

16.09.2024

Beschlussvorlage Nr.: 2024/162

öffentlich

Bezugsvorlage Nr.:

**Grundsatzbeschluss zum Radverkehrskonzept Neustadt am Rübenberge**

Gremium	Sitzung am	TOP	Beschluss		Stimmen			
			Vorschlag	abweichend	Einst	Ja	Nein	Enth
Ortsrat der Ortschaft Bevensen	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Bordenau	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Eilvese	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Helstorf	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Mandelsloh	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Mardorf	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Mariensee	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Mühlenfelder Land	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Neustadt a. Rbge.	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Otternhagen	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Poggenhagen	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Schneeren	nachrichtlich							

Ortsrat der Ortschaft Suttorf	nachrichtlich							
Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung, Feuerschutz und allg. Ordnungsangelegenheiten	30.09.2024 -							
Verwaltungsausschuss	07.10.2024 -							
Rat	10.10.2024 -							

### Beschlussvorschlag

1. Das Radverkehrskonzept für die Gesamtstadt von Neustadt am Rübenberge (Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2024/162) wird als Grundlage für die Unterhaltung, Verbesserung und Weiterentwicklung der Radverkehrsanlagen beschlossen.
2. Das im Rahmen der Bearbeitung entwickelte Maßnahmenkataster (Anlage 2 zur Beschlussvorlage Nr. 2024/162) 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.
  - a. Größere Einzelmaßnahmen werden den politischen Gremien entsprechend des geltenden Beschlussablaufs im Rahmen von Projektfeststellungen vorgelegt.
  - b. Kleinstmaßnahmen werden sukzessive ohne zusätzlichen Beschluss im Rahmen der Radwegeunterhaltung umgesetzt.

### Anlass und Ziele

Die Stadt hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehr 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. Für die Kernstadt Neustadt am Rübenberge wurde in den Jahren 2020/2021 ein Radverkehrskonzept mit Schwerpunkt auf den Alltagsradverkehr erstellt. Dieses wurde mit der vorliegenden Konzeption auf die Gesamtstadt ausgeweitet. Dabei wurde die radverkehrliche Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt und untereinander, sowie an die Nachbarkommunen betrachtet. Die vorhandene Wegeinfrastruktur für den Radverkehr wurde geprüft und der Handlungsbedarf zur Ertüchtigung der Verbindungen aufgezeigt. Das ausgearbeitete Konzept wurde am 26.02.2024 im USFO vorgestellt. Am 10.06.2024 wurden den Ortsräten, dem ADFC, der Region Hannover, der örtlichen Presse und der Öffentlichkeit die Ergebnisse präsentiert. Nun sollen die Ergebnisse als Grundlage für die weitere Bearbeitung beschlossen werden.

<b>Finanzielle Auswirkungen 2025</b>		
Haushaltsjahr:		
Produkt/Investitionsnummer:		
	einmalig	jährlich
Ertrag/Einzahlungen	EUR	EUR
Aufwand/Auszahlung	100.000 EUR	EUR
<b>Saldo</b>	<b>100.000 EUR</b>	<b>EUR</b>

## Begründung

### Ausgangslage und Zielsetzung

Das Radverkehrskonzept für die Gesamtstadt Neustadt am Rübenberge basiert auf den grundlegenden Aussagen zur Förderung des Radverkehrs aus dem Radverkehrskonzept für die Kernstadt (2021) und ergänzt dieses. Es bildet die wichtigen Verbindungen zum Radfahren (Alltags- und Freizeitradverkehr) in und zwischen den Stadtteilen sowie zu den Nachbarkommunen in einem gesamtstädtischen Radverkehrsnetz ab und zeigt den Handlungsbedarf zur Ertüchtigung der geprüften Verbindungen auf Basis der aktuellen Empfehlungen der Regelwerke auf. Neben der Wegeinfrastruktur wurden ebenfalls die Aspekte Fahrradparken sowie Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen zur Verbesserung des Fahrradklimas in Neustadt am Rübenberge in die Gesamtkonzeption einbezogen.

Mit der Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur sollen anforderungsgerechte Radverkehrsführungen entlang der klassifizierten Straßen sowie geeignete Radverkehrsführungen im Nebenstraßennetz und auf den städtischen Wirtschaftswegen angeboten werden. Vorhandene Netzlücken sollen geschlossen und die Anbindung der wichtigen Quellen und Ziele für den Radverkehr verbessert werden. Das Konzept wurde in enger Abstimmung mit der Verwaltung sowie unter Einbeziehung der Öffentlichkeit im Rahmen von Workshops entwickelt. Im Folgenden sind die wichtigsten Inhalte kurz zusammengefasst.

