

Radstrategie Niedersachsen

BUND-Forderungen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils in Niedersachsen

Inhalt

1.	ENTWICKLUNG EINER RADSTRATEGIE FÜR NIEDERSACHSEN	2
2.	AUFBAU EINER ZUKUNFTSFÄHIGEN FAHRRAD-INFRASTRUKTUR	3
3.	VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSTRÄGERN UND MOBILITÄTSMANAGEMENT	3
4.	ERHÖHUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT	4
5.	VERSTÄRKUNG DER BILDUNG UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	5
6.	FÖRDERUNG DER RADTOURISTIK	5

Der Verkehr ist nach der Energieerzeugung der größte Emittent an klimaschädlichem CO₂ in Niedersachsen. Damit die notwendige Verkehrswende gelingen kann, muss klima- und umweltverträgliche Mobilität gegenüber dem Kfz-Verkehr Vorrang bekommen, erheblich ausgebaut und gut miteinander vernetzt werden. Der umweltfreundliche Radverkehr kann hier einen entscheidenden Beitrag leisten.

Das Rad produziert als Verkehrsmittel weder Klimagase noch Schadstoffe, macht keinen Lärm, spart Sprit und fördert die Gesundheit. Gerade in Städten ist es eine attraktive Alternative zum Auto. Auch auf dem Land bietet das Fahrrad eine perfekte Ergänzung zu öffentlichen Verkehrsmitteln.

Um das Fahrradfahren noch attraktiver und sicherer zu machen, müssen das Land und die Kommunen ihre Anstrengungen deutlich erhöhen. Zur Erhöhung des Radverkehrsanteils in Niedersachsen fordert der BUND umfangreiche Maßnahmen.

1. Entwicklung einer Radstrategie für Niedersachsen

Das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW) hat im Februar 2021 ein „Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen“ vorgelegt. Dies lässt aus BUND-Sicht weder eine vollumfängliche Strategie erkennen, noch liegt eine ausgearbeitete Konzeption zur Lösung der Hauptproblemfelder im Fahrradverkehr vor. Im MW und in der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) fehlt es an ausreichendem Personal für die zu bewältigenden Aufgaben. Es müssen Ziele definiert, eine Strategie ausgearbeitet, Maßnahmen beschrieben und umgesetzt werden. Für eine übergreifende Steuerung und Konzeptionierung sind Ressourcen und Strukturen zu schaffen. Dazu sind erforderlich:

- 1) Verbesserung der **Personalausstattung** für die Planung und Koordination des Radverkehrs in Niedersachsen im MW und der NLStBV.
- 2) Umgehende Einrichtung einer **zentralen, koordinierenden Stelle** für die Förderung des Radverkehrs in Niedersachsen durch ein Teilreferat Radverkehr im MW oder im zentralen Geschäftsbereich der NLStBV.
- 3) Einsetzen von **Radverkehrskordinatoren** in regionalen Geschäftsbereichen der NLStBV zur Verbesserung der Koordination zwischen den Zuständigkeiten auf landes- und kommunaler Ebene (Ministerien, Verkehrsbehörden, unterschiedliche Baulastträger).
- 4) Ausbau der **Beratung für Kommunen** in den Bereichen Förderung, Beratung und Weiterbildung durch zentrale Ansprechpartner im MW.
- 5) Erweiterung der **finanziellen Förderung** für Instandhaltung, Planung und Konzepte, Fahrradparken, Mobilitätsstationen, Beleuchtung von Radwegen, Evaluation, Öffentlichkeitsarbeit, Modal-Split-Erhebungen, Fahrradnutzung in Betrieben. Streichung der Bagatellklausel für Förderungen oder Schaffung von Bündelungsmöglichkeiten von Maßnahmen.
- 6) **Stärkung der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen e.V. (AGFK)** durch verstärkte Anreize für Mitgliedschaft (z. B. durch zusätzliche Förderungen für AGFK-Mitglieder), Verbesserung der Finanzierung und Personalausstattung.

2. Aufbau einer zukunftsfähigen Fahrrad-Infrastruktur

In Niedersachsen existiert kein zusammenhängendes Radverkehrsnetz. Ein sehr hoher Anteil der vorhandenen Radverkehrsanlagen befindet sich in einem schlechten Zustand.

