

# Radverkehr in Neustadt am Rügenberge

Sachstandsbericht für den Alltagsradverkehr

18.09.2018



# Inhalt

- Begriffsbestimmung
- Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr
- Möglichkeiten abseits des Vorrangnetzes
- Förderung nach Kommunalrichtlinie
- Beispiel aus der Kernstadt
- Ausblick / Fazit
  - Machbarkeitsstudie Herzog-Erich-Allee
  - Radverkehr im InSEK



# Begriffsbestimmung - Freizeitradwegenetz



## Kennzeichnung:

- Rot/Weiss - Wegweisung

## Anforderungen:

- Befahrbare Wege
- Touristische Ansprüche
- Wege möglichst abseits von Straßen

## Übliche Verkehrsformen:

- Wege jeglicher Art
- Wirtschaftswege
- Grünwege



# Begriffsbestimmung - Alltagsradwegenetz



## Übliche Verkehrsformen:

- Radverkehr auf öffentlichen Straße
- Radverkehrsanlagen (RVA)

## Kennzeichnung:

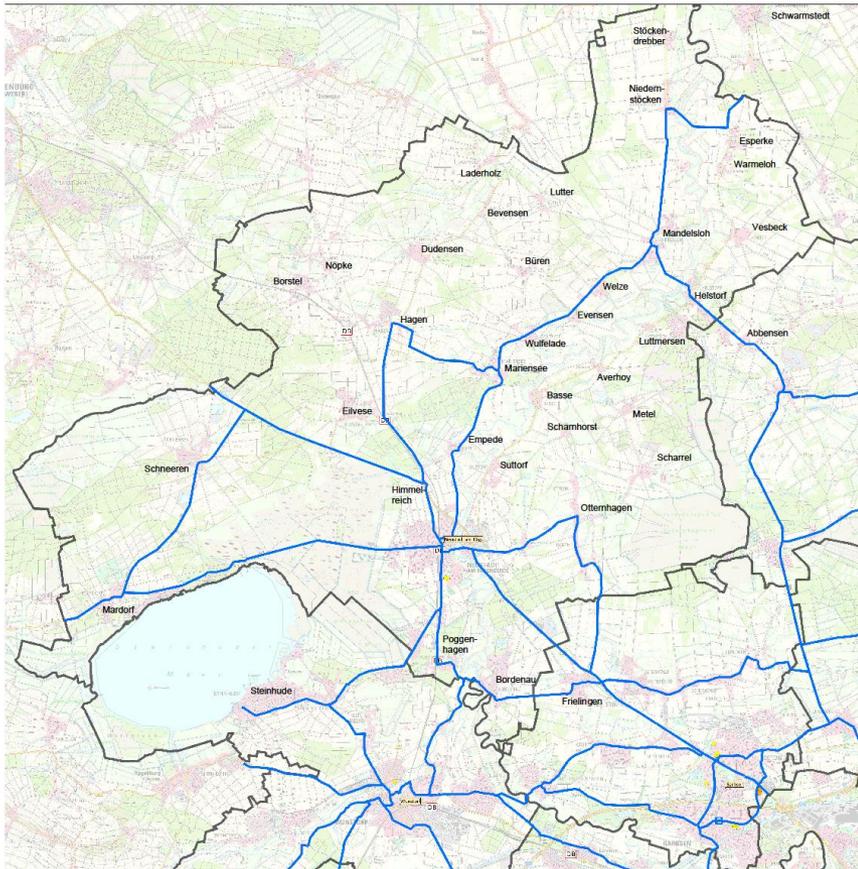
- Ohne Kennzeichnung
- Markierungen
- Blau/Weiss-Beschilderung

## Anforderungen:

- Zügig befahrbare Wege
- Höheres Sicherheitsbedürfnis



# Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr



- 2013: Strategiekonzept zur Förderung des Radverkehrs
- Ab 2014: Planung des Vorrangnetzes
- 2017: Abschlussbericht

## Ziele:

- Regionsweites Radwegenetz für den Alltagsradverkehr
- Gemeinschaftliche Umsetzung durch alle Baulastträger

(Bild: Karte des Vorrangnetzes für den Alltagsradverkehr)