### Derzeitige Situation

Die Gesamtstadt Neustadt am Rübenberge besitzt durch die zahlreichen und zum Teil weit auseinanderliegenden Stadtteile eine sehr weiträumige und stark gegliederte Siedlungsstruktur. Aufgrund der überwiegend ebenen Topografie bietet sie jedoch grundsätzlich gute Grundvoraussetzungen für das Radfahren im Alltag und in der Freizeit. Mit dem Steinhuder Meer befindet sich am Rand des Stadtgebietes darüber hinaus ein auch überregional bedeutsames Freizeitziel, das ebenfalls zahlreiche Radtouristen anzieht. Zur Anbindung der einzelnen Stadtteile untereinander bzw. mit der zentralen Kernstadt bestehen meist klassifizierte Straßen, die häufig über keine oder eine zu schmale separate Radverkehrsanlage verfügen. Darüber hinaus stellen Wirtschaftswege oder selbständige Wegeverbindungen teilweise parallele und damit alternative Routen zum Radfahren abseits vom Kfz-Verkehr dar.

### Netzkonzeption

Das im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelte Radverkehrsnetz (374 km) für die Gesamtstadt Neustadt am Rübenberge schließt an das Radverkehrsnetz der Kernstadt an und weitet dieses in die Stadtteile aus. Ziel dieser Erweiterung des Radverkehrsnetzes ist es, auch auf Ebene der Gesamtstadt sinnvolle, verständliche, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr aufzuzeigen. Diese sollen so realisiert werden, dass sie den Ansprüchen verschiedener Nutzergruppen gerecht werden. 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.

### 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.

In einem umfassenden Maßnahmenkataster zur Wegeinfrastruktur wurden für die einzelnen Abschnitte des gesamten Radverkehrsnetzes jeweils entsprechende Handlungsempfehlungen abgeleitet. 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.

Der Übersichtsplan zum Handlungsbedarf (Anlage 3 zur Beschlussvorlage Nr. 2024/162) zeigt die Bereiche mit punktuell und linienhaftem Handlungsbedarf im gesamtstädtischen Radverkehrsnetz mit Angabe der Priorität der jeweiligen Maßnahme und der lfd. Nummer, unter der der Abschnitt im Maßnahmenkataster aufgeführt ist. Für die Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes im Stadtgebiet von Neustadt a. Rbge. (Gesamtlänge ca. 374 km) wurde auf ca. 120 km kein Handlungsbedarf festgestellt. Handlungsbedarfe mit der Prioritätsstufe 1 sind auf ca. 53 km Radverkehrsnetz vergeben worden, Prioritätsstufe 2 auf ca. 131 km Radverkehrsnetz. Kleinstmaßnahmen, die ohne großen Aufwand realisierbar sind und zur deutlichen Verbesserung der Nutzbarkeit einer Route beitragen, betragen ca. 72 km Radverkehrsnetz.

Somit ist bereits heute über die Hälfte des Radverkehrsnetzes ohne größeren Handlungsbedarf gut nutzbar. Dies trifft vor allem auf die Erschließungsstraßen in Wohngebieten mit Tempo 30 zu, im Zuge derer der Radverkehr überwiegend verträglich im Mischverkehr mitfahren kann. Aber auch ausreichend breite Wirtschaftswege und selbstständige Wegeverbindungen mit guter Belagsqualität stellen große Teile des Radverkehrsnetzes in Neustadt dar.

	<b>Priorität 1</b>	<b>Priorität 2</b>	<b>Kleinst- maßnahmen</b>	<b>Kein Handlungs- bedarf</b>	<b>Gesamt</b>
Bund	ca. 1,3 km	ca. 13,4 km	-	-	ca. 14,6 km
Land	ca. 26,2 km	ca. 21,7 km	ca. 18,1 km	ca. 1,6 km	ca. 67,6 km
Region Hannover	ca. 17,8 km	ca. 9,3 km	ca. 32,0 km	ca. 4,9 km	ca. 64 km
Stadt	ca. 3,1 km	ca. 52,8 km	ca. 19,6 km	ca. 88,4 km	ca. 163,8 km
(teilweise) privat	ca. 4,2 km	ca. 33,4 km	ca. 1,9 km	ca. 23,5 km	ca. 62,9 km
<b>Gesamt</b>	<b>ca. 52,6 km</b>	<b>ca. 130,6 km</b>	<b>ca. 71,6 km</b>	<b>ca. 118,4 km</b>	<b>ca. 374 km</b>

*Tabelle 1 Verteilung der ermittelten Handlungsbedarfe entsprechend der Längen nach Baulasträgern*

### Kosten

Auf Grundlage pauschaler Kostenansätze (s. Bericht Anlage 1, Seite 34 ff. zur Beschlussvorlage Nr. 2024/162) 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.