Der BUND fordert ein zusammenhängendes, sicheres und attraktives Radverkehrsnetz in ganz Niedersachsen. Dies muss auch zeitgemäße Abstellanlagen beinhalten. Die Ausgestaltung soll auf die wachsenden Anforderungen durch einen zukünftig stärkeren und schnelleren Radverkehr sowie einen zunehmenden Einsatz von Lasten- und Transporträdern ausgerichtet sein. Dazu sind erforderlich:

- 1) Etablierung einer **Netzplanung für Radverkehrsverbindungen** (Radwege und Nutzung von Straßen), die baulastträgerübergreifend (Land, Kommunen) die bestehenden Verbindungen erfasst, mit den Erfordernissen eines landesweiten Haupttrouten-Netzes abgleicht und dabei auch überregionale Routen berücksichtigt. Zukünftige Zuwächse sind zu einzuplanen. Die Instandsetzung bzw. Verbesserung und der Lückenschluss bestehender Wege mit hoher Netzbedeutung soll mit hoher Priorität erfolgen.
- 2) Planung und Umsetzung von **Radschnellverbindungen** zur Erschließung von Ober- und Mittelzentren
- 3) Festlegen landesweit einheitlicher Mindeststandards für Radschnellverbindungen.
- 4) Bereitstellung **ausreichender Finanzmittel** zur Realisierung der Netzplanung, d. h. für den Erhalt bestehender und den Bau neuer Radverkehrsverbindungen.
- 5) Zentrales Datenmanagement zur Infrastruktur und Bereitstellung der Daten für Planungsvorhaben der Kommunen
- 6) Planung der Radwege entsprechend den **aktuellen technischen Regelwerken (z. B. ERA)**. Bestehende Radwege sind dahingehend zu überprüfen, ob sie den aktuellen technischen Regelwerken entsprechen, ggf. bestehende Mängel sind abzustellen.
- 7) Entwicklung eines **Leitfadens zum Radverkehr an Baustellen**, z. B. durch Übernahme aus anderen Bundesländern (z.B. NRW, BW, Bayern).
- 8) Zur **Qualitätssicherung bestehender Radwege** Einrichtung eines zentralen und intuitiv zu bedienenden Mängelmeldesystem sowie regelmäßige Kontrollen und zeitnahe Instandsetzung.
- 9) Abschluss der landesweiten Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht.
- 10) Überregionale Koordination der Radverkehrswegweisung, Erstellung eines Leitfadens für regionale Wegweisung, Angebot in digitalen Medien mit Berücksichtigung von Service- und Ladestationen.

3. Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern und Mobilitätsmanagement

Niedersachsen zeichnet sich durch zum Teil große Entfernungen zwischen den zentralen Orten und ausgedehnten, vergleichsweise dünn besiedelten ländlichen Räumen aus. In einem solchen Flächenland ist eine intermodale Verknüpfung von Fahrrad und anderen Verkehrsmitteln von großer Bedeutung im Interesse einer klima- und ressourcenschonenden Mobilität. Das Fahrrad erschließt gerade im ländlichen Raum die „letzte Meile“ wirtschaftlicher als der ÖPNV und wird Bus und Bahn neue Kunden zutragen. Dazu sind erforderlich:

- 1) Einrichten einer **systematischen Bedarfsprüfung und -planung von Bike+Ride-Anlagen**. Die Anzahl der förderfähigen Abstellmöglichkeiten muss künftige Bedarfe berücksichtigen und deutlich über

die aktuelle Nachfrage hinausgehen. Hierbei sind besonders der ländliche Raum und die Erneuerung und Erweiterung bestehender Anlagen zu priorisieren, um den Flächenverbrauch zu minimieren.

- 2) Entwicklung eines Leitfadens mit Standards für Module von Bike+Ride-Anlagen für unterschiedliche Haltestellengrößen. Damit kann das Angebot optimiert und vereinheitlicht werden. Die Standards sollten als Grundlage für eine künftige Förderung herangezogen werden (u. a. Überdachung und Berücksichtigung der erhöhten Anforderungen an die Diebstahlsicherung von Pedelecs).
- 3) Förderung einer einheitlichen digitalen Vernetzung der Angebote der Verkehrsträger durch das Land wie „Eine App für Niedersachsen“ mit z. B. Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV, Vorreservierung von Fahrradabstellplätzen, Mietradsystemen, Lastenradverleih und Carsharing-Angeboten.
- 4) grundsätzliche Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement
 - a. gesicherte und überdachte Abstellanlagen
 - b. Lastenräder, Fahrradanhänger
 - c. Klimaschonende Dienstreisen
 - d. Förderung der Ausbildung zu Mobilitätsberatern
- 5) Initiierung und Förderung von **Modellvorhaben zur City-Logistik** auf der letzten Meile (z. B. mit Lastenrädern + Micro-Hubs).

4. Erhöhung der Verkehrssicherheit

In Niedersachsen sind 2021 insgesamt 43 Fahrradfahrende tödlich verunglückt. 1116 Radfahrende wurden 2021 in Niedersachsen schwer- und 6380 leichtverletzt. Der BUND fordert daher dringend, die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr für Radfahrer*innen zu erhöhen, um die Unfallzahlen zu senken. Die Vision Zero (keine Verkehrstoten) gilt als oberstes Ziel. Dabei sind unterschiedliche subjektive Sicherheitsbedürfnisse zu berücksichtigen: Was sicher ist, soll sich sicher anfühlen - was sich sicher anfühlt, soll sicher sein. Dazu sind erforderlich:

- 1) Verbesserte **Durchsetzung geltender Regeln und Vorschriften** durch verstärkte Kontrollen und Ahndung (Land als Fachaufsicht der Verkehrsbehörden der Kreise oder Gemeinden)
- 2) Initiierung und Durchführung landesweiter **Verkehrssicherheitskampagnen** als Daueraufgabe. Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen und Schwerpunkte (Themenbeispiele: Geschwindigkeit, Ablenkung im Verkehr, Geisterradeln, Parken auf Geh- und Radwegen, gegenseitige Rücksichtnahme, Überholabstände).
- 3) **Verstärkung der Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen** über einen jährlichen Verkehrssicherheitstag hinaus:
 - a. Schulwegpläne erstellen, Schüler*innen aktiv einbinden
 - b. Lehrmaterial, Freiräume schaffen
 - c. Broschüre „Sicher auf dem Fahrrad“ überarbeiten
 - d. Sicherheitsparcours

5. Verstärkung der Bildung und Öffentlichkeitsarbeit

Es sind nicht nur Investitionen in die reine Fahrrad-Infrastruktur notwendig, sondern auch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit, die sich nicht nur an potentielle Radfahrende richtet, sondern an alle Bürger*innen. Durch Bewusstseinsbildung sollen verschiedenste Akteure motivieren werden, Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrsanteils durchzuführen. Dazu sind erforderlich:

- 1) Erheblicher **Ausbau der Mobilitätsbildung** mit dem Ziel, Bewusstsein für umweltverträgliche Mobilität zu fördern und den Umgang mit intermodalem Verkehr zu schulen (wichtige Zielgruppen: Kinder, Jugendliche, Erwachsene aller Altersgruppen, Polizei).
- 2) Neben Schule sollten auch weitere Kooperationspartner in die Mobilitätsbildung einbezogen werden (z. B. ADFC, VCD, Verkehrswacht, VHS, Tourismusbüros, Bahn und ÖPNV).
- 3) Entwicklung und Umsetzung von Kampagnen zur Stärkung der Fahrradmobilität:
 - a. Lust auf Radfahren im Alltag (nicht belehrend, sondern cool)
 - b. Zur Fahrradnutzung in Betrieben
 - c. Zur intermodalen Fahrradmobilität (Abstellen, Ausleihen, Diebstahl) in Zusammenarbeit mit Nahverkehrsgesellschaften und Verkehrsverbänden
 - d. Bewusstsein schaffen, dass Radverkehr sicher ist. Keine Angstkampagnen (Helm, Warnweste, etc.)
- 4) Bewusstseinsoffensive für die Bedeutung der Bewegung als Gesundheitsfaktor (Koordination der Ansprache von Betrieben und Akteuren)
- 5) Einrichten von Leasing-Angeboten sowie Dienstradleasing per Gehaltsumwandlung für Beamte und Angestellte im öffentlichen Dienst sowie Werbung für Einrichtung solcher Angebote in allen Unternehmen

6. Förderung der Radtouristik

Der Radtourismus stellt für viele touristische Regionen einen großen wirtschaftlichen Faktor dar. Da Niedersachsen als Flächenland ohne große topografische Herausforderungen in weiten Landesteilen sehr gute Voraussetzungen für Radtouristik bietet, sollte es Radtourismus-Land Nr. 1 in Deutschland werden. Dazu sind erforderlich:

- 1) Weiterentwicklung der vorhandenen Routen zu einem **touristischen Netz** (integriert in das Landesradverkehrsnetz) mit abgestuften Standards für Radfernwege, überregionale und regionale touristische Routen inkl. Wegweisung. Der Ausbau muss naturverträglich erfolgen. Netze für Alltagsradnetz und touristisches Netz sollen sich dabei ergänzen.
- 2) Koordinierung für Bau, Betrieb und Instandhaltung von Landesradfernwegen durch NLStBV
- 3) **Beratung der Kommunen** u. a. zur Qualitätssicherung und Verknüpfung der Routen über regionale Grenzen hinweg durch NLStBV