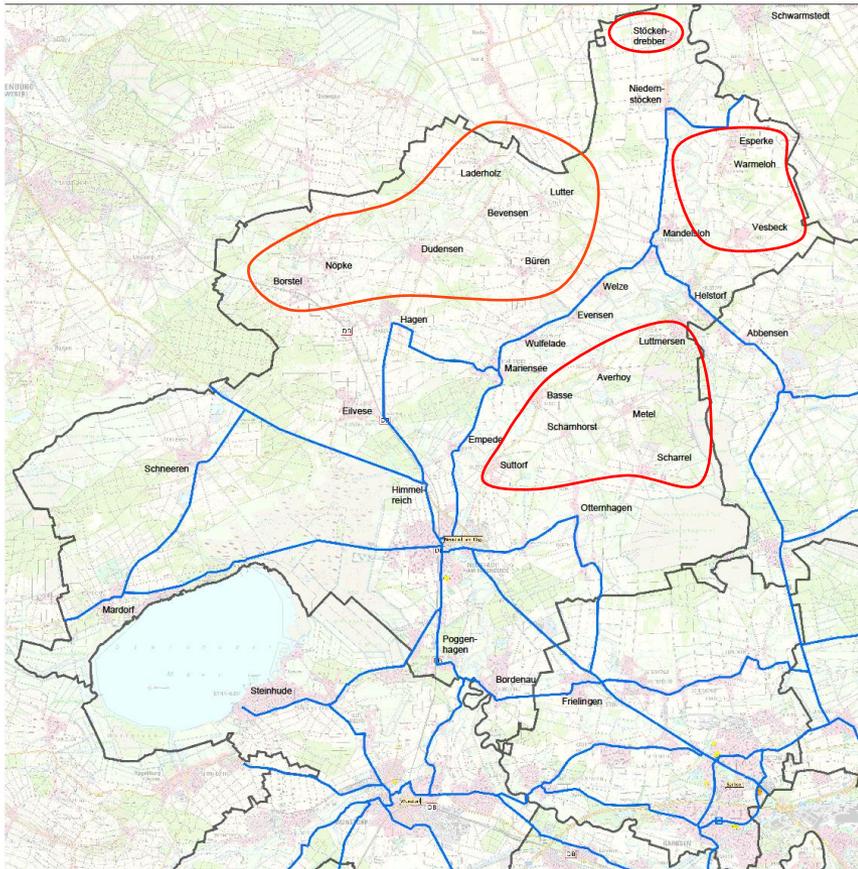
# Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr

## Ergebnisse für die Stadt Neustadt am Rübenberge

- ✓ Der Bedarf an Neubau und Ausbau von Radverkehrsanlagen ist hoch
- ✓ Höchste Umsetzungspriorität für Verbindung ZOB nach Wunstorf
- ✓ Alternativlose Strecken überwiegend enthalten
  
- Großer Handlungsbedarf für Bund, Land und Region Hannover
- Geringerer Handlungsbedarf für die Stadt Neustadt
  
- ✗ Nicht alle Wünsche enthalten
- ✗ Nicht alle Orte werden an das Vorrangnetz angebunden



# Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr



## Orte abseits des Vorrangnetzes

- Bevensen, Borstel, Büren, Dudensen, Laderholz, Lutter, **Nöpke**
- Stöckendrebber
- Brase, Esperke, **Vesbeck**, Warmeloh
- Averhoy, Basse, **Luttmersen**, Metel, Scharnhorst, Scharrel, **Suttorf**

\* Diese Orte haben bereits eine RVA.

(Bild: Karte des Vorrangnetzes für den Alltagsradverkehr – Auszug Neustadt)



