

18.02.2022

Beschlussvorlage Nr.: 2022/031

öffentlich

Bezugsvorlage Nr.:

**Grundsatzbeschluss zum Radverkehrskonzept der Kernstadt in Neustadt a. Rbge.**

Gremium	Sitzung am	TOP	Beschluss		Stimmen			
			Vorschlag	abweichend	Einst	Ja	Nein	Enth
Ortsrat der Ortschaft Neustadt a. Rbge.	02.03.2022 -							
Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung, Feuerschutz und allg. Ordnungsangelegenheiten	21.03.2022 -							
Verwaltungsausschuss	28.03.2022 -							
Rat	31.03.2022 -							

### Beschlussvorschlag

1. Das Radverkehrskonzept für die Kernstadt von Neustadt am Rügenberge (Anlage 1) wird als Grundlage für die Unterhaltung, Verbesserung und Weiterentwicklung der Radverkehrsanlagen beschlossen.
2. Der im Rahmen der Bearbeitung entwickelte Maßnahmenkatalog (Anlage 2) wird – soweit erforderlich – planerisch vorbereitet, unter Beachtung von Synergieeffekten bei anderen Bauvorhaben mit abgearbeitet oder, soweit andere Straßenbaulastträger verantwortlich sind, der Region, dem Land bzw. dem Bund als Planungsgrundlage mit Bitte um Erfüllung weitergegeben. Einzelmaßnahmen werden den politischen Gremien entsprechend des geltenden Beschlussablaufs im Rahmen von Projektfeststellungen vorgelegt.

## Anlass und Ziele

Die Stadt hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehr zunächst v.a. im Bereich der Kernstadt zu fördern und den Anteil Radfahrender sowie die Sicherheit beim Radfahren zu erhöhen. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf dem Ausbau einer anforderungsgerechten Infrastruktur zum Radfahren. Durch die kompakte Größe der Neustädter Kernstadt sind hier bereits gute Voraussetzungen zur Fahrradnutzung im Alltag und in der Freizeit gegeben.

Am 11.11.2019 wurde der Auftrag für die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes an das Planungsbüro PGV-Alrutz aus Hannover vergeben. Am 04.11.2021 wurde das ausgearbeitete Konzept an die Verwaltung übergeben. Nun sollen die Ergebnisse den politischen Gremien vorgestellt und als Grundlage für die weitere Bearbeitung beschlossen werden.

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>		
Haushaltsjahr:		
Produkt/Investitionsnummer:		
	einmalig	jährlich
Ertrag/Einzahlungen	0 EUR	0 EUR
Aufwand/Auszahlung	0 EUR	0 EUR
<b>Saldo</b>	<b>0 EUR</b>	<b>0 EUR</b>

## Begründung

### Ausgangslage und Zielsetzung

Das vorliegende Konzept knüpft an die bereits für das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (InSEK) erarbeitete Konzeption zur Durchfahrung und Anbindung der zentralen Neustädter Innenstadt an, entwickelt dieses weiter und erweitert sie um die gesamte Kernstadt. Es wurde außerdem mit weiteren verkehrsplanerischen Vorhaben abgestimmt, um Synergien zu nutzen.

Mit dem Vorrangnetz der Region Hannover liegt darüber hinaus bereits eine Grundlage eines überörtlichen Radverkehrsnetzes vor, das in erster Linie auf den Alltagsradverkehr ausgerichtet ist. Es ermöglicht die Anbindung der weiteren Stadtteile Neustadts außerhalb der Kernstadt.

Mit der Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur sollen anforderungsgerechte Radverkehrsführungen entlang der klassifizierten Straßen sowie geeignete Radverkehrsführungen im Nebenstraßennetz angeboten werden. Vorhandene Netzlücken sollen geschlossen und die Anbindung der wichtigen Quellen und Ziele im Kernstadtgebiet für den Radverkehr (v.a. Pendelnde, Schüler\*innen) verbessert werden. Somit soll v.a. der Alltagsradverkehr gestärkt werden. Der Freizeitradverkehr innerhalb des Projektgebietes wird jedoch ebenfalls berücksichtigt.

