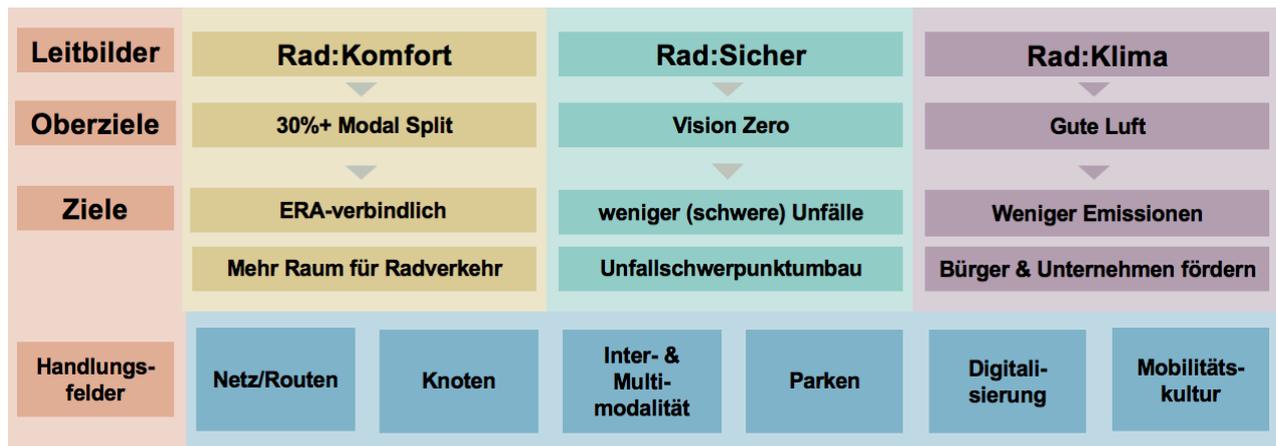
Der Mobilitäts- und Verkehrserziehung in den Schulen, aber auch in Fahrschulen, kommt hier die Verantwortung zu, entsprechende Module zu planen und zum Einsatz zu bringen.

Die Hansestadt Lüneburg, die Umlandgemeinden und der Landkreis Lüneburg können einen wesentlichen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs leisten. Deswegen müssen sie noch fahrradfreundlicher werden. An erster Stelle brauchen wir ein radverkehrsfreundliches Klima auf den Straßen und Wegen im täglichen Verkehrsgeschehen. Zur Förderung des Radverkehrs hat sich in Lüneburg ein begleitender Arbeitskreis – der AK Verkehr –, bestehend aus Vertretern von Verwaltung, Polizei und Verbänden bewährt. Häufig ist Innovation erforderlich, um den Radverkehr voranzubringen. Dabei müssen alle Radfahrenden im Blick behalten werden, ob

- auf dem klassischen Fahrrad,
- auf dem Pedelec,
- auf dem Mountainbike oder
- auf dem Lastenrad,
- ob jung oder alt,
- ob geübt oder unerfahren.

Das Hauptaugenmerk muss dabei aber auf die Mehrheit der Radfahrenden gerichtet werden.

*Sicher ist, dass wir in unsere Bemühungen intensivieren müssen. Was erreichbar ist, zeigen Beispiele insbesondere aus dem benachbarten Ausland, wie in den Niederlanden und in Dänemark, wo Radverkehr eine sehr hohe Bedeutung hat und breite Radwege als Schnellwege zwischen Gemeinden angelegt wurden und hoch frequentiert werden. Die Hansestadt Lüneburg strebt hierzu die Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden, dem Landkreis Lüneburg und der Metropolregion Hamburg (Radschnellwege) an und wird hierbei hinsichtlich der Verknüpfungen der Radverkehrsverbindungen zwischen Stadtnetz und Umlandgemeinden die Empfehlungen aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises Lüneburg berücksichtigen, welches spätestens **im Jahr 2020** vorliegen soll.*



Die Hansestadt Lüneburg stellt drei Leitbilder zur Radverkehrspolitik 2030+ auf, die die Radverkehrsentwicklung in den kommenden Jahren steuern sollen. Im Rahmen engagierter Öffentlichkeitsarbeit dienen diese als Schnittstelle in der Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern. In der künftig zu intensivierenden Öffentlichkeitsarbeit zeigt die Hansestadt Lüneburg auf, wie sie sich das Radfahren im Jahre 2030 und darüber hinaus vorstellt:

- Radfahren macht Spaß,
- ist gesund,
- macht fit,
- schützt die Umwelt und das Klima
- und verkürzt die Wege!