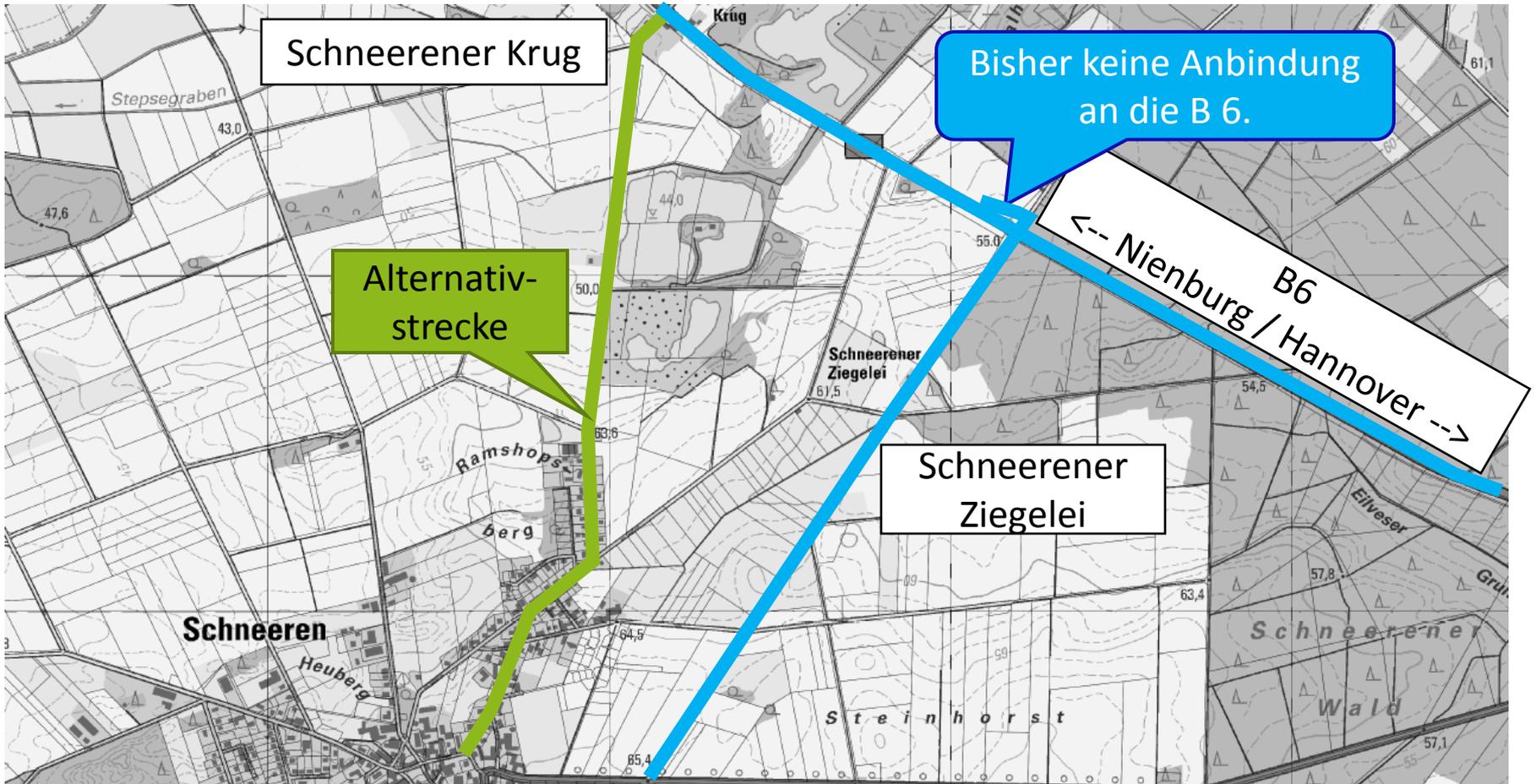
# Vorrangnetz in der Baulast der Stadt

## Ergebnisse für die Stadt Neustadt am Rübenberge

- Prüfung von Verkehrsstärken an weiteren Straßen
  - Prüfung erfolgt in Abstimmung mit dem FD Bürgerservice.
  - Ergebnisse liegen noch nicht vor.
- Prüfung einer Markierungslösung an der Herzog-Erich-Allee
  - ✓ Ein Abschlussbericht zur Machbarkeitsstudie liegt seit 10.09.2018 vor.
- Belagsertüchtigung am Weg „Schneereener Ziegelei“ zwischen L360 und B 6.



# Vorrangnetz in der Baulast der Stadt





# Möglichkeiten abseits des Vorrangnetzes

- Den Bau von weiteren RVA bei Bund, Land und Region andienen.
  - ✗ Priorität liegt beim Vorrangnetz
  - ✗ Kapazitäten stark begrenzt
  - ✗ Ungenügende Haushaltsmittel

} Kaum Aussichten auf Erfolg
- Herstellen von RVA durch die Stadt Neustadt
  - ✓ Herstellen von baulichen Radverkehrsanlagen
  - ✓ Markieren von Schutzstreifen auf städtischen Straßen
  - ✓ Ertüchtigung städtischer Flächen für den Radverkehr (z.B. Wirtschaftswege und Grünwege)



# Möglichkeiten abseits des Vorrangnetzes

## Herausforderungen:

- Innerorts sind Verkehrsräume stark begrenzt.
- An Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sind andere Baulastträger zuständig.
- Der Bau von neuen RVA geht meist zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer.
- Der Bau und die Unterhaltung eigener RVA ist kostspielig.
- Haushaltsmittel stehen derzeit nur sehr begrenzt zur Verfügung.
- Nur in besonderen Fällen ist mit finanzieller Unterstützung zu rechnen.
  - Der Bau von Radwegen ist in der Regel nicht beitragsfähig
  - Fördermöglichkeiten sind stark eingeschränkt.



