

Inhalt

1	Zielsetzung und Hintergrund	4
1.1	Ziele des Radverkehrskonzepts	4
1.2	Warum es sich lohnt, den Radverkehr zu fördern	5
1.3	Rückblick Radverkehrsförderung in Uelzen.....	8
1.4	Aktuelle Trends in der Mobilität	9
1.4.1	Nahmobilität	9
1.4.2	Multimodales und Intermodales Verkehrsverhalten	9
1.4.3	Pedelecs – Elektrisch unterstützter Radverkehr	10
1.5	Grundsätze und Herausforderungen der Radverkehrsplanung	12
1.6	Vorgehen bei der Konzeptentwicklung	14
2	Voraussetzungen des Radverkehrs in Uelzen.....	15
2.1	Infrastrukturdaten	15
2.2	Radnutzung in Uelzen	16
2.3	Verschiedene Anforderungsgruppen	17
3	Bestandaufnahme und Handlungsbedarf.....	18
3.1	Fahren	19
3.1.1	Radroutennetz.....	19
3.1.2	Knotenpunkte	27
3.1.3	Wegweisung	28
3.2	Abstellen	29
3.3	Fördern.....	32
3.3.1	Öffentlichkeitsarbeit.....	32
3.3.2	Services	33
3.4	Nicht realisierbare Wünsche von Rad Fahrenden.....	35
4	Umsetzungsstrategien und Empfehlungen	36
4.1	Verantwortlichkeiten.....	36
4.1.1	Radverkehrsbeauftragter.....	36
4.1.2	Zuständigkeiten Hansestadt Uelzen.....	37
4.1.3	Mitgliedschaft Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen	37
4.2	Finanzielle Ausstattung und Kostenübersicht	38
4.3	Finanzielle Fördermöglichkeiten	39

5	Fazit	40
	Anhang	41
1	Tabellarischer Maßnahmenkatalog	41
2	Ausführliche Maßnahmenbeschreibung	50
2.1	FAHREN – Radroutennetz	50
2.2	FAHREN – Knotenpunkte	72
2.3	FAHREN – Wegweisung	80
2.4	ABSTELLEN	82
2.5	FÖRDERN	84
3	Rechtliche Grundlagen zum Radverkehr und zur Radverkehrsführung	88
4	Literaturverzeichnis	97

Uelzen, 10. Mai 2016

Letzte redaktionelle Änderung: 22.06.2017

Herausgeber:

Hansestadt Uelzen

Fachbereich Planung, Bauaufsicht und Liegenschaften

in Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Straßen, Umwelt und Grünflächen insbesondere der Verkehrsbehörde

Ansprechpartnerin:

Laura Elger

Klimaschutzmanagerin

Tel.: 0581 / 800-6316

E-Mail: laura.elger@stadt.uelzen.de

1 Zielsetzung und Hintergrund

1.1 Ziele des Radverkehrskonzepts

Die Hansestadt Uelzen hatte sich, wie viele andere Städte, in der Vergangenheit vorrangig auf den PKW-Verkehr ausgerichtet. Insbesondere seit den aufstrebenden Automobil-Zeiten der 1970er und 80er Jahre war der PKW-Verkehr im Fokus der Verkehrsplanung. Der Rad- und Fußverkehr hatte in der Vergangenheit eine nachrangige Bedeutung. Mit dem vorliegenden Konzept möchte die Hansestadt Uelzen den Radverkehr als zukunftssträchtige, klimafreundliche und kostengünstige Verkehrsmittelalternative in den Blick nehmen. Eine Bestandsaufnahme ermittelt die aktuelle Situation des Radverkehrs und zeigt die Defizite und den Handlungsbedarf auf. Im Anschluss daran werden konkrete Maßnahmen und Handlungsvorschläge genannt, die es ermöglichen, ein durchgängiges, verkehrssicheres und qualitativ hochwertiges Radverkehrsnetz aufzubauen, das den jeweiligen Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer gerecht wird. Rad Fahrende sollen ihre Zielpunkte im Stadtgebiet Uelzen über kurze, direkte und sichere Verkehrswege erreichen können. Eine fahrradfreundliche Infrastruktur sowie eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit sollen die Uelzener zum Radfahren animieren.

→ Ziel: Radverkehrsanteil und Zufriedenheit der Rad Fahrenden erhöhen

In Uelzen wird der PKW-Verkehr aufgrund ländlicher Strukturen auch künftig einen hohen Stellenwert haben. Rad Fahrende sollen jedoch eine größere Präsenz im Straßenverkehr erhalten und durch eine verbesserte Radverkehrsinfrastruktur sollen mehr Uelzener zum Radfahren animiert werden. Insbesondere für Kurzstreckenfahrten sollen Anreize geschaffen werden, diese mit dem Fahrrad zurück zu legen.

Das Fahrrad wird in diesem Konzept als vollwertiges Verkehrsmittel betrachtet und nicht als Sport- und Freizeitgerät.

Es sei darauf hingewiesen, dass es sich hier um ein Rad**verkehrs**konzept (nicht Rad**weg**ekonzept) handelt. Der Ausbau von Radwegen ist nach heutigem Wissenstand nicht maßgeblich für die Radverkehrsförderung. Außerdem darf laut Straßenverkehrsordnung der Radverkehr Innerorts nur in begründeten Ausnahmen auf der Nebenanlage (Radweg) geführt werden.



© Heideregion Uelzen e.V.

„Das Fahrrad stellt für uns im Innenstadtbereich das ideale Verkehrsmittel dar. Es ist schnell, flexibel und Parkplatzsorgen hat man auch nicht.“

Uelzener Rad Fahrende/in¹

1.2 Warum es sich lohnt, den Radverkehr zu fördern

Klimaschutz Der Rat der Hansestadt Uelzen hat ein Klimaschutzkonzept und dessen Umsetzung beschlossen. Bis 2020 sollen 15 % CO₂ eingespart werden. Im Verkehrssektor besteht großer Handlungsbedarf, da er ca. 21% der Emissionen verursacht.² Ein großer Teil der PKW Fahrten sind Kurzstreckenfahrten (unter 5 km), die wegen des kalten Motors besonders viel Kraftstoff verbrauchen. Im Gegensatz dazu ist Radfahren klimaneutral. Beim Radfahren werden keine fossilen Brennstoffe verbrannt und deshalb kein CO₂ ausgestoßen. Von daher kann durch die Verlagerung dieser Fahrten auf den Rad- oder Fußverkehr viel CO₂ eingespart werden.

→ Ein Berufspendler, der für seinen Arbeitsweg von 5 km ein Jahr das Fahrrad nutzt, spart im Vergleich zur PKW Nutzung rund 350 kg CO₂-Emissionen ein.³

Umweltschutz: Radfahren verursacht im Gegensatz zum motorisierten Verkehr keinen Feinstaub oder andere Schadstoffe und entlastet so Mensch und Umwelt. Die Luftqualität und das Klima können dadurch verbessert werden. Auch Verunreinigungen des Grundwassers durch Austreten von Benzin und Öl entstehen nicht. Es ist klar erkennbar, dass unter Ressourcenschutzaspekten (Material und Energieaufwand für Produktion und Betrieb) das Fahrrad deutlich besser abschneidet als Kraftfahrzeuge.

