



Stadt Burgdorf
Der Bürgermeister

Vorlage Nr.:	2014 0724
Datum:	06.10.2014
Fachbereich/Abteilung:	3.2/66
Sachbearbeiter(in):	Claudia Vollmert
Aktenzeichen:	66-Vol

Mitteilung

öffentlich

**Betreff: Mitteilung: Handlungskonzept Radverkehr und Vorrangnetz
Alltagsradverkehr der Region Hannover**

Beratungsfolge:

	Datum	TOP	abweich. Beschluss	Abstimmungsergebnis		
				Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	21.10.2014					
Ortsrat Schillerslage	13.11.2014					
Ortsrat Ramlingen-Ehlershausen	18.11.2014					
Ortsrat Otze	20.11.2014					

Die anliegenden Informationen zum Handlungskonzept Radverkehr und zum Vorrangnetz Alltagsradverkehr der Region Hannover gebe ich Ihnen zur Kenntnis.

(Baxmann)

1 Allgemeines

Die Region Hannover entwickelt zur Zeit mit Unterstützung verschiedener Planungsbüros ein Handlungskonzept für den Radverkehr in der Region Hannover. Parallel dazu wird auch an einem Vorrangnetzkonzept für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover gearbeitet, das bereits eine Maßnahme aus dem Handlungskonzept darstellt. Mit dieser Mitteilungsvorlage gebe ich Ihnen den Stand der Planungen zum Handlungskonzept Radverkehr und zum Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr zur Kenntnis.

2 Handlungskonzept Radverkehr – Information zum Zwischenstand Juli 2014

2.1 Zielsetzung und Aufgabenstellung

Der Radverkehr in der Region Hannover soll auf der Grundlage der Zielsetzung des "Verkehrsentwicklungsplans pro Klima" (VEP pro Klima) gefördert werden.

Mit der Steigerung des Radverkehrsanteils verbunden ist die - im VEP pro Klima verankerte - Senkung des CO₂-Ausstoß.

Das Handlungskonzept Radverkehr

... schafft einen übergeordneten Rahmen, der auf den vorhandenen radverkehrlichen Grundlagen der Region aufbaut

... versteht die Radverkehrsförderung im Sinne von „Radverkehr als System“

... differenziert zwischen den Anforderungen der Gebietstypen.

Das Handlungskonzept besteht aus den Bausteinen Leitbild, Handlungsfelder und Evaluierung.

2.2 Ausgangslage und Grundlagen

Die Region Hannover und ihre Kommunen haben im Rahmen der Radverkehrsförderung bereits viele wichtige Grundlagen geschaffen. In der Region Hannover sind dies u.a. ...

VEP Pro Klima

Zukunftsbild Regionales Raumordnungsprogramm (RROP)

Bedarfsplan Radverkehr

Radverkehrsstrategie

Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr (ist in Bearbeitung)

FAHRRADREGION

Nahverkehrsplan

Kommunale Konzepte sind insbesondere Radverkehrskonzepte, Radverkehrsnetze sowie das Leitbild Radverkehr der LH Hannover und die Klimaschutzaktionsprogramme.

2.3 Beteiligungsprozess

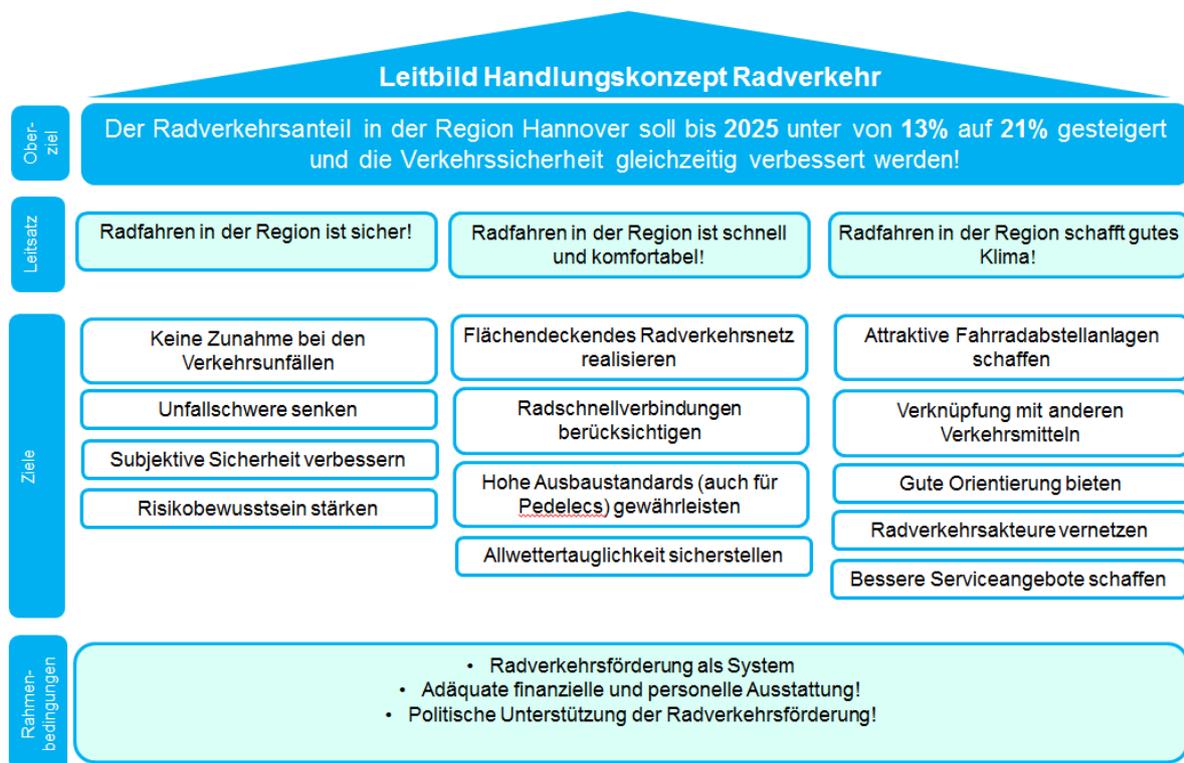
Die Region Hannover ist Handlungsträger des Planungsprozesses. Die Kommunen sind von Beginn an in die Entwicklung des Handlungskonzeptes eingebunden worden. Es wurden relevante Grundlagen und die jeweiligen Kommunikationsstrukturen abgefragt. Die Kommunen wurden in den Entwicklungs- und Diskussionsprozess zu Zielen (Auftaktveranstaltung am 4. Februar 2014) und zu Maßnahmen (Vernetzungstreffen am 3. Juni 2014) einbezogen. Darüber hinaus wurden die Verbände und die Polizei bei der Auftaktveranstaltung und dem Vernetzungstreffen beteiligt. Die Politik wurde zur Auftaktveranstaltung eingeladen.

2.4 Leitbild

Das entwickelte Leitbild zum Handlungskonzept Radverkehr setzt sich aus folgenden vier Bausteinen zusammen:

- Oberziel
- Leitsätze zu den Handlungsfeldern
Verkehrssicherheit,
Radverkehrsnetz und Wegeinfrastruktur,
flankierende Infrastruktur und
Fahrradkultur
- Ziele, die den einzelnen Handlungsfeldern zugeordnet werden
- Rahmenbedingungen

Folgendes Schaubild verdeutlicht den Aufbau des Leitbildes:



2.5 Maßnahmen im Handlungskonzept

Ausgehend vom Leitbild werden für die Handlungsfelder Maßnahmen entwickelt bzw. aus den vorhandenen Grundlagen abgeleitet, die dazu beitragen, die angestrebten Ziele zu erreichen.

Die Maßnahmen orientieren sich an den Aufgaben der Region Hannover, berücksichtigen aber auch die Aufgaben, die andere Handlungsträger übernehmen können, um dem Grundgedanken „Radverkehr als System“ zu entsprechen.

Die Konkretisierung der Handlungsfelder in Maßnahmen ist ein derzeit laufender Prozess.

Die nachfolgenden Beispiele zeigen die Bandbreite der diskutierten Maßnahmen, sind aber noch nicht die im Ergebnis festzulegenden Maßnahmen

Zielerreichung durch Maßnahmen im Handlungsfeld Verkehrssicherheit:

Unfallanalyse
Maßnahmenprogramm Infrastruktur
Beteiligungsverfahren zur subjektiven Sicherheit
zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit

Zielerreichung durch Maßnahmen im Handlungsfeld Netz und Weeginfrastruktur:

Entwicklung baulastträgerübergreifendes Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr (aktuell in Bearbeitung, Einbindung aller Kommunen), siehe Kapitel 3
Festlegung Ausbaustandards
Ausbau- und Unterhaltungsprogramm für die Radverkehrsanlagen in der Region Hannover (Alltags- und Freizeitnetz)
Radschnellverbindungen

Zielerreichung durch Maßnahmen im Handlungsfeld Flankierende Infrastruktur:

Programm Fahrradparken
Förderung der Intermodalität (z.B. Bike&Ride)
Orientierung/ Wegweisung
Serviceeinrichtungen für den Radverkehr

Zielerreichung durch Maßnahmen im Handlungsfeld Fahrradkultur:

Erstellung von Informations- und Vermarktungsmaterialien
Durchführung von Aktionen (Motivation zum Radfahren, Verkehrssicherheit)
Internetauftritt
Öffentlichkeitswirksame Zählstellen
Vernetzung der Akteure

2.6 Weiteres Vorgehen

Die Weiterentwicklung und Abstimmung der konkreten Maßnahmen für das Handlungskonzept Radverkehr ist bis Ende Oktober 2014 vorgesehen. Bis dahin können Anregungen bei der Region Hannover eingereicht werden.

Die Ergebnisse sollen im Regionsausschuss im Herbst 2014 vorgestellt werden. Geplanter Abschluss mit Abschlussveranstaltung unter Beteiligung von Kommunen, Politik, Polizei, Verbänden und Interessierten ist für das Frühjahr 2015 vorgesehen.

3 Vorrangnetz Alltagsradverkehr der Region Hannover

Die Entwicklung eines baulastträgerübergreifenden Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr ist eine Maßnahme aus dem Handlungskonzept für den Radverkehr der Region Hannover im Handlungsfeld "Netz- und Weeginfrastruktur", siehe Punkt 2.5.

3.1 Ziele und Funktionen des Vorrangnetzes

- Regionsweites und flächendeckendes Radverkehrsnetz für den überörtlichen Alltagsradverkehr
- Baulastträgerübergreifendes Vorrangnetz
- Vorrangnetz als wesentlicher Faktor zur Prioritätsbewertung für Neubau, Bestandsverbesserung und für den Betrieb
- Gezielter Einsatz der finanziellen Mittel für Alltags- und Freizeitradverkehr (Synergiewirkung durch Überlagerungen)

- Prüfung zum klassischen Radwegebau, z.B. durch Ausbau von Wirtschaftswe-
gen

Das überörtliche Vorrangnetz wird durch die innerkommunalen Radverkehrsnetze verdichtet.

3.2 Wunschliniennetz

Die Grundlage für die Netzstruktur bilden die idealtypischen Wunschlinien. Das Wunschliniennetz beinhaltet Quell- und Zielorte in der Region Hannover. Die Orte werden durch tangentielle Verbindungen miteinander verknüpft, wobei eine radiale Ausrichtung auf die Stadt Hannover erfolgt. Durch die Verbindung benachbarter Grund- und Mittelzentren soll eine regionsweite Netzstruktur entstehen, siehe Anlage 1 und 2. Die tatsächliche Umlegung wird sich an den bereits vorhandenen Netzen und Wegen orientieren.

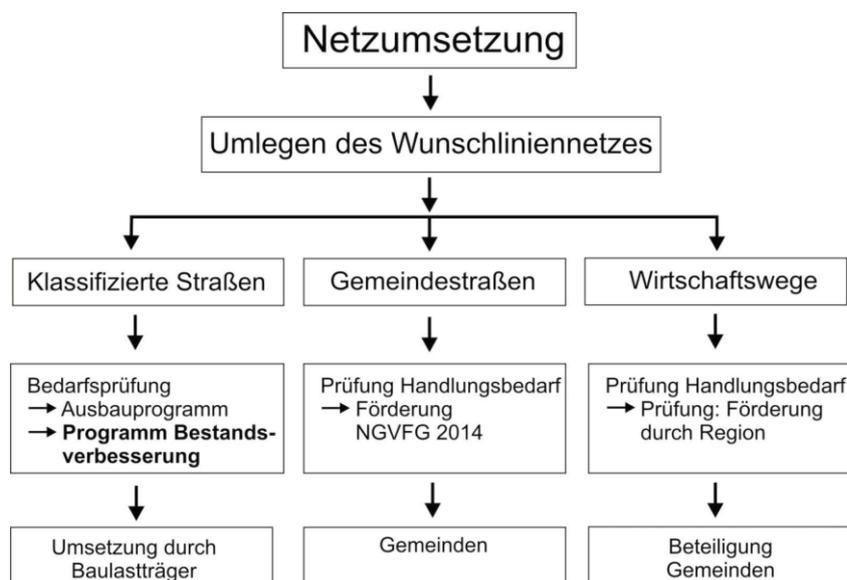
3.3 Netzstruktur - Umlegung der Wunschlinien

- Umlegung orientiert sich an vorhandenen kommunalen Netzen
- Berücksichtigung der Verläufe des regionalen Freizeitnetzes und
- anderer Freizeitverbindungen, sofern Alltagstauglichkeit gegeben ist
- Aufgreifen des Netzvorschlages des ADFC
- Verbesserung der Verknüpfung mit dem ÖPNV durch gute Anbindung der Haltestellen mit Bike & Ride-Anlagen.

Bei der Konkretisierung der Wunschlinien sind folgende Aspekte/Handlungsoptionen zu berücksichtigen:

- Verstärkte Nutzerzahlen im Radverkehr und Zunahme von Pedelecs:
 - Hohe Entwurfs- und Qualitätsstandards
- Einbindung der Bestandsverbesserung in das Gesamthandlungskonzept
 - Höheres Gewicht bei Verteilung der Haushaltsmittel auf die Bestandsverbesserung
- Verkehrsrechtliche Anforderungen
 - Schutzstreifen, Benutzungspflicht, nicht benutzungspflichtige Radwege
- Innovative Lösungen
 - Ortseinfahrten, Radschnellwege, Schutzstreifen außerorts

Folgende Grafik verdeutlicht die Vorgehensweise:



Die Umlegung der Wunschlinien auf ein konkretes Netz ist in der Anlage 3 zu sehen. Zur Abstimmung des Vorschlags der Region Hannover fand am 20.06.2014 ein Gespräch mit der Region Hannover, dem beauftragten Planungsbüro und der Stadt Burgdorf statt. Die Ergebnisse der Abstimmung, auch mit den anderen Kommunen, sind in die Anlage 3 eingeflossen.

3.4 Anregungen der Stadtverwaltung zum Netzkonzept

Im Abstimmungsgespräch mit der Region Hannover wurden seitens der Stadtverwaltung folgende Anregungen eingebracht:

Umlegung Wunschlinien

1. Burgdorf – Lehrte: Auf Burgdorfer Gebiet wird eine durchgehende Führung entlang der B 443 favorisiert. Die Führung zw. Moorstraße und Alt-Ahrbeck ist bislang noch nicht durchgehend ausgebaut, aber im Zuge des Vorrangnetzes sollen nicht alle Verkehre zwingend durch das Zentrum geführt werden, hier dient das städtische Netz für die Weiterführung bzw. Anbindung. Im Abstimmungsgespräch mit der Stadt Lehrte hat sich für die südliche Weiterführung ergeben, dass ab Aligse die Führung auf den dem bahnparallelen Wirtschaftsweg östlich der Bahn favorisiert werden soll. Da der Zweirichtungsradweg östlich gelegen ist, ist die Anbindung ohne größere Sicherheitsbedenken möglich.
2. Burgdorf – Altwarmbüchen: Die Umlegung soll über die Trasse der K 188 erfolgen. Auf Burgdorfer Gebiet ist hier bis auf eine Anbindung/Querung im Westen eine durchgehende Verbindung existent.
3. Burgdorf – Großburgwedel: Favorisiert wird die Führung über die L 383. Ab Ortsausgang Schillerslage fehlen RVA bis Großburgwedel. Der Lückenschluss wird mit Priorität gesehen, wie aus Burgwedeler Sicht auch.
4. Burgdorf - Ehlershausen - (Celle): Die Führung erfolgt über die K 121 bis südlich Ramlingen (Anschluss B 3) und folgt dann der B 3 bis Ehlershausen und weiter Richtung Norden. Die ursprünglich vorgeschlagene Führung bis in die Ortslage Ramlingen entfällt dadurch im Vorrangnetz, bleibt im städtischen Netz aber erhalten.
5. Burgdorf - Hänigsen - (Wathlingen): Die Verbindung soll bis Wathlingen fortgeführt werden. Auf dem Streckenabschnitt Burgdorf bis Hänigsen wird die Führung über die L 311 favorisiert, auch wenn derzeit noch RVA fehlen, da mögliche Alternativführungen durch Waldgebiete als keine Alternative für das Vorrangnetz gesehen werden.
6. Die Strecke Burgdorf – Uetze ist nur sinnvoll über die B 188 in das Vorrangnetz einzubinden. Die fehlende RVA zw. Hülptingsen und Altmerdingsen wird als dringlicher Lückenschluss bewertet.
7. Die Verbindung Burgdorf-Arpke-Sievershausen kann entweder über die Immenser Straße (L 412) oder über den Peiner Weg und die Verlängerung entlang des Wald- und Wirtschaftsweges erfolgen. Aus Sicht Burgdorfs ist der Ausbau einer straßenbegleitenden RVA entlang der L 412 dem Ausbau des Wald- und Wirtschaftsweges vorzuziehen, da auch hier erhebliche Kosten zu erwarten wären und die Führung im Rahmen eines alltagstauglichen Vorrangnetzes als zu abseitig angesehen wird. Bzgl möglicher Kosten s.a. unter „weitere Anmerkungen“.
8. Die Verbindung Ehlershausen – Großburgwedel soll über die K 117 erfolgen.
9. Für eine Verbindung Ehlershausen – Hänigsen werden verschiedene Optionen diskutiert. Favorisiert wird auf Burgdorfer Gebiet eine Führung östlich der Bahn. Die Weiterführung ist mit Uetze zu besprechen und ggf. im Rahmen der Regionalkonferenz abschließend zu klären.

Weitere wichtige Verbindungen

Eine Achse Schillerslage –Engensen – Wettmar wird als weitere wichtige Verbindung angesehen.

Eine Verbindung Otze bzw. Ehlershausen in Richtung Nienhagen wird aus Burgdorfer Sicht als sinnvolle Ergänzung gesehen.

Weitere Anmerkungen

Vorschlag zur Diskussion: Mitfinanzierung von RVA an z.B. L 412 gemeinsam mit Region und Lehrte. Unterhaltung bleibt danach komplett beim Land.

3.5 Weiteres Vorgehen

Zur weiteren Entwicklung des Vorrangnetzes Alltagsradverkehr hat die Region Hannover folgende Schritte vorgesehen:

Weiteres Vorgehen Netzrealisierung:

Fortsetzung des Dialoges mit allen Akteuren (Kommunen, Straßenbulasträger, Interessenverbände, Bürger):

1. Umlegung der Wunschlinien
2. Abstimmung der Routenverläufe mit den Kommunen
3. Ermittlung Handlungsbedarf
4. Ermittlung Dringlichkeit

Weiteres Vorgehen Kommunikationsprozess:

- Abstimmungstermine mit Städten & Gemeinden (Einzeltermine) – ist bereits erfolgt
- Regionalkonferenzen (Ende 2014): 4 Termine mit den Gemeinden einer Teilregion Grundlage ist der Entwurf des Handlungskonzeptes
- Abschlussveranstaltung

Anlagen:

Anlage 1: Wunschliniennetz der Region Hannover

Anlage 2: Wunschliniennetz Bereich Burgdorf

Anlage 3: Umlegung Wunschlinien Bereich Burgdorf