	<b>Priorität 1</b>	<b>Priorität 2</b>	<b>Kleinst- maßnahmen</b>	<b>Gesamt</b>
Bund	ca. 0,5 Mio. €	ca. 3,0 Mio. €	-	ca. 3,5 Mio. €
Land	ca. 15,5 Mio. €	ca. 5,4 Mio. €	ca. 0,1 Mio. €	ca. 21,0 Mio. €
Region Hannover	ca. 8,1 Mio. €	ca. 2,1 Mio. €	ca. 0,2 Mio. €	ca. 10,4 Mio. €
Stadt	ca. 0,5 Mio. €	ca. 8,4 Mio. €	ca. 0,1 Mio. €	ca. 9,0 Mio. €
(teilweise) privat	ca. 0,8 Mio. €	ca. 5,5 Mio. €	< 0,1 Mio. €	ca. 6,3 Mio. €
<b>Gesamt</b>	<b>ca. 25,4 Mio. €</b>	<b>ca. 24,4 Mio. €</b>	<b>ca. 0,5 Mio. €</b>	<b>ca. 50 Mio. €</b>

*Tabelle 2 Verteilung der ermittelten Handlungsbedarfe entsprechend der Kosten nach Baulastträgern*

Ein Großteil der Kosten (ca. 70 % bzw. 35 Millionen Euro) bezieht sich auf Maßnahmen an klassifizierten Straßen (Bund, Land, Region Hannover). Zur Umsetzung der Maßnahmen können in Einzelfällen und abhängig vom Gesamtumfang der Maßnahme auch Fördermittel vom jeweiligen Straßenbaulastträger beantragt werden.

Insgesamt soll bei größeren Vorhaben für den Radverkehr angestrebt werden, diese im Kontext mit anderen Maßnahmen (z.B. Kanalisation) durchzuführen. Im umgekehrten Sinne gilt entsprechend, dass bei jeder Maßnahme im Straßenraum vorab geprüft werden soll, ob in dem Zusammenhang Verbesserungen für den Radverkehr ergriffen werden können.

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

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. Ziel sollte es 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 und Fazit

Das Stadtgebiet der Gesamtstadt Neustadt am Rübenberge erstreckt sich größtenteils über Distanzen, die gut mit dem Fahrrad bewältigt werden können. Insbesondere vor dem Hintergrund einer zu beobachtenden allgemein steigenden Nutzung von Pedelecs werden auch Entfernungen von mehr als 10 km für viele Radfahrende attraktiv. Weitere Rahmenbedingungen, wie die

Topografie oder die für Freizeit und Tourismus vorhandenen Radrouten bilden insgesamt in weiten Teilen des Stadtgebiets gute Voraussetzungen für die weitere Steigerung der Radnutzung im Alltag und in der Freizeit. Die Förderung des Radverkehrs dient neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Komfortsteigerung der Infrastruktur grundsätzlich auch den Zielen des Klimaschutzes. Darüber hinaus ist die Radverkehrsförderung auch als ein wichtiges Element zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in den Ortsteilen zu sehen, was die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Situation für den Fußverkehr innerorts verbessert.

Das vorliegende Radverkehrskonzept stellt die Grundlage für die systematische Radverkehrsförderung in der Gesamtstadt Neustadt am Rügen dar und ist auch in engem Zusammenhang mit dem Radverkehrskonzept für die Kernstadt zu sehen.

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.

Um bereits zügig für die Radfahrenden spürbare Verbesserungen herbeizuführen sollen zunächst Maßnahmen vor einem zeitlich kurzfristigen Umsetzungshorizont, wie ein „Pollerprogramm“, Absenken von Bordsteinen oder Markierungslösungen umgesetzt werden.

### **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 wirken sich vorerst lediglich die Umsetzung der Kleinstmaßnahmen auf den Haushalt aus. 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 vorgelegt.

### **So geht es weiter**

Nach erfolgtem Beschluss werden Kleinstmaßnahmen umgesetzt. Weitere Maßnahmen werden ihrer Priorität entsprechend abgearbeitet. Dabei ist es von besonderer Bedeutung, eventuelle Förderungen zu akquirieren. Handlungsbedarfe in der Verantwortung anderer Straßenbaulastträger werden an diese weiter kommuniziert.

Fachdienst 66 - Tiefbau -

Anlage 1 Ö - Erläuterungsbericht  
Anlage 2 Ö - Maßnahmenkataster  
Anlage 3 Ö - Lageplan "Handlungsbedarf"