→ Auf einem PKW Stellplatz können 8 Fahrräder untergebracht werden.

Wirtschaftliche Aspekte Das Fahrrad ist neben dem Zufußgehen das preisgünstigste Verkehrsmittel und bringt insbesondere bei Entfernungen von bis zu 6 Kilometern zeitliche Vorteile gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.⁴ Zudem wird durch vermehrten Radverkehr das städtische Straßennetz entlastet und der stetig wachsende Flächenverbrauch reduziert. Radverkehr reduziert zudem den Bedarf an PKW-Parkflächen. Dies wäre insbesondere im Uelzener Stadtzentrum eine Entlastung. Radverkehr stärkt nicht zuletzt die lokale Wirtschaftskraft, da Rad Fahrende insbesondere den innerstädtischen Einzelhandel und Gastronomie an-

¹ Uelzener Rad Fahrende waren aufgefordert, sich mit ihren Erfahrungen in die Erstellung des Radverkehrskonzeptes einzubringen. Die Sprechblasen enthalten Zitate aus dem Beteiligungsprozess.

² Siehe Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Uelzen S. 9f.

³ Umweltbundesamt, 2016, Webseite zum Radverkehr.

⁴ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2012: Nationaler Radverkehrsplan 2020, S.7

steuern können und so die lokale Kaufkraftbindung stärken.⁵ Zudem profitieren die lokalen Fachhändler und Reparaturbetriebe für Fahrräder. In Uelzen spielt der Radtourismus ebenfalls eine immer größere Rolle.⁶ 2016 wurde Uelzen als Radreise-region vom ADFC ausgezeichnet. Dieses Qualitätssiegel verspricht weiteres Wachstum im Radtourismus. Gleichzeitig muss das Niveau der Radinfrastruktur gehalten und Mängel beseitigt werden.

Nicht zuletzt haben das integrierte städtische Entwicklungs- und Wachstumskonzept aus dem Jahr 2007 und 2014 für Uelzen die Förderung des Radverkehrs in der Innenstadt und der Parkmöglichkeiten am Bahnhof ausdrücklich empfohlen.⁷

Soziale Aspekte Radfahren ermöglicht Mobilität, zeitliche Flexibilität und damit Selbstständigkeit insbesondere für Kinder, Jugendliche, einkommensschwächere und rüstige Senioren. Eine fahrradfreundliche Verkehrsraumgestaltung erhöht die Sicherheit insbesondere für Kinder und ältere Menschen. Auch Asylbewerbern ermöglicht das Radfahren eine Teilnahme am alltäglichen Leben in der Stadt und erleichtert ihre Integration.

Städtische Aufenthaltsqualität Ein hoher Anteil an Zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden erhöht die Aufenthaltsqualität der Stadt. Dieses Phänomen war in Uelzen deutlich zu beobachten. Vor der Uelzener Stadtsanierung verliefen stark befahrene Bundesstraßen mitten durch die Innenstadt. Mit der Auslagerung des Verkehrsaufkommens und dem Ausbau von Fuß- und Radwegen stieg die Aufenthaltsqualität deutlich an. Der öffentliche Raum wurde lebendiger und der soziale Austausch zwischen den Menschen gefördert. Insbesondere Familien legen Wert auf ein sicheres und ruhiges Wohnumfeld mit hoher Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.⁸

⁵ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2012: Nationaler Radverkehrsplan 2020, S.75; DifU 2011, Mit dem Fahrrad zum Einkaufen, S. 2

⁶ Eine Erhebung über den Radtourismus als Wirtschaftsfaktor durch die Tourismus Marketing Niedersachsen dauert derzeit noch an.

⁷ Stadt Uelzen 2007, S. 51; Stadt Uelzen 2014, S. 24.

⁸ Deutsches Institut für Urbanistik 2011, Mit dem Fahrrad zum Einkaufen, S. 3



Historische Kreuzung am alten Rathaus und Veerßer Straße (Aufnahmen von 1988/89)



Heutige Verkehrsberuhigung in der Veerßer Straße, (Aufnahme von 2014)

Stadtentwicklung In der Stadtentwicklung unterscheidet man zwischen harten und weichen Standortfaktoren. Zu den harten Standortfaktoren zählen Arbeitsplätze, Kindergärten, weiterführende Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen etc. Weiche Standortfaktoren wie der kommunale Einsatz für Umwelt und Klimaschutz nehmen an Bedeutung zu und tragen zur Gewinnung von Neubürgern und dem Halten von Einwohnern bei.

Gesundheit Regelmäßiges Radfahren beugt Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems vor und trägt zur Vermeidung von Übergewicht sowie zur Stärkung des Immunsystems bei. Die Fahrt mit dem Rad zum Arbeitsplatz oder zur Schule senkt nachweislich die Krankheitstage und erhöht die Konzentrationsfähigkeit. Außerdem werden Motorik und Gleichgewichtssinn trainiert.

1.3 Rückblick Radverkehrsförderung in Uelzen

Die nachfolgende Tabelle, zeigt die wichtigsten Ereignisse und Einflussfaktoren, die die Förderung des Radverkehrs betreffen. Es wird deutlich, dass die Radverkehrsförderung schon länger ein Thema in Uelzen ist. Empfehlungen, die in der Vergangenheit gegeben wurden, sind zum Teil umgesetzt, zum Teil aber noch offen. Nach der Phase der Bestandsaufnahme und Beteiligung muss nun die Umsetzungsphase beginnen.

Jahr	Meilenstein	Inhalt und Umsetzung (✓ umgesetzt, X nicht umgesetzt)
2007	Integriertes städtisches Entwicklungs- u. Wachstumskonzept	Empfehlungen: <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau Radverkehr Innenstadt X • Radwerkstatt Bahnhof X • B+R Ausbau Bahnhof X • Radunterstände Bahnhof ✓
2009/ 2010	Entwurf Verkehrsentwicklungsplan 2025	Kritikpunkte: <ul style="list-style-type: none"> • Radwegebreite genügt z.T. nicht der StVO X • mangelhafte Oberfläche der Radwege X • uneinheitliche Führung an Knotenpunkten X • fehlende Radfurten, so dass Rad Fahrende absteigen müssen X • Signalisierung genügt nicht der novellierten StVO X • Einzelhindernisse X
2010	Entwurf Radwegekonzept (2010)	Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Schutzstreifen Bahnhofsstraße ✓ • Prüfung und ggf. Umgestaltung von benutzungspflichtigen Radwegen ✓ • Neubau einer Radverbindung von Hansen nach Klein Süstedt ✓
2013	Neue StVO	Umsetzung der neuen Regelungen zur Radwegebenutzungspflicht (✓)
2014	Integriertes Klimaschutzkonzept	Umsetzung im Rat beschlossen Prioritäre Maßnahme: Radverkehrskonzept
2014	Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept	<ul style="list-style-type: none"> • Verbundenes flächendeckendes Radnetz insb. in der Altstadt • Fahrradabstellmöglichkeiten <p>„Voraussetzung hierfür ist ein Radwegekonzept, an deren Erstellung die Stadt Uelzen derzeit arbeitet.“</p>
2014/ 2015	Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts (2015)	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerbeteiligung • Bereisung Ausschuss Stadtplanung, Umweltschutz u. Bauen
2016	Fertigstellung Radverkehrskonzept	Start der Umsetzung

