



Hansestadt Lüneburg

Leitbilder Radverkehrspolitik 2030+



Für Bürgerinnen und Bürger muss es attraktiv und leicht sein, Fortbewegungsmittel zu nutzen, die ohne jegliche Emissionen auskommen. Ziel ist eine **fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt**. Deshalb ist der weitere Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur erforderlich: Radfahren muss **einfacher, schneller, bequemer und sicherer** werden.

Radverkehrsinfrastruktur muss in qualitätsvoller und möglichst umwegefrier Substanz vorhanden und bei vorhandenem Raum ausreichend breit sein, die wesentlichen Alltagsziele in der Stadt 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 das Rad von Bedeutung.



Lüneburgs Leihrad-Initiative „StadtRad“ zählt zu den größten Erfolgen der Hansestadt, wenn es darum geht, Fahrradfahren attraktiver zu machen.

Foto: Hansestadt Lüneburg

In der Verkehrsplanung soll der Radverkehr nicht nur als gleichberechtigter Baustein entsprechender integrierter Konzepte und Planungen, sondern auch als eigenständiger Verkehrsträger im Alltags- und Freizeitverkehr betrachtet werden. Die Förderung des Radverkehrs ist ein eigenständiges verkehrspolitisches Handlungsfeld. Während Radverkehrsinfrastruktur 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 z. B. 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

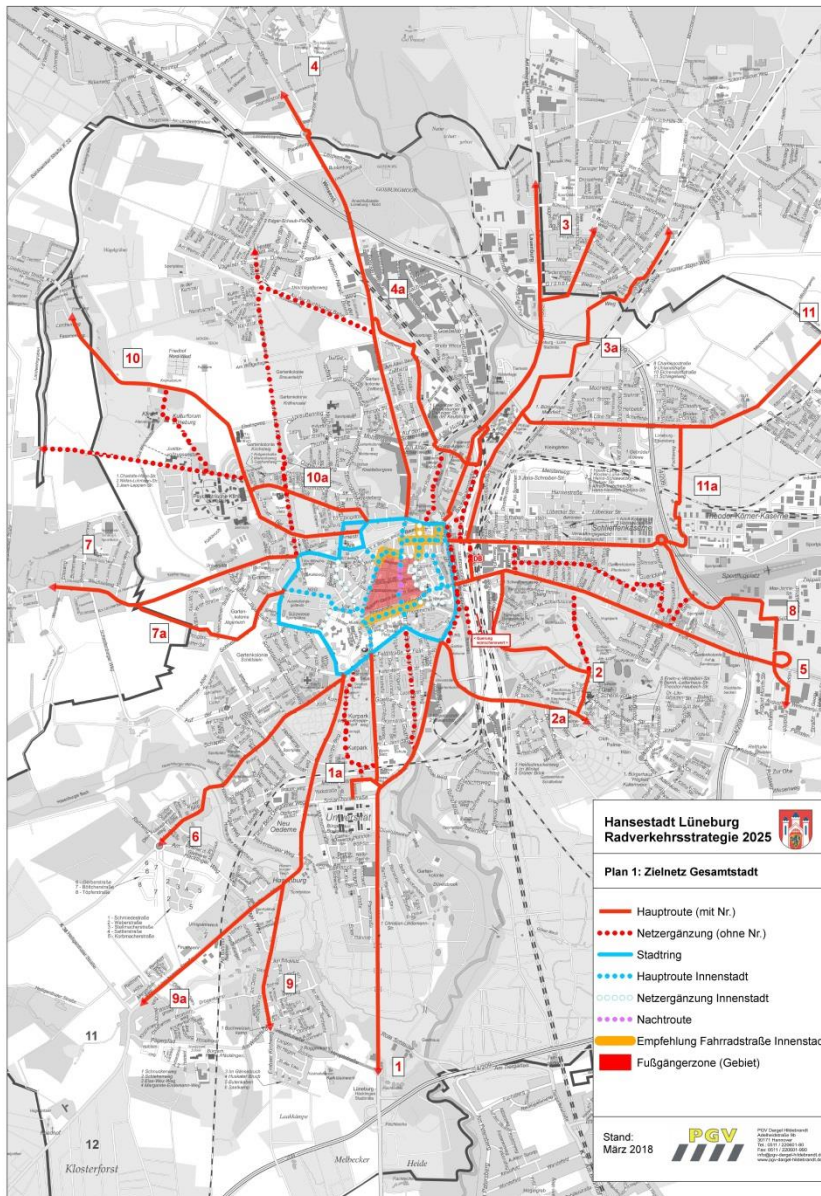
Geltung gebracht werden. Für die Wege zur Arbeit und zur Ausbildung kann das Fahrrad viel Spaß bringen – bei fast jedem Wetter, wenn man die richtige Kleidung nutzt.

Wer das Verkehrsgeschehen beobachtet, erkennt unschwer, dass wir zu einem verträglicheren Miteinander des Fußverkehrs, 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 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 – und auch diejenigen auf neuartigen Fortbewegungsmitteln wie den E-Scootern – 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.



Lüneburgs sogenanntes „Zielnetz Gesamtstadt“ weist die Hauptrouten in Richtung Stadtzentrum aus.

Grafik: Hansestadt Lüneburg

Sicher ist, dass wir 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.

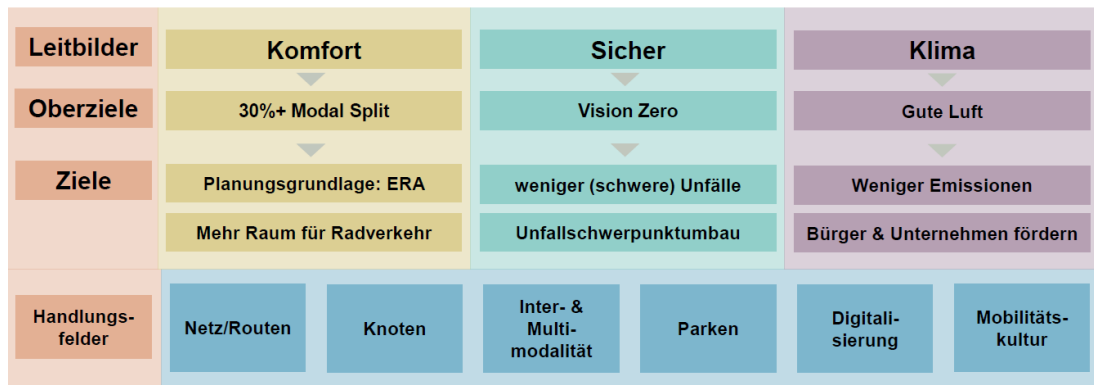
Die Hansestadt Lüneburg strebt hierzu die Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden, dem Landkreis Lüneburg und der Metropolregion Hamburg (Rad-schnellwege) an und wird hierbei hinsichtlich der Verknüpfungen der Radverkehrsverbindungen zwischen Stadtnetz und Umlandgemeinden die Empfehlungen aus dem Radverkehrskonzept 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 Jahr 2030 und darüber hinaus vorstellt:

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

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 und ob ein- oder auspendelnd. Um den Modal Split zu erheben, wird die Hansestadt Lüneburg selbst eine Untersuchung bis Ende 2020 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.



Die Grafik zeigt die drei Leitbilder, die die Hansestadt für ihre Radverkehrspolitik formuliert hat, mit über- und untergeordneten Zielen und entsprechenden Handlungsfeldern. Grafik: Hansestadt Lüneburg

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.

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 an. Diese werden im Rahmen eines Radroutenkonzeptes erarbeitet und beschildert. Ziel ist es, Durchgängigkeit und Umwegfreiheit herzustellen, wobei bauliche und verkehrsrechtliche Hemmnisse nach Möglichkeit abgebaut werden. Die Verknüpfung mit dem Umland wird von der Hansestadt Lüneburg in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Lüneburg im Rahmen dessen Radverkehrskonzeptes vorangetrieben.

- 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 und möglichst verbessern. Die „Grüne Welle“ für den Radverkehr soll bei diesen Maßnahmen prioritär behandelt werden.

- 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. Dies soll unter anderem im Rahmen von Mobilitätsstationen geschehen.

- 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. Die Hansestadt Lüneburg strebt an, eine Dauerkampagne für den Radverkehr aufzubauen.

Leitbilder Radverkehrspolitik 2030+ Hansestadt Lüneburg

Ansprechpartner:

Sebastian Heilmann
Nachhaltigkeit und Mobilität

Tel. 04131 309 3250
sebastian.heilmann@stadt.lueneburg.de