1. Rad: Komfort

Das Oberziel ist eine Steigerung des Radverkehrs im Modal Split (Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen) auf 30% in Bezug auf alle Wege, die in der Hansestadt Lüneburg zurückgelegt werden, egal zu welcher Tages- oder Jahreszeit, ob ein- oder auspendelnd. Um den Modal Split zu erheben wird die Hansestadt Lüneburg selbst eine Untersuchung durchführen lassen.

Für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird die Hansestadt auch weiterhin die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen als Maßstab anhalten und die dortigen Empfehlungen beachten. Durch Komfortsteigerung im Verkehrsraum „Radverkehr“ will die Hansestadt Lüneburg den Radverkehrsanteil auf 30% steigern.

2. Rad: Sicher

Die „Vision Zero“ wird zum Leitbild der Lüneburger Verkehrsplanung. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat dieses Ziel formuliert und bezeichnet damit das Ziel, die Verkehrsinfrastruktur so zu gestalten, dass keine Schwerverletzten und Verkehrstoten mehr auftreten. Zur Umsetzung will die Hansestadt Lüneburg in Zusammenarbeit mit den Mitgliedern des AK Verkehr die Öffentlichkeitsarbeit zum Verkehrsverhalten intensivieren. Die Verkehrsinfrastruktur ist insbesondere dort fuß- und fahrradfreundlicher umzugestalten, wo sich Unfallhäufungsstellen zeigen.

3. Rad: Klima

„Gute Luft“ versteht die Hansestadt Lüneburg im Leitbild Rad: Klima im doppelten Sinne. Durch die Förderung des Radverkehrs soll die Luft tatsächlich sauberer werden. Dieses Ziel wird insbesondere durch die Förderung des Öffentlichen Verkehrs (ÖPNV, StadtRAD, Car

Sharing) vorangetrieben. Die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs wird sukzessive auf Stadtteilebene ausgebaut. Soziales und nachbarschaftliches Miteinander will die Hansestadt Lüneburg durch die Integration von Mobilitätsstationen fördern. Lastenfahrräder sollen ein Element der Beförderung von Einkäufen und Waren im urbanen Raum werden.

Zur Umsetzung der Leitbilder wird die Hansestadt Lüneburg in folgenden Handlungsfeldern aktiv:

a) Netz/Routen

Die Hansestadt Lüneburg wird weiterhin den Ausbau der Radverkehrsanlagen an den Hauptstraßen prioritär behandeln. Ergänzend zum Ausbau der Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen strebt die Hansestadt Lüneburg die Ausweisung von Nebenrouten mit Bündelungsfunktion aus. Diese werden im Rahmen eines Radroutenkonzeptes erarbeitet und beschildert.

b) Knoten

Bis 2030 will die Hansestadt Lüneburg die 10 in der Unfallkommission der Hansestadt Lüneburg diskutierten Unfallschwerpunkte (insbesondere Ampelanlagen und Kreisverkehre) im Sinne der Verkehrssicherheit untersuchen.

c) Inter- und Multimodalität

Die Hansestadt will mit den Leitbildern der Radverkehrspolitik keineswegs Entwicklungen anderer Verkehrsträger vorweggreifen, sondern vielmehr sinnvolle Verknüpfungsmöglichkeiten aufzeigen. Sie versteht Radverkehrsförderung als Baustein einer nachhaltigen Mobilität. Im Zuge der Weiterentwicklung von Gehweginfrastruktur, ÖPNV und sozialen und technologischen Innovationen soll der Radverkehr die anderen Verkehrsträger sowohl optimal ergänzen, als auch der Umstieg komfortabler gestaltet werden.

d) Parken

Ziel ist eine Steigerung der Anzahl der Fahrradabstellmöglichkeiten auch im öffentlichen Raum. Dies ist insbesondere bei der Umgestaltung von Straßenräumen und der Planung neuer Baugebiete zu berücksichtigen. Das Parken am Bahnhof wird komfortabler und vor allem sicherer. Im Innenstadtbereich sollen insbesondere Lastenräder Parkmöglichkeiten erhalten. Dazu soll das Beispiel anderer Städte dienen, in denen im Rahmen vorhandener Stellplatzanlagen eigens Plätze für Lastenfahrräder ausgewiesen werden. Für die Quartiere wird ein Fahrradparkkonzept erarbeitet. Dabei werden auch private Eigentümer für die Anforderungen an zeitgemäße Abstellanlagen sensibilisiert.

e) Digitalisierung

Kommunikation zum Radverkehr soll verstärkt durch digitale Kanäle möglich werden. Die Navigation insbesondere mit einem Schwerpunkt im Nebenroutenbereich soll zukünftig via App möglich sein.

f) Mobilitätskultur

Zur Promotion von betrieblichem Mobilitätsmanagement mit einem Schwerpunkt im Radverkehr will die Hansestadt Lüneburg zukünftig beitragen. Hierzu können ein Tag der „Mobilität“ oder das Stadtradeln dienen. Die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei und der Verkehrswacht wird von der Hansestadt Lüneburg im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und Möglichkeiten unterstützt.“

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss stimmt den Leitbildern „Radverkehrspolitik Hansestadt Lüneburg 2030+“ zu.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage: 350,00 €

aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.

b) für die Umsetzung der Maßnahmen:

Die im Rahmen der Vorlage vorgeschlagene Präambel versteht sich als Handlungsrahmen für die künftige Radverkehrsförderung Lüneburgs. Konkrete Maßnahmen erwachsen zum jetzigen Zeitpunkt hieraus nicht, sondern dann, wenn im Rahmen der jährlichen Priorisierung und Haushaltsplanung Investitions- und konsumtive Mittel bereitgestellt werden.

c) an Folgekosten:

d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja **X**

2019: 1,725 Millionen € ($\approx 22,-$ €/Einw./Jahr)
(siehe auch Vorlage VO/8090/18: Investitionsprogramm: 01-541-501 Radwege, 01-541-507 Radweg Dahlenburger Landstr., 01-546-006 Fahrradparkhaus Rad am Bahnhof, 01-511-019 Sanierungsgebiet Grünband Innenstadt; Ergebnishaushalt: Radwegeunterhaltung, StadtRAD Lüneburg)

2020 ff.: Nach dem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (heute BMVI) herausgegebenen Nationalen Radverkehrsplan 2020 wird hinsichtlich des kommunalen Finanzbedarfs für die Radverkehrsförderung zwischen den Kategorien „Einsteiger“, „Aufsteiger“ und „Vorreiter“ differenziert. Für die letztgenannte Kategorie wurde ein Finanzbedarf von 18,- bis 19,- €/Einwohner und Jahr ermittelt, der Investitionen und Unterhaltungsaufwand in Infrastruktur, Abstellanlagen sowie sonstige Maßnahmen der Radverkehrsförderung umfasst (z.B. Kommunikation, Fahrradverleihsysteme) beinhaltet. Die mittelfristige Finanzplanung der Hansestadt Lüneburg sollte sich für die Radverkehrsorientierung an den vorgenannten Werten orientieren.

Nein

Teilhaushalt / Kostenstelle:

Produkt / Kostenträger:

Haushaltsjahr:

e) mögliche Einnahmen:

Fördermittel:

a) Land Niedersachsen (GVFG) NI)

b) Landkreis (Strukturentwicklungsfonds)

c) Metropolregion Hamburg (Förderfonds)

d) Bundesmittel (z.B. Kommunalrichtlinie)

sonstige Mittel:
Erschließungsbeiträge

Anlage/n:

Beratungsergebnis:

	Sitzung am	TOP	Ein- stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltun- gen	lt. Be- schluss- vorschlag	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Proto- kollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

DEZERNAT III

Fachbereich 7 - Straßen- & Grünplanung, Ingenieurbau

Bereich 72 - Straßen- und Ingenieurbau

Bereich 32 - Ordnung