Aufgabenstellung und Zielsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes für die Neustädter Kernstadt waren:

- vorhandene Grundlagen zum Radverkehrsnetz auf Plausibilität zu prüfen und anhand der aktuell relevanten Quellen und Ziele zu einem flächendeckenden, integrierten und gesamtstädtischen Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr weiterzuentwickeln, welches den zukünftigen Anforderungen und Entwicklungen zur Radverkehrsförderung entspricht,

- die bestehende Situation zum Radfahren in Neustadt unter dem Aspekt der angestrebten Förderung des Radverkehrs zu erfassen und zu bewerten und dabei den Handlungsbedarf für eine sichere und attraktive Führung des Radverkehrs im Zuge des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes aufzuzeigen,
- Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur unter Berücksichtigung des aktuellen Erkenntnisstandes und der verkehrsrechtlichen Vorgaben (aktuelle Regelwerke, StVO) und der zunehmenden Nutzung von Pedelecs und weiterer Sonderräder (z. B. Lastenräder, Räder mit Anhänger) aufzuzeigen, sowie
- geeignete Maßnahmen aufzuzeigen, die zu einem fahrradfreundlichen Klima in der Stadt beitragen können.

Mit der vorliegenden Gesamtstrategie zur Förderung des Radverkehrs soll

- eine Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung der Stadt Neustadt am Rübenberge in Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln gegeben werden und
- die Einordnung der Maßnahmen in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen städtebaulichen Aktivitäten der Stadt ermöglicht werden.

Das Konzept wurde in enger Abstimmung mit der Verwaltung sowie unter Einbeziehung der Öffentlichkeit im Rahmen von Workshops entwickelt. Es stellt die strategische Grundlage zur Förderung des Radverkehrs in der Neustädter Kernstadt dar und soll bei weiteren verkehrlichen Überlegungen Berücksichtigung finden. Im Folgenden sind die wichtigsten Inhalte kurz zusammengefasst.

### Derzeitige Situation

In der Kernstadt von Neustadt a. Rbge. bestehen insgesamt gute Voraussetzungen für die Fahrradnutzung. Mit einer Ost-West-Ausdehnung von ca. 4 km und einer Nord-Süd-Ausdehnung von ca. 3,6 km liegen alle Ziele der Kernstadt in Entfernungsbereichen, die problemlos mit dem Rad zurückgelegt werden können.

Die in einem Großteil des Stadtgebietes vorhandenen Straßen im Nebenstraßennetz mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind bereits heute für den Radverkehr gut und sicher im Mischverkehr zu befahren.

An einzelnen Knotenpunkten sind bereits aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) markiert, die die Sichtbarkeit von Radfahrenden für Kfz-Fahrende auch an Knotenpunkten gewährleisten. Auf der Strecke wird der Radverkehr in einzelnen Straßen durch markierte Schutzstreifen sichtbar gemacht.

Demgegenüber werden die zentralen Hauptverkehrsstraßen, z.B. die Herzog-Erich-Allee, aufgrund der fehlenden Berücksichtigung des Radverkehrs negativ bewertet. Auch die Verbindung über die Löwenbrücke bietet keine anforderungsgerechte Führung des Radverkehrs. Dies wurde beispielsweise auch vermehrt im Rahmen der Bürgerbeteiligung erwähnt.

Auch punktuelle Mängel wurden festgestellt, so beispielsweise schlecht sichtbare oder ungesicherte Poller mit unzureichender Durchlassbreite (Beispiel Verbindung zwischen Saarstraße und An der Eisenbahn), die ein Gefahrenpotenzial darstellen.