# Förderung nach Kommunalrichtlinie

Die Kommunalrichtlinie ist eine Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten.

## Gefördert werden zum Beispiel:

- Radverkehrsanlagen zur Steigerung des Radverkehrsanteils
- Die Errichtung von Mobilitätsstationen

## Förderungshöhe je Vorhaben:

50% der zuwendungsfähigen Kosten, jedoch höchstens 350.000 Euro  
(Für finanzschwache Kommunen sind höhere Fördersätze möglich.)

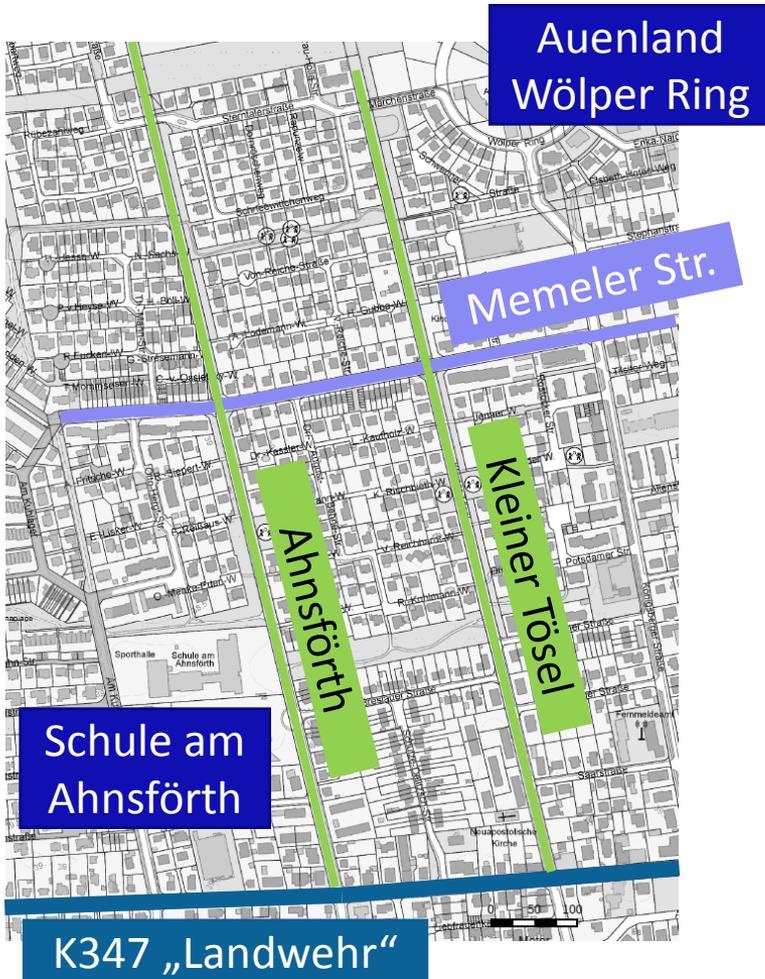
## Voraussetzungen:

- Projekt muss gesichert sein (Projektfeststellung)
- Finanzierung muss – mit Förderung – gesichert sein