1.4 Aktuelle Trends in der Mobilität

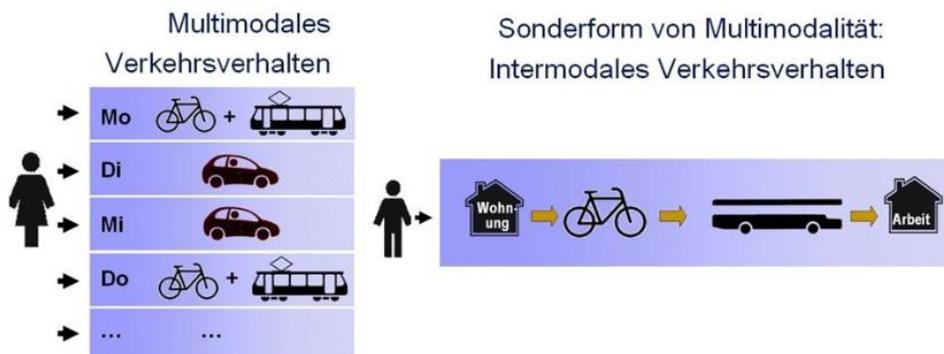
1.4.1 Nahmobilität

Nach dem Motto „Wo Menschen sich begegnen, entsteht Leben“ wird der Wunsch nach kurzen Wegen in der Stadtentwicklung immer wichtiger. Nahmobilität ist individuelle, nichtmotorisierte Mobilität im Quartier oder im Stadtteil. Es ist eine natürliche und freie Art sich fortzubewegen. Zu Fuß Gehende und Rad Fahrende tragen zur Urbanität und Belebung der Städte bei, benötigen dafür den geringsten Flächenbedarf und schaffen wichtige Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus.⁹

1.4.2 Multimodales und Intermodales Verkehrsverhalten

Es ist ein Trend zum Multimodalen und Intermodalen Verkehrsverhalten zu beobachten. Das bedeutet, dass Verkehrsmittel flexibler und ihre jeweiligen Vorteile ausnutzend eingesetzt werden und die Fixierung auf einzelne Verkehrsmittel nachlässt.

Modal Split – Multimodaler & Intermodaler Verkehr



Quelle: zukunft-mobilitaet.net

„Multimodalität“ bedeutet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für verschiedene Wege, z. B. an unterschiedlichen Tagen in der Woche oder je nach Wetter (z.B.: bei Regen mit dem Auto und bei trockenem Wetter mit dem Fahrrad). Der Anteil an Verkehrsteilnehmern, die multimodal unterwegs sind, ist in den vergangenen Jahren stetig gestiegen, er liegt heute in Deutschland bereits bei 44 %.¹⁰ Die zunehmende Verbreitung von flexiblen Nutzungsangeboten wie Carsharing, Fahrradverleihsystemen sowie weiteren neuen Mobilitätsdienstleistungen unterstützt diesen Trend und verstärkt ihn weiter.

⁹ Prof. Dr. Ing. Gebhard Wulfhorst (2015), Potenziale und Strategien für nachhaltige Mobilität vor Ort

¹⁰ DIfU/ BMVI 2014, Radverkehr in Zahlen, S.30

„Intermodalität“ bedeutet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für eine Wegstrecke. In Uelzen wäre das beispielweise für Pendler die Fahrt mit dem Fahrrad zum Bahnhof und weiter mit der Bahn. Oder der Schulweg aus weiter entfernten Siedlungsgebieten mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle, um dann mit dem Bus in die Innenstadt zu fahren.

Je nach Altersgruppe hat sich das Mobilitätsverhalten geändert. Durch den demografischen Wandel und das stärkere Mobilitätsbedürfnis von Senioren wird die Nahmobilität zu Freizeit-/ Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen wichtiger. Außerdem ist zu beobachten, dass junge Leute immer seltener ein eigenes Auto besitzen. So ist der PKW Besitz bei den 18- bis 29-Jährigen in Deutschland zwischen den Jahren 2000 und 2010 um 43 % zurückgegangen.¹¹ ÖPNV und Carsharing werden vermehrt in dieser Altersgruppe benutzt. In Uelzen ist dieser Trend vermutlich etwas weniger ausgeprägt, wengleich es dazu keine Statistiken gibt.



1.4.3 Pedelecs – Elektrisch unterstützter Radverkehr

Bei der Nutzung von Pedelecs ist eine seit Jahren anhaltende dynamische Entwicklung festzustellen. Im Jahr 2009 wurden in Deutschland etwa 150.000, in 2012 bereits 380.000, im Jahr 2014 etwa 480.000 Pedelecs verkauft.¹²

Pedelec (Pedal Electric Cycle)

Ein Pedelec ist nach Straßenverkehrsgesetz (§ 1 Abs. 3) ein Fahrrad, das mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 250 Watt ausgestattet ist, der die Fahrerin bzw. den Fahrer beim Treten unterstützt. Die Unterstützungsleistung des Hilfsantriebs muss sich zudem mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringern. Sie endet beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher.

Längerfristig wird ein Anteil am Fahrradmarkt in Deutschland von etwa 25 % erwartet (derzeit etwa 11 %¹³). Die Fortschritte in der Batterietechnik ermöglichen immer größere Reichweiten, durch die Stromversorgung mögliche technische Zusätze wie Navigation, ABS, verbesserte Lichttechnik oder elektronischer Diebstahlschutz können die Sicherheit erhöhen.

Derzeit werden Pedelecs noch vorrangig von über 50-Jährigen gekauft und genutzt. Zunehmend sind jedoch auch jüngere Erwachsene, insbesondere Berufspendler, interessiert. Mit diesem Trend ergibt sich auch eine Distanzverlängerung der Arbeitswege auf derzeit 10 Kilometer.¹⁴

¹¹ Zukunftsnetz Mobilität NRW 2015, S.4

¹² Statista 2016

¹³ ZIV 2014

¹⁴ Bildquelle Pedelec: neononblog.wordpress.com

Pedelec-Nutzer fühlen sich als Rad Fahrende und verhalten sich auch so. So ist die Nutzung der Radverkehrsanlagen durch Pedelecs mit der von „konventionellen“ Rad Fahrenden vergleichbar. Pedelec-Nutzer fahren im Mittel etwa 2-3 km/h schneller als die übrigen Rad Fahrenden. Das Geschwindigkeitsniveau bewegt sich dabei überwiegend in einem Bereich von etwa 16 bis 20 km/h. Spitzengeschwindigkeiten über 25 km/h werden nur selten erreicht. Insgesamt fahren Pedelec-Nutzer damit im Geschwindigkeitsspektrum des konventionellen Radverkehrs. Durch das zunehmende Auftreten von Pedelecs sind allerdings Verschiebungen zu höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten des Radverkehrs zu erwarten.