### Netzkonzeption

Das im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelte Radverkehrsnetz (Anlage 3) für die Kernstadt von Neustadt a. Rbge. hat zum Ziel, innerhalb des Kernstadtgebietes sinnvolle,

verständliche, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr aufzuzeigen. Diese sollen so realisiert werden, dass sie den Ansprüchen verschiedener Nutzergruppen gerecht werden. Das Radverkehrsnetz kennzeichnet dabei empfohlene Radverbindungen zur Erreichung von radverkehrsrelevanten Zielen, die dem Radverkehr nach Umsetzung des festgestellten Handlungsbedarfs möglichst optimalen Fahrkomfort und Sicherheit bieten.

Das Radverkehrsnetz verbindet insgesamt die Wohngebiete im Kernstadtbereich untereinander und bindet diese an die Innenstadt und den Bahnhof von Neustadt a. Rbge. an. Darüber hinaus werden wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs (z. B. öffentliche Einrichtungen, Einzelhandelsschwerpunkte, Schulen) angebunden. Auch die Anbindung der Kernstadt an die weiteren Stadtteile sowie die benachbarten Kommunen ist durch die Einbeziehung des überörtlichen Vorrangnetzes der Region Hannover berücksichtigt.

Mit der Entwicklung und sukzessiven Realisierung bzw. Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes kann

- der Radverkehr gezielt geführt werden,
- der Mitteleinsatz zielgerichtet erfolgen,
- die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöht sowie
- der Radverkehr durch eine gezielte Vermarktung stärker gefördert werden.

Damit trägt die Etablierung des Radverkehrsnetzes ganz wesentlich zur Steigerung der Attraktivität und Sicherung des Radverkehrs in Neustadt a. Rbge. bei und ist somit die zentrale Grundlage der weiteren Radverkehrsförderung.

#### Maßnahmenkonzeption und Handlungsbedarf

Der Radverkehr in Neustadt a. Rbge. soll insgesamt auf eine zukunftsfähige Grundlage gestellt werden. Dazu sind die aktuellen Erkenntnisse zur verkehrssicheren Radverkehrsführung, die Anforderungen gemäß geltender StVO und bestehender Regelwerke (z. B. ERA 20103) sowie deren Fortschreibungen zu berücksichtigen.

Der Konkretisierungsgrad der empfohlenen Maßnahmen entspricht dabei dem eines Rahmenkonzeptes zum Radverkehr. Im Einzelnen bedürfen die Maßnahmen vor der Umsetzung der kleinräumigen Überprüfung sowie der entwurfs- und verkehrstechnischen Präzisierung.

Für die Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes im Kernstadtgebiet von Neustadt a. Rbge. (Gesamtlänge ca. 56 km) wurde auf insgesamt 97 Streckenabschnitten und punktuellen Bereichen ein Handlungsbedarf festgestellt. Dabei wurden insgesamt 134 Einzelmaßnahmen auf einer Länge von ca. 32 km zzgl. punktueller Örtlichkeiten sowie gut 2 km perspektivische Netzergänzungen zur Beseitigung der Mängel vorgeschlagen. Während der Projektlaufzeit befanden sich bereits einzelne Maßnahmen in der Planung bzw. im Bau (ca. 4,5 km), eine Maßnahme (ca. 60 m Länge) wurde im Laufe der Konzepterarbeitung bereits umgesetzt.

Auf ca. 20 km wurde kein Handlungsbedarf festgestellt, somit ist bereits heute gut ein Drittel des Radverkehrsnetzes gut nutzbar.

Alle Streckenabschnitte und Knoten mit Handlungsbedarf sind im Einzelnen in der Maßnahmentabelle (Anlage 2) aufgeführt, nach Baulasträgern und Priorität sortiert und in einem Lageplan (Anlage 4) verortet.