**Achtung!**  
*Förderung nur für reine  
Radverkehrsanlagen!*



# Beispiel aus der Kernstadt

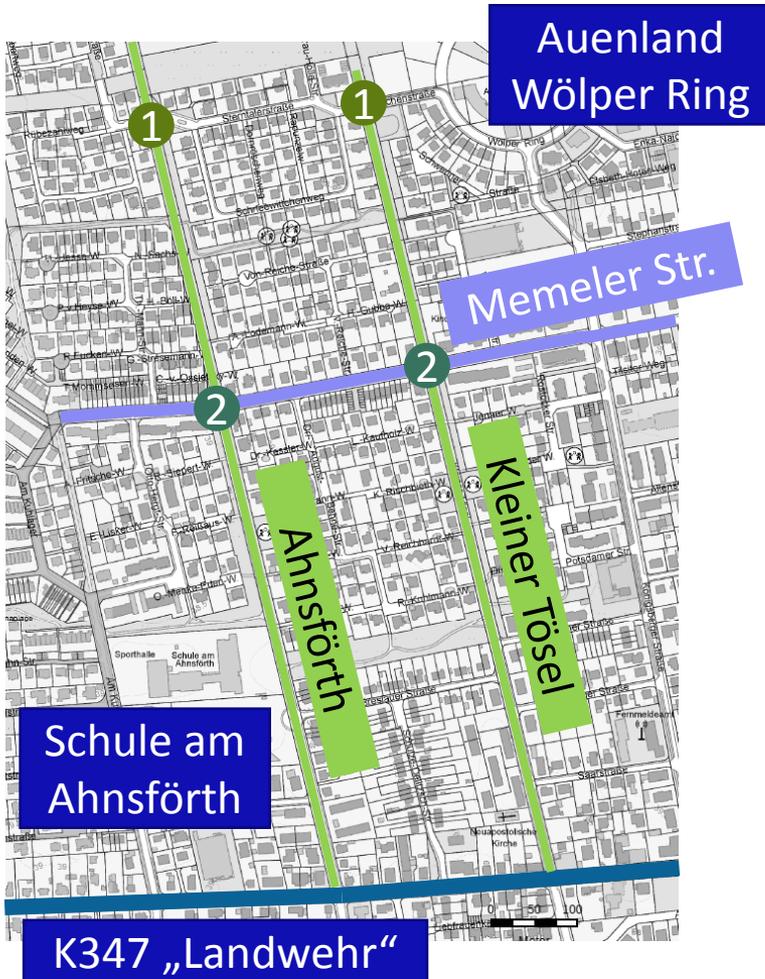


## Notwendigkeit von RVA im Nordwesten

- Befragungen zeigen, dass mangels RVA viele Bürger auch den kurzen Weg zum ZOB oder Bahnhof mit dem Auto zurücklegen.
- Der ÖPNV ist nur eingeschränkt möglich.
- Ab- und Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder fehlen an Haltestellen.
- Grünwege werden dem Alltagsradverkehr nicht gerecht.



# Beispiel aus der Kernstadt



## Konzeptidee:

- Ergänzung des Radwegenetzes durch Zubringer zur Landwehr
- Landwehr wird bis ca. 2022 mit neuen Schutzstreifen ausgebaut

## Mögliche Umsetzung:

- Herstellen einer baulichen RVA mit befestigter Oberfläche an Grünwegen.
- 1 Ggf. Vorrang vor untergeordneten Straßen
  - 2 Mobilitätsstationen an Kreuzungen
  - 2 Schaffen von Radabstellanlagen
  - 2 Leihfahräder und -lastenräder



# Beispiel aus der Kernstadt



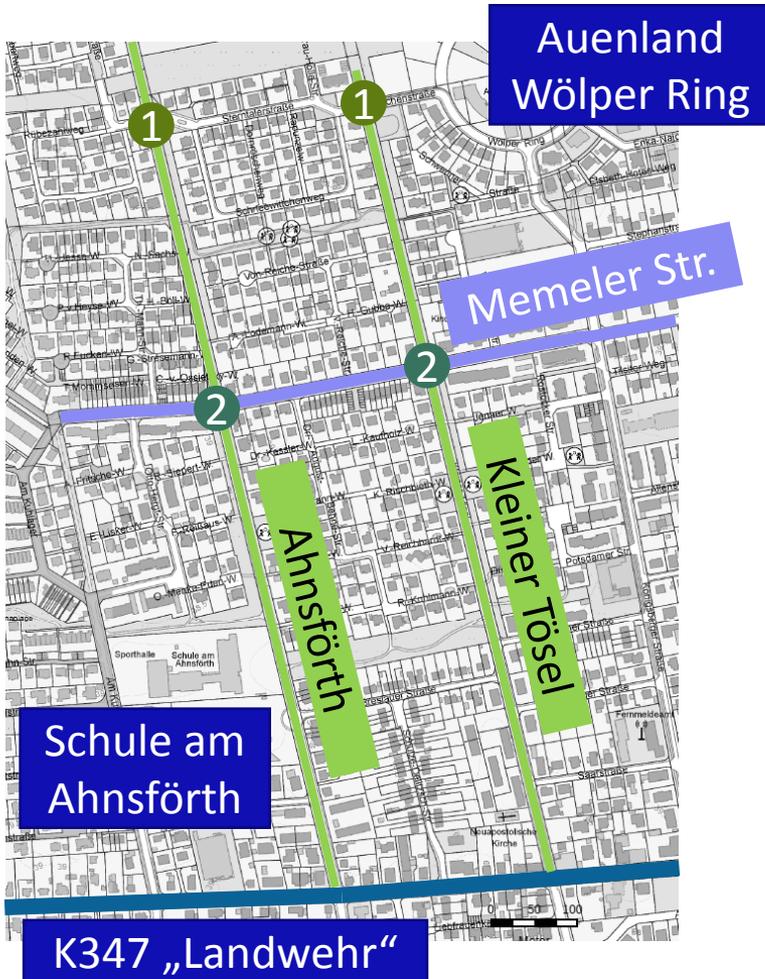
## Mobilitätsstation

(Hier: Ahnsförth/Memeler Straße)

- Funktion der Memeler Straße bleibt erhalten
- Der Grünweg wird als durchgängige Radwegeverbindung mit Querung der Memeler Straße hergestellt.
- Durch den Rückbau der Kreisel gewonnene Flächen nutzen um Haltestelle ÖPNV, Rad-Abstellanlagen und möglicherweise auch Miet-/Leihangebote zu ermöglichen



# Beispiel aus der Kernstadt



## Herausforderungen:

- Änderung mehrerer B-Pläne erforderlich.
- Finanzierung muss gesichert werden.
- Als weitere Voraussetzungen für eine Förderung müssen Freizeit- und Erholungsflächen einer Radverkehrsanlage weichen.



# Ausblick / Fazit

- Die Stadt Neustadt wird gemeinsam mit der NLStBV und der Region Hannover an einer möglichst zügigen Umsetzung der Planungen zum Vorrangnetz arbeiten.
- Als nächster Schritt sollten „Masterpläne“ für verschiedene Bereiche des Alltagsradverkehrsnetzes erstellt werden. Diese Masterpläne sollen eine Grundlage bilden, um beim Vorliegen einer Fördermöglichkeit zeitnah einzelne Vorhaben projektieren zu können.
- Für eine sukzessive Umsetzung werden auch entsprechende finanzielle Mittel benötigt. Dies ist in den Haushaltsplanungen bisher nicht berücksichtigt.
- Der Radverkehr in der Innenstadt soll im InSEK näher betrachtet werden.



# Machbarkeitsstudie Herzog-Erich-Allee

## Ergebnis der Machbarkeitsstudie:

- Schutzstreifen ist möglich.
- Ein Abschlussbericht liegt seit dem 10.09.2018 vor.
- Eine Mittelinsel auf Höhe Amtsgericht wäre möglich.

## Wie könnte der Schutzstreifen umgesetzt werden?

- Ummarkierung der Herzog-Erich-Allee auf altem Belag ist technisch nicht möglich.
- Schutzstreifen könnte im Zuge einer zeitnah fälligen Deckensanierung markiert werden.
  - Gesamtkosten wurde hierfür auf rd. 380.000 Euro geschätzt.
  - Der Anteil der Markierungsarbeiten liegt bei etwa 50.000 Euro.





# Radverkehr in der Innenstadt (InSEK)

## Aktueller Sachstand:

- Ausgehend vom USA am 04.06.2018 wurde das Thema Radverkehr in der Innenstadt im InSEK aufgenommen.
- Am 28.06.2018 fand ein erstes technisches Abstimmungsgespräch statt. Hierbei wurde dem Büro Plan-zwei die Situation um den Radverkehr erläutert.
- Unmittelbar danach erhielt das Büro Plan-zwei Unterlagen zum Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr sowie die Planungen zur Machbarkeitsstudie.
- Ein erster Übersichtsplan mit potentiellen Radwegen in der Innenstadt als Grundlage für weitere Gespräche wurde erstellt.
- Am 17.09.2018 wurde das Thema erstmals im InSEK mit behandelt.



## Stadt Neustadt am Rübenberge

Fachdienst Tiefbau  
Theresenstraße 4  
31535 Neustadt a. Rbge.



## Ansprechpartner: Benjamin Salmen

Telefon: (0 50 32) 84-346  
Telefax: (0 50 32) 84-7346  
E-Mail: [bsalmen@neustadt-a-rbge.de](mailto:bsalmen@neustadt-a-rbge.de)



# Anlagen zur Präsentation

-  Skizze: Radwege in der Innenstadt
-  Plan: Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr - Übersichtskarte
-  Plan: Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr – Handlungsempfehlungen
-  Plan: Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr – Umsetzungsprioritäten
-  Plan: Machbarkeitsstudie Herzog-Erich-Allee