Quelle: Difu / BMVI 2014, S. 15

Die Verbreitung von Pedelecs stellt zudem teilweise gesteigerte Anforderungen an die Straßenraumgestaltung und die Radverkehrsinfrastruktur: Ausreichend breite Radwege, weite Kurvenradien, ein rutschfester Belag sowie die Vermeidung von Absperrpfosten, Umlaufsperrn und Treppen sind zwar schon jetzt erforderlich, der Bedarf hierfür wächst aber nicht zuletzt dadurch, dass mit Pedelecs leichter höhere Geschwindigkeiten erreicht werden können. Das Erfordernis, verkehrssichere Überholvorgänge unterschiedlich schneller Rad Fahrenden zu ermöglichen, gewinnt darüber hinaus an Bedeutung. Das technische Regelwerk enthält bereits die erforderlichen Standards. Im Hinblick auf die weitere Zunahme von Pedelecs gilt es verstärkt, diese in der Praxis umzusetzen.

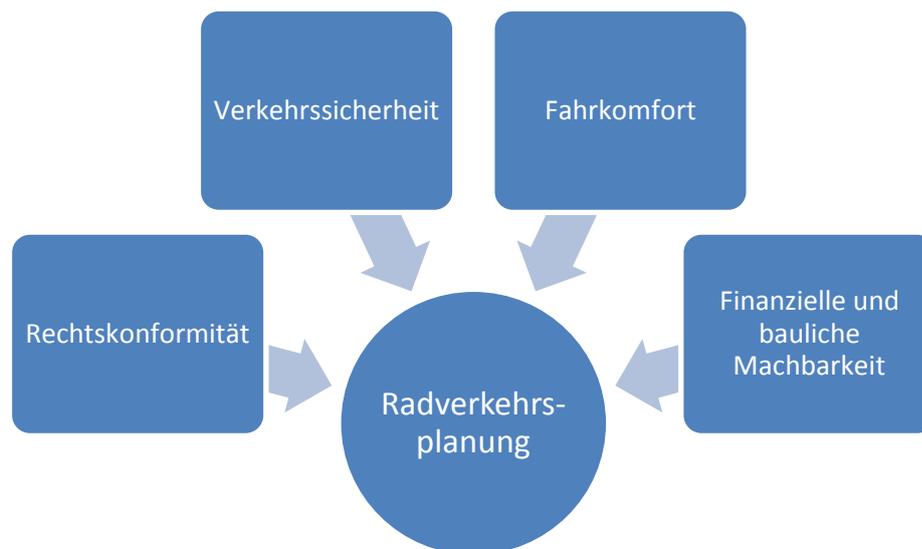
Ferner kann die hohe Nutzung von Pedelecs durch ältere Nutzer aufgrund deren Verletzungsanfälligkeit schwererer Unfälle nach sich ziehen. Dem gegenüber ist es erfreulich, dass Pedelec-Nutzer deutlich häufiger einen Helm tragen als andere Rad Fahrende.

Pedelecs bedürfen anderer Servicekomponenten als konventionelle Fahrräder. Ein wesentliches Element zur Förderung der Pedelec-Nutzung sind hochwertige, diebstahlgeschützte Abstellanlagen, denn Pedelecs sind im Allgemeinen wesentlich teurer als „normale“ Fahrräder. Pedelec-Nutzer sind deshalb eher bereit, für solche Abstellmöglichkeiten einen angemessenen Preis zu zahlen. Ebenso wichtig ist das Abstellen an der Wohnung. Aufgrund ihres Gewichtes können Pedelecs nicht ohne weiteres über Treppen in den Keller transportiert werden. Ungünstige Abstellbedingungen an der Wohnung stellen daher einen erheblichen Kauf- und Nutzungswiderstand dar. Weitere Servicekomponenten zur Förderung der Pedelec-Nutzung sind u.a. der Verleih von Pedelecs oder öffentliche Ladestationen.

1.5 Grundsätze und Herausforderungen der Radverkehrsplanung

Folgende Grafik soll die verschiedenen Herausforderungen der Radverkehrsplanung verdeutlichen.

Herausforderung für die Radverkehrsplanung



Quelle: Eigene Darstellung

Für eine optimale Vereinbarkeit der Herausforderungen müssen folgende **Grundsätze der Radverkehrsplanung** beachtet werden:

Rechtskonformität: Alle umzusetzenden Maßnahmen des Radverkehrsnetzes müssen der geltenden Straßenverkehrsordnung entsprechen. Dort wo die aktuelle Radverkehrsführung noch nicht an die aktuelle Rechtslage angepasst ist, hat die Umsetzung hohe Priorität (siehe ausführlich dazu Anhang 3).

- ➔ Benutzungspflicht vs. Benutzungsrecht für Radwege: Benutzungspflicht für Radwege lässt sich nur unter bestimmten Voraussetzungen anordnen
- ➔ Breitenanforderungen an Radwege
- ➔ Radwege in Gegenrichtung von Einbahnstraßen müssen bestimmte Mindestanforderungen erfüllen
- ➔ Radverkehrsführung in Knotenpunkten
- ➔ Radfahrverbot in Fußgängerzonen

„Die Idee mit den Radfahrspuren finde ich genial – Radfahrer gehören auf die Straße und nicht auf den Fußweg. (..) Alle Hofeinfahrten sind (lebens-)gefährlich und zugleich bei Absenkung auf Grundstücksniveau auch sehr unkomfortabel.“

Uelzener Radfahrer/in

Verkehrssicherheit: Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität. Dies gilt für alle Verkehrsträger, insbesondere aber für Zu Fuß Gehende und Rad Fahrende als schwächere Verkehrsteilnehmer. Unfallstatistiken fließen daher in die Radverkehrsplanung ein. Zur Sicherheit trägt ganz besonders eine Bündelung und Visualisierung des Radverkehrsnetzes bei.

- ➔ Innerorts ist Rad Fahren auf der Straße erwiesenermaßen am sichersten¹⁵
- ➔ Konfliktpotenzial zwischen Rad Fahrenden und Zu Fuß Gehenden auf gemischten Wegen
- ➔ Rechtsfahrgebot: Geisterfahrer auf Radwegen sind ein Unfallrisiko

Uelzener Rad- und Autofahrer/in

„Natürlich sind Radfahrer vor der Nase immer lästig, aber wenn man mit ihnen rechnen kann, kommt es sicher einmal weniger zu verärgern- den und gefährlichen Situationen.“

Fahrkomfort: Radfahren soll bei jeder Wetterlage und bei möglichst geringem Kraftaufwand und Verschleiß möglich sein. Eine entsprechende Oberflächenqualität wird daher angestrebt. Unter Berücksichtigung der „Umwegevermeidung“ sind Strecken abseits großer Kfz-Verkehrsströme vorzuziehen. Rad Fahrende sollen zügig und direkt fahren können. Umwege, Hindernisse und sonstige kritische Stellen, an denen Rad Fahrende Zeit verlieren, sollen auf ein Minimum reduziert werden, sonst besteht die Gefahr der unrechtmäßigen „Abkürzungen“. Hier ist zu beachten, dass der subjektiv empfundene Fahrkomfort zum Teil gegensätzlich zur Rechtskonformität ist.

- ➔ Radverkehrsgerechte Absenkungen von Bordsteinen
- ➔ An den Radverkehr angepasste Straßenbeläge
- ➔ Direkte Radrouten
- ➔ Baulich getrennte Radwege bei hohem Verkehrsaufkommen

¹⁵ Eine Radverkehrsführung fernab des Straßenverkehrs ist natürlich das bevorzugte Ziel, Innerorts aber nur begrenzt möglich.

Finanzielle und bauliche Machbarkeit: Alle Maßnahmen sind so zu planen, dass sie die begrenzten finanziellen Mittel und die möglichen Fördertöpfe bestmöglich ausschöpfen. Es sollen keine „Luftschlöser“ errichtet werden, sondern realistisch umsetzbare Projekte.

- ➔ Hohe Priorität von Markierungen
- ➔ Grundlegende Umbaumaßnahmen erst bei Straßensanierungen
- ➔ Fördermöglichkeiten ausschöpfen

1.6 Vorgehen bei der Konzeptentwicklung

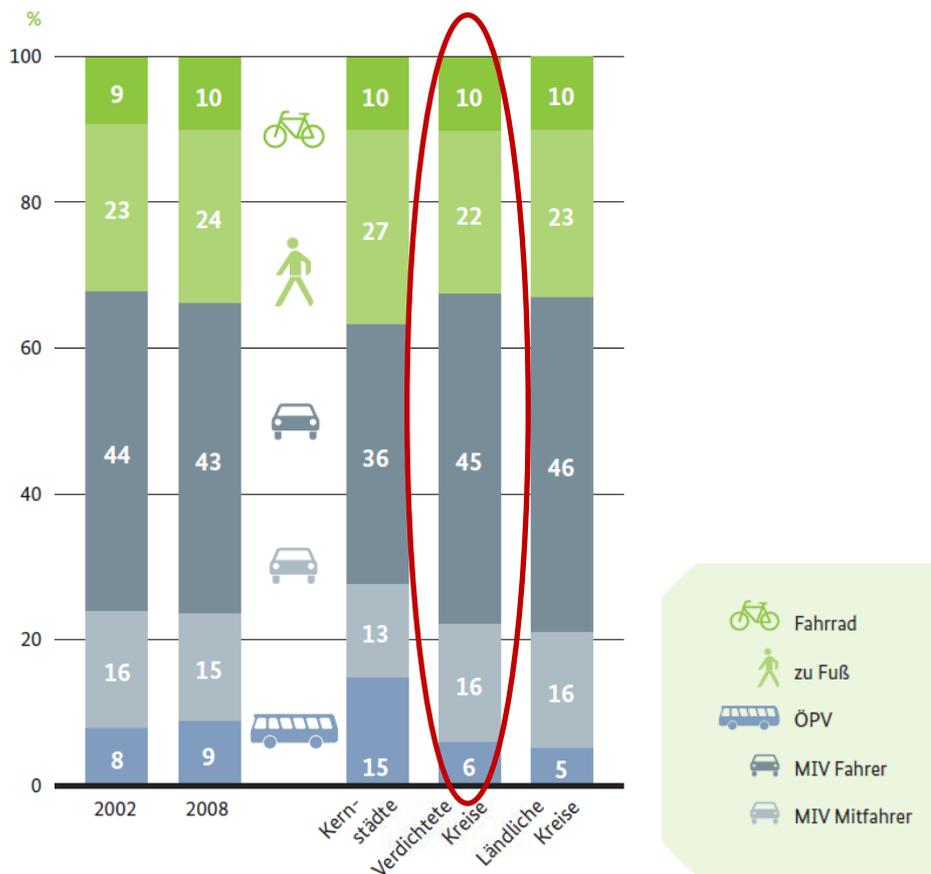
Das vorliegende Radverkehrskonzept ist das Ergebnis eines langen Entstehungsprozesses. Aufbauend auf dem Radwegekonzept 2010, wurde das Konzept entsprechend der aktuellen Straßenverkehrsordnung und auch dem aktuellen Wissenstand über Radverkehrsförderung angepasst. Die Erkenntnisse aus zahlreichen Fachvorträgen, Schulungen, Diskussionen mit dem Zuständigen für Verkehr bei der Polizeiinspektion, Bereisung und Beratung im Ausschuss für Stadtplanung, Umweltschutz und Bauen und der Vergleich mit anderen Städten flossen in das Konzept ein.

Hinzu kam das Wissen von lokalen Rad Fahrenden. In zwei Bürgerversammlungen sowie einem Aufruf in der Presse und auf der Homepage der Stadtverwaltung wurden Bürgerinnen und Bürger um Mitwirkung gebeten. Dieses Angebot nahmen rund 60 Personen wahr. Diese Anregungen wurden dann geprüft und eingearbeitet.

2.2 Radnutzung in Uelzen

„Modal Split“ wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi) genannt. Eine andere gebräuchliche Bezeichnung im Personenverkehr ist Verkehrsmittelwahl. Folgende Darstellung zeigt, dass der Radverkehrsanteil am Modalsplit in Deutschland im Jahr 2008 bei ca. 10% lag.

Modal Split in Deutschland nach Gebietstypen



Quelle: DfU/ BMVI 2014, S. 9

In Uelzen wurden im Rahmen der Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans für 2010 folgende modale Verteilung abgeschätzt. Diese ergab sich aus dem Vergleich mit anderen Städten.

Geschätzter Modal Split der Hansestadt Uelzen

Verkehrsmittel	Fuß	Rad	ÖPNV (Bus)	Kfz
Modal Split	20 – 23 %	10 – 13 %	6 – 8 %	56 %

Quelle: Stadt Uelzen, Entwurf Verkehrsentwicklungsplan 2025 (2010), S.5

Die letzte Haushaltsbefragung fand 1979 statt. Für eine exakte und aktuelle Angabe des Modal Split in Uelzen ist eine detaillierte regelmäßige Haushaltsbefragung nötig.

2.3 Verschiedene Anforderungsgruppen

Laut einer Untersuchung des Verkehrsentwicklungsplans 2009/10 nutzen in Uelzen überwiegend schulpflichtige Kinder, Familien in Begleitung mit Kindern und Senioren das Fahrrad zur Alltagsfortbewegung.¹⁶ Die folgende Aufzählung erfasst die verschiedenen Anforderungen der jeweiligen Akteursgruppen.

Schüler

- großes Radverkehrsaufkommen bei Schülern an den Weiterführenden und Berufsschulen
- Stoßzeiten mit großem Verkehrsaufkommen
- Fahren in Gruppen und nebeneinander

Radfahren zur Arbeit

- Schnelligkeit
- Abstellmöglichkeiten

Pendler

- Insgesamt ca. 13.000 Ein- und Auspendler¹⁷
- Multi- und Intermodalität kann zugunsten des Radverkehr verbessert werden

Familien & Kinder

- Erhöhtes Sicherheitsbedürfnis im Straßenverkehr
- Breite Wege für Fahrradanhänger
- Verkehrserziehung

Senioren

- Unfallgefahr
- Entweder vermehrte Überholmanöver durch schnellere Rad Fahrende
- Oder höhere Geschwindigkeiten bei Pedelecs

Touristen

- Wenig Ortskenntnis
- Fokus Orientierung, Wegweisung, Service

Geflüchtete / Asylbewerber

- Geringe Ortskenntnis und Kenntnisse über hiesige Verkehrsregeln
- Verkehrserziehung in anderen Sprachen erforderlich

¹⁶ Stadt Uelzen, 2010 Entwurf Verkehrsentwicklungsplan 2025, S. 23

¹⁷ Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen 2014

3 Bestandaufnahme und Handlungsbedarf

„Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur bietet nur geringe Anreize zum Radfahren. Die vorhandenen Anlagen genügen häufig kaum den Mindestanforderungen und unterschreiten die Vorgaben der StVO z. T. deutlich.“

Stadt Uelzen (2010) Entwurf Verkehrsentwicklungsplan 2025, S. 26

Genau hierin liegen aber auch die vorhandenen Potenziale für den Radverkehr in der Hansestadt Uelzen – die Steigerung der Attraktivität durch verbesserte Infrastruktur und die Nutzung der Möglichkeiten zur Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und nur ausnahmsweise in Abhängigkeit der KFZ-Belastung auch abseits des Kraftfahrzeugverkehrs auf Nebenanlagen. Zur Förderung der Attraktivität des Radfahrens in Uelzen und zur Steigerung des modalen Anteils des Radverkehrs ist es elementar, den Radverkehr wie auch den motorisierten Verkehr als System zu verstehen. Es müssen verschiedene Systembausteine – gleich wie im Kraftfahrzeugverkehr – zusammenwirken. Die Handlungsschwerpunkte im Radverkehr sind in die drei Systembausteine Fahren, Parken und Fördern gegliedert:

FAHREN 	ABSTELLEN 	FÖRDERN 
Radroutennetz	Innenstadtparken	Öffentlichkeitsarbeit
Knotenpunkte	ÖPNV Anbindung	Service
Wegweisung	Wohnumfeld/ Arbeitsstätten	

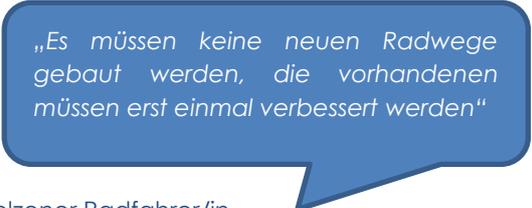
Quelle: Eigene Darstellung

Im Folgenden wird in den jeweiligen Handlungsfeldern Fahren, Abstellen und Fördern zunächst eine Bestandaufnahme vorgenommen und anschließend der Handlungsbedarf beschrieben.

Im Anhang werden die einzelnen Maßnahmen tabellarisch dargestellt (Anhang I) und ausführlich (Anhang II). mit Fotodokumentationen und weiterem Kartenmaterial beschrieben.

3.1 Fahren

Für den Radverkehr muss ein attraktives, flächendeckendes Radroutennetz (3.1.1) entwickelt werden, welches die wichtigsten Orte in der Stadt und den Ortsteilen ohne Umwege verbindet. Die Wege zum Radfahren müssen sicher, komfortabel hergestellt werden und einen einheitlich definierten Ausbaustandard erfüllen. An Knotenpunkten (3.1.2) sind Umwege und Wartezeiten so weit möglich zu minimieren. Die Möglichkeiten und die Vorgaben der StVO 2013 müssen ausgeschöpft und in der Infrastruktur realisiert werden. Abschließend ist eine klare Beschilderung und Wegweisung (3.1.3) erforderlich, um das Radroutennetz optimal zu befahren.



„Es müssen keine neuen Radwege gebaut werden, die vorhandenen müssen erst einmal verbessert werden“

Uelzener Radfahrer/in

3.1.1 Radroutennetz

Das Radroutennetz wurde mit dem Ziel konzipiert, die Stadt- und Ortsteile an das Stadtzentrum mit seiner gesamtstädtischen Versorgungsfunktion anzubinden sowie auch die Anbindung an die Umlandgemeinden zu berücksichtigen. Einbezogen wurden dabei sowohl die Belange des Alltags- wie die des Freizeitradverkehrs. Durch die Entwicklung und anschließende Realisierung eines Radverkehrsnetzes kann

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

Damit trägt die Etablierung eines Radroutennetzes ganz wesentlich zur Attraktivitätssteigerung und Sicherung des Radverkehrs bei und ist somit die zentrale Grundlage einer jeden Radverkehrsförderung. Ein Radroutennetz ist dabei aber immer nur als die empfohlene Verbindung zu betrachten, die dem Radverkehr möglichst optimalen Fahrkomfort und Sicherheit bietet. Den Rad Fahrenden stehen auch weiterhin alle Fahrbeziehungen offen.

Bestandsaufnahme

Die Radverkehrsinfrastruktur in Uelzen ist seit der Erarbeitung des letzten Entwurfs eines Radwegkonzepts im Jahre 2010 in vielerlei Hinsicht verbessert worden, eine allseits optimale Radverkehrsführung fehlt aber noch. Bei der Überprüfung und der Neukonzeptionierung sind die Vorgaben der neuen StVO und der Rechtsprechung, die vor allem die Vorgaben für eine *Radwegebenutzungspflicht* sehr konkret definiert, zu beachten (siehe dazu Anhang 3).

Radwegebenutzungspflicht

Die Benutzungspflicht kann nur noch unter Begründung einer besonderen Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 1 oder Satz 2 StVO angeordnet werden. Zur Beurteilung der besonderen Gefahrenlage sind unter anderem der bauliche Zustand und die Verkehrsbelastung und vor allem die Besonderheiten in dem zu beurteilenden Bereich heranzuziehen.

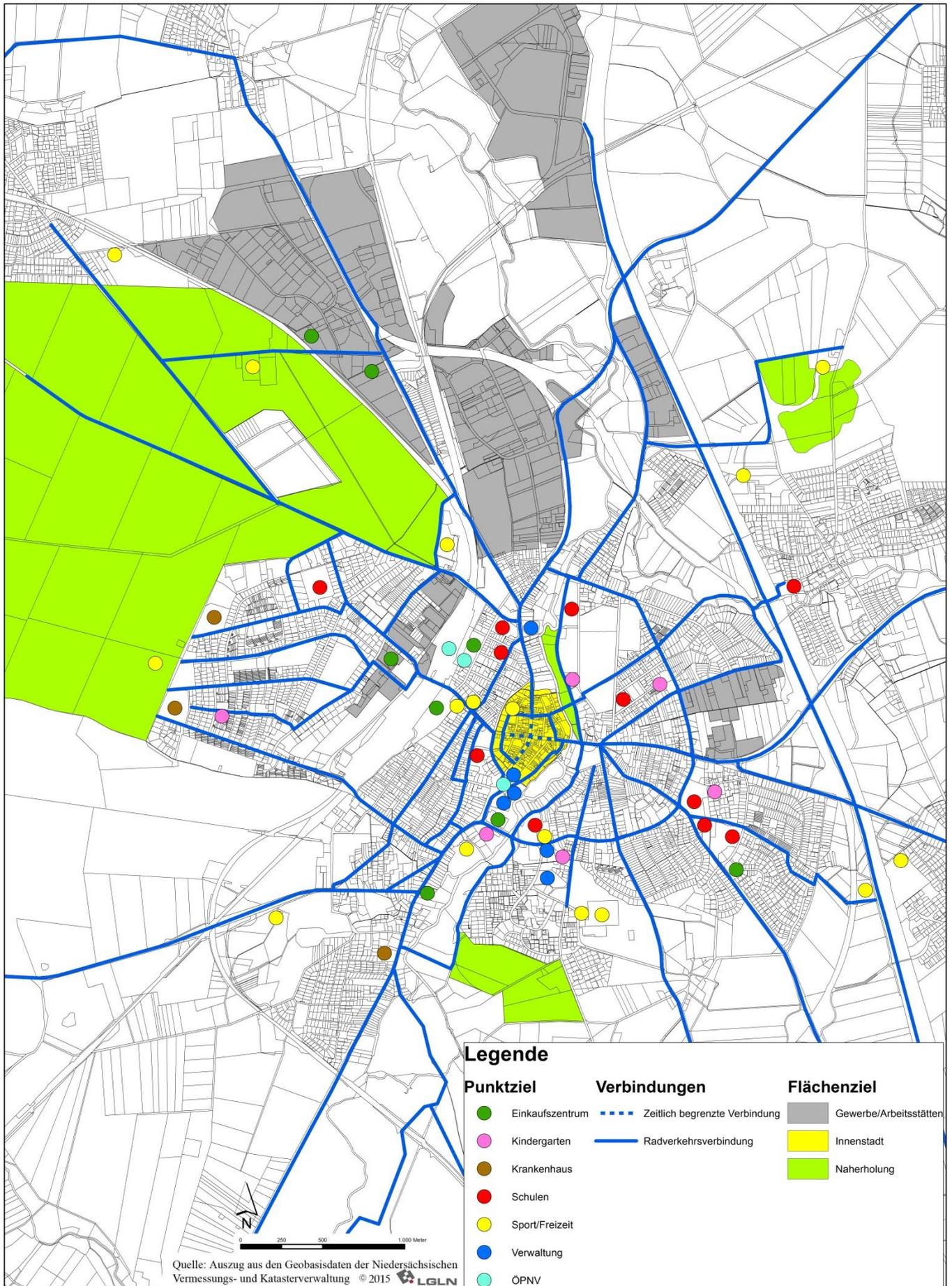
Hauptverbindungen mit der Innenstadt:

- Veerßen/ Holdenstedt – Uelzen
- Hambrock – Uelzen
- Groß Liedern -Uelzen
- Südliches Oldenstadt/ Riestedt – Uelzen
- Oldenstadt - Uelzen
- Ripdorf – Uelzen
- Kirchweye – Uelzen
- Westerweyhe – Uelzen
- Sterngebiet Nord – Uelzen
- Sterngebiet Süd – Uelzen
- Hansen - Uelzen

Die folgende Karte zeigt das Radroutennetz mit den zentralen Radrouten und Zielpunkten.

Auf anderen Strecken ist das Radfahren selbstverständlich, wo es die Straßenverkehrsordnung erlaubt, auch möglich. Mit diesem Netz sollen jedoch die Hauptrouten markiert werden, auf die sich die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes fokussieren.

Radroutennetz



Wie man sieht, ist der überwiegende Teil der Ortschaften und Siedlungsgebiete an das Radroutennetz angeschlossen. Das heißt, es bestehen entweder Radwege auf Nebenanlagen, Schutzstreifen oder, dort wo es möglich ist, werden die Rad Fahrenden auf der Fahrbahn geführt. Es bestehen jedoch auch Lücken oder Teilstücke, wo der Radverkehr noch nicht optimal oder mit zu großen Umwegen geführt wird. Auch die Fahrbahnqualität ist zum Teil mangelhaft.



Beispiel Ostring
Schlechter Radweg



Guter Radweg

Die **Querung der Innenstadt** ist eine große Herausforderung für das Radroutennetz in Uelzen. Mit der Fußgängerzone in der Bahnhofstraße, dem Markt sowie den zahlreichen Einbahnstraßen können Radfahrende hier nicht einfach den direkten Weg nehmen.

Fußgängerzone: Eine Öffnung für Radfahrende zwischen 10 -18 Uhr ist nicht möglich. Der Brunnen, Kunstwerke, Aufsteller der Geschäfte und Außengastronomie verengen den Weg soweit, dass die gesetzlich festgelegten Mindestmaße nicht eingehalten werden können.

Marktstraßen: Zu Marktzeiten (Mittwoch & Samstag Vormittag) können die Marktstraßen nicht von Rad Fahrenden befahren werden.

Einbahnstraßen: Die Einbahnstraßen in der Innenstadt können entgegen der Fahrtrichtung nicht für Radfahrer freigegeben werden (Turmstraße, Rademacherstraße / Schmiedestraße). Grund dafür sind die geringen Breiten, beidseitig parkenden KFZ und z.T. Buslinienverkehr. (siehe dazu Anhang III).

Privatgrundstücke: Weder das Befahren noch das Beseitigen von Privaten Grundstücken und Gebäuden liegt im Bereich des einfach Möglichen für die Radverkehrsplanung. Solche Überlegungen sind eher theoretischer Natur, werden jedoch immer auch in den Planungen einbezogen.

Der Radverkehr soll möglichst direkt und schnell durch die Innenstadt geführt werden. Dafür sollen folgende Routen festgelegt, qualitativ verbessert und ausgewiesen werden. Die Abbildung zeigt die derzeitigen Querungsrouten durch die Innenstadt. Gestrichelt dargestellt sind die zeitlich begrenzten Verbindungen bedingt durch die Fußgängerzone und Marktzeiten.