#### Kosten

Auf Grundlage pauschaler Kostenansätze (s. Bericht Anlage 1, Seite 58 ff.) wurde eine überschlägige Kostenschätzung für die anforderungsgerechte Herrichtung der Radinfrastruktur im Radverkehrsnetz vorgenommen. Da es sich beim Handlungsbedarf z. T. auch um Belagserneuerungen der Fahrbahn handelt, sind die in der Kostenschätzung angenommenen

Kosten zwar überwiegend, jedoch nicht als reine Maßnahmen für den Radverkehr zu sehen. Darüber hinaus lassen sich beim derzeitigen Konkretisierungsgrad viele Kosten beeinflussende Faktoren für die einzelnen Maßnahmen auch noch nicht näher bestimmen. Auch können sich im Rahmen der z. T. noch erforderlichen Detailplanungen im Einzelnen noch erhebliche Abweichungen ergeben.

	Anzahl Maßnahmen	Kosten in EUR
Bundesstraßen	16	599.000
Landesstraßen	10	878.000
Kreisstraßen	15	161.000
Gemeindestraßen	99	3.785.000
<b>Gesamt</b>	<b>140</b>	<b>5.423.000</b>

### Sonstige Maßnahmen

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch bzgl. der Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung, da bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten von vielen Radfahrenden nur die weniger hochwertigen „Zweiträder“ genutzt werden, denen es aber oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.

In Neustadt a. Rbge. ist vielerorts bereits ein gutes Angebot zum Fahrradparken vorhanden. Vor allem an den Schulen und am Bahnhof ist die Qualität der Anlagen überwiegend gut. Die Kapazitäten sollten mit Blick auf das Ziel der Steigerung der Fahrradnutzung jedoch noch weiter erhöht werden.

Um eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr zu erzielen, sind aber nicht nur gute Infrastruktur und Abstellanlagen von entscheidender Bedeutung, sondern ebenso Öffentlichkeitsarbeit und weitere Serviceelemente, die die Nutzung des Fahrrades komfortabler machen.

Die Ziele des Handlungsfeldes Öffentlichkeitsarbeit als unverzichtbarer Bestandteil des Radverkehrskonzeptes sind die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen „rund ums Rad“. Insgesamt besitzt die Öffentlichkeitsarbeit einen hohen Stellenwert bei der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas.

Die zukünftige Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr in Neustadt a. Rbge. sollte schwerpunktmäßig den Informationsstand zum Radfahren verbessern, die Verkehrssicherheit insgesamt erhöhen und Spaß am Radfahren vermitteln. Darüber hinaus sollten Politik, Verwaltung und weitere Interessensgruppen öffentlichkeitswirksam auf die Relevanz des Themas aufmerksam gemacht werden. Auch der Ausbau weiterer Serviceangebote sollte angedacht werden.

Ziel sollte es dabei sein, ein positives Fahrradklima zu schaffen, die Akzeptanz der Verkehrsregelungen zu fördern und so einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Radnutzung zu leisten.

### Umsetzungsstrategie

Es wird empfohlen, die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge zur Wegeinfrastruktur entsprechend den verfügbaren Haushaltsmitteln im Zuge einzelner Verbindungen zu bündeln.

Trotz auch enthaltener Kleinmaßnahmen, die in der Regel schneller verwirklicht werden können, ist der Gesamtzeitraum, der sich für die Umsetzung aller Maßnahmen in Neustadt a. Rbge. ergibt, mittel- bis langfristig zu sehen, da diese im Gesamtzusammenhang mit den größeren gesamtverkehrsplanerischen Vorhaben zu kombinieren sind und weder Zeit- noch Kostenrahmen der Stadt eine Realisierung des gesamten Handlungsbedarfs innerhalb kürzerer Zeit erlauben.

### Fazit

Mit Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs werden die Ziele "Erhöhung der Verkehrssicherheit" und "Komfortsteigerung der Infrastruktur" verfolgt, sie dienen aber auch dem Erreichen der Klimaschutzziele. Darüber hinaus ist die Radverkehrsförderung auch als ein wichtiges Element zur Stärkung der einheimischen Wirtschaft zu sehen, denn Radfahrende im Einkaufsverkehr sind beispielsweise eine nachweislich bedeutende Umsatzgröße für den Einzelhandel vor Ort. Dies gilt es insgesamt auch zu kommunizieren und örtliche Unterstützung zu rekrutieren.

Mit der vorliegenden Konzeption sind die wichtigsten Verbindungen für den Radverkehr in einem Radverkehrsnetz aufgezeigt. Sie stellt nun die Grundlage für die weitergehende systematische Radverkehrsförderung dar. Der erforderliche Handlungsbedarf zur vollständigen Realisierung des Radverkehrsnetzes ist durch die aufgezeigten Maßnahmen für die nächsten Jahre klar benannt. Damit ist sowohl ein gezielter Einsatz der Haushaltsmittel als auch der personellen Ressourcen möglich. Da die Verkehrssituation in einer Stadt nicht statisch ist, müssen Radverkehrsnetz und Konzeption regelmäßig fortgeschrieben werden. So stehen in Neustadt a. Rbge. mit dem geplanten Rathaus-Neubau sowie mit weiteren langfristigen städtebaulichen Vorhaben auch große gesamtverkehrliche Änderungen bevor, bei denen der Radverkehr berücksichtigt werden muss.

Für den Ausbau der Wegeinfrastruktur ist von einem Kostenansatz von rund 5,4 Mio. EUR auszugehen. Dabei handelt es sich um eine überschlägige Kostenschätzung der Gesamtkosten, unabhängig von den Baulasträgern. In der Umsetzungsstrategie werden die Maßnahmen und Handlungsansätze für die nächsten Jahre thematisiert.

Mit der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes und den ersten bereits umgesetzten Maßnahmen sowie öffentlichkeitswirksamen Aktivitäten hat die Stadt ein Zeichen für eine aktive Radverkehrsförderung gesetzt. Diese gilt es in den nächsten Jahren weiter auszubauen und zu intensivieren. Langfristiges Ziel könnte auch die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK) Niedersachsen/ Bremen e. V. sein, um der Radverkehrsförderung durch Nutzung von Synergien weiteren An Schub zu geben.

Für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes und einer damit verbundenen erfolgreichen Weiterführung der Radverkehrsförderung ist sowohl der Einsatz finanzieller Mittel als auch die Bereitstellung personeller Ressourcen unerlässliche Voraussetzung. Hier sind sowohl in den nächsten Haushalten als auch im personellen Bereich entsprechende Ressourcen bereitzustellen.

### **Strategische Ziele der Stadt Neustadt a. Rbge.**

Neustadt ist gut versorgt. Wir fördern die Mobilität für alle.

### **Auswirkungen auf den Haushalt**

Mit dem Grundsatzbeschluss zum Radverkehrskonzept sind vorerst keine Auswirkungen auf den Haushalt verbunden. Die innerhalb des Berichts überschlägig ermittelten Kosten sollen bei der Auswahl und weiteren Planung von Projekten helfen. Einzelmaßnahmen werden der Politik im

Rahmen von Projektfeststellungen mit dedizierten Kostenschätzungen vorgelegt.

**So geht es weiter**

Nach erfolgtem Beschluss werden den politischen Gremien erste vorbereitete Maßnahmen im Rahmen von Projektfeststellungen vorgelegt. Weitere Maßnahmen werden ihrer Priorität entsprechend abgearbeitet. Dabei ist es von besonderer Bedeutung, eventuelle Förderungen zu akquirieren. Unabhängig davon werden Handlungsbedarfe in der Verantwortung anderer Straßenbaulasträger an diese weiter kommuniziert.

Fachdienst 66 - Tiefbau -

**Anlage/n**

öff Anlage 1 - Erläuterungsbericht Radverkehrskonzept Kernstadt

öff Anlage 2 - Tabelle Handlungsbedarf

öff Anlage 3 - Lageplan Radverkehrsnetz

öff Anlage 4 - Lageplan Handlungsbedarf

öff Anlage 5 - Protokoll Auftaktworkshop