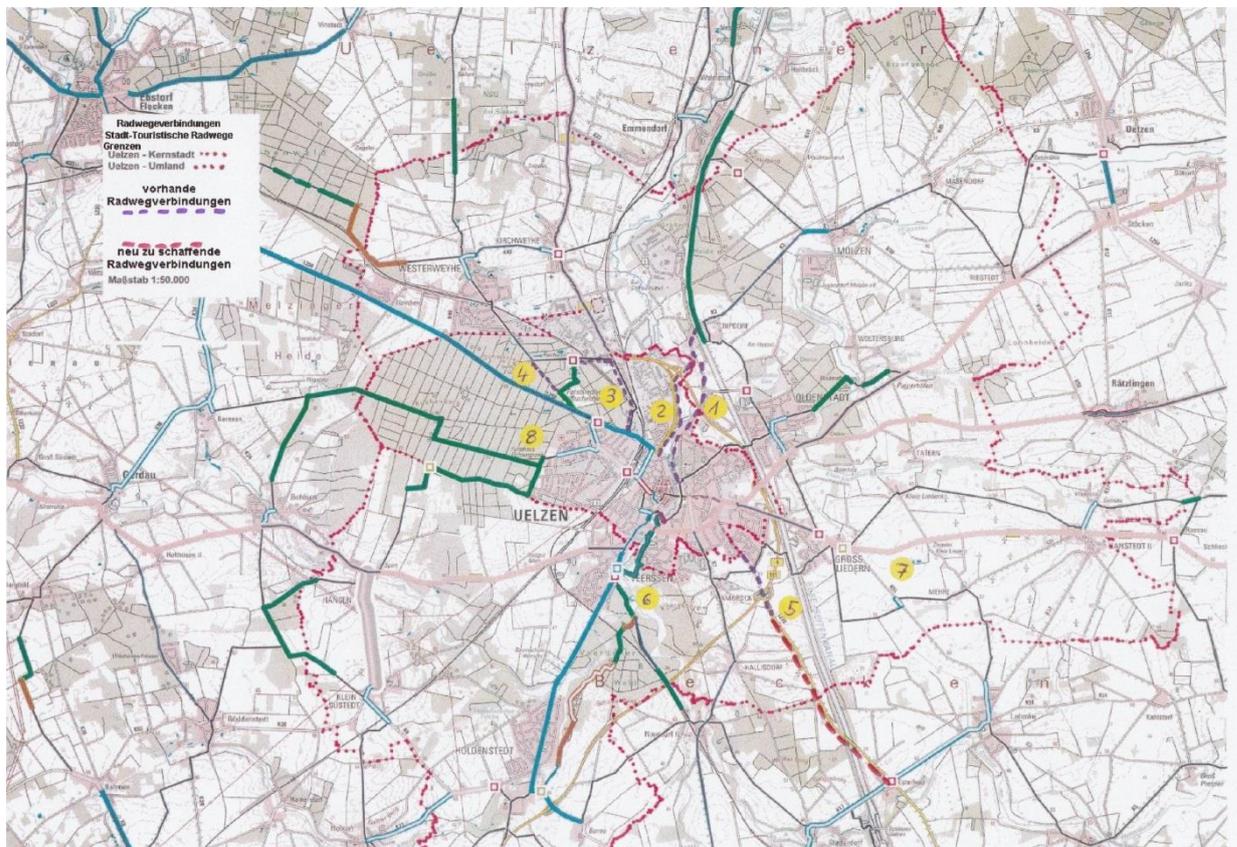


Handlungsbedarf Radroutennetz

- Lücken im Radroutennetz schließen
- vorhandene Radverkehrsanlagen normgerecht und nutzbar herrichten und sanieren (besonders in Hinsicht auf die steigende Nutzung durch Pedelecs)
- Neubau von Radwegen, auch außerorts soll nur dort umgesetzt werden, wo die Vorgaben der RAL (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen) dies aufgrund der jeweiligen Verkehrsbelastungen explizit fordern.
- Qualität der vorhandenen Radwege verbessern (bspw. Fahrbahnbelag, breite Schutzstreifen mit Markierung am rechten Fahrbahnrand, wo Straßenbreiten es zulassen)
- Sicherheit bei Ausfahrten erhöhen (bspw. Markierungen an gefährlichen Bereichen)
- Einheitliche Regelungen bei der Benutzungspflicht von Radwegen im Stadtgebebiet
- Barrierefreie Überleitungen auf Geh- und Radwege (Bordsteinabsenkung, Bitumenkeil)
- Bei Straßensanierungen muss Radverkehr mitberücksichtigt werden
- Die Straßenmarkierungen bei Schutzstreifen oder Ausfahrten sind laufend zu kontrollieren und bei Bedarf auszubessern (Piktogramme oder roter Schutzstreifen an Gefahrenpunkten).
- Überprüfen der Innenstadtquerung und ggf. Ausweisung anderer Querungsrouten

Es gilt der Grundsatz, dass Radwege/-routen genauso gut befahrbar sein sollen wie Straßen.

Anbindung des Radverkehrs an das Umland und die touristischen Routen



Radverkehrsverbindungen Innenstadtbereich zu den touristischen Radwegen

Die vorstehende Karte zeigt (mit Zahlen markiert) die Radverkehrsverbindungen aus dem Innenstadtbereich zu den vorhandenen beschilderten touristischen Radwegen (blaue und grüne Linien):

- 1** Ilmenauufer –Neu Ripdorf zum touristischen Radweg entlang des Elbeseitenkanals in Richtung Norden und gleichzeitig auch über den touristischen Radweg über Molzen – Masendorf – Oetzen weiter in Richtung Dannenberg
- 2** Verbindung über den Radweg vom Kreisverkehr Johnsburg entlang der L 250–K 3 zum touristischen Radweg wie unter 1. beschrieben
- 3** Verbindung von der L 250 über Nordallee zum Radweg B 4, aber auch entlang der Jugendherberge Fischerhof durch den Stadtwald in Richtung Ebstorf und Westerweyhe
- 4** Verbindung von der L 250 über Forsthaus Buchenberg durch den Stadtwald nach Westerweyhe und von dort über die ausgeschilderten touristischen Radwege weiter nach Ebstorf
- 5** Verbindung aus der Innenstadt über Hambrocker Straße in Richtung Esterholz und weiter nach Bad Bodenteich
- 6** Verbindung aus der Innenstadt über den Königsberg in Richtung Holdenstedt und weiter zum Ilmenauradweg Richtung Suderburg, gleichzeitig ab Königsberg über die touristischen Radwege in Richtung Esterholzer Schleuse weiter bis nach Bad Bodenteich

- 7 Verbindung aus der Innenstadt über den Radweg entlang der B 71 Groß Liedern in Richtung Lüchow, ab Groß Liedern über die vorhandenen ausgeschilderten Radwege nach Mehre und Lehmke
- 8 Verbindung aus der Innenstadt heraus über die ausgeschilderten touristischen Radwege durch den Stadtwald in Richtung Ebstorf und Gerdau

Bei diesen Radwegeverbindungen zwischen Innenstadt Uelzen und den anschließenden touristischen Radwegen in das Umland ist auf einen dauerhaft guten Ausbau der Radverkehrsanlagen zu achten. Hier muss immer wieder auf den aktuellen Stand der Technik, schon allein wegen des Anstiegs der E-Bike- und Pedelecbenutzer, geachtet werden.

Diese Radwegeverbindungen müssen erfasst, bautechnisch sowie der ERA entsprechend geprüft und ausgebaut werden. Diese Maßnahmen sind für eine gute überregionale Radwegeführung bis hin zu künftigen Radfernverbindungen dringend notwendig. Aus der Aufnahme heraus muss dann im Hinblick auf den jeweiligen baulichen Zustand eine Prioritätenliste bezüglich des Ausbaus erstellt werden.

Im Zusammenhang mit der Auszeichnung als ADFC Radreiseregion, wurden für das Stadtgebiet Uelzen auch die Mängel im Radverkehrsnetz benannt. Diese gilt es zu beseitigen, um das Qualitätssiegel weiter führen zu können. Die Mängel im Touristischen Radnetz decken sich in Uelzen größtenteils mit denen des Alltagsradverkehrs und werden bei den Maßnahmen des Radverkehrskonzepts berücksichtigt.

Eine Aufstellung der einzelnen Maßnahmen befindet sich in Anhang 2

3.1.2 Knotenpunkte

Bestandsaufnahme

In den vergangenen Jahren wurden viele Ampelkreuzungen im Stadtgebiet Uelzen durch Kreisverkehre ersetzt. Die Radverkehrsführung wurde dort jedoch nicht überall optimal umgesetzt. Hier bestehen beispielweise unterschiedliche Regelungen, ob der Radverkehr nur in Fahrtrichtung oder auch entgegengesetzt fahren darf. Bei letzterem weisen Schilder die Autofahrer darauf hin.

Ein weiteres Problem stellt die Querung von Hauptverkehrsstraßen oftmals mittels Zebrastreifen dar. Rad Fahrende haben hier keine Vorfahrt und müssen absteigen. Dies verursacht viele gefährliche Situationen, in denen Rad Fahrende mit hohem Tempo auf den Zebrastreifen fahren. Für regelkonform fahrende Rad Fahrende stören Zebrastreifen den Fahrtfluss.

An Ausfahrten, Radwegefurten oder dem Ende von Radwegen fehlen oftmals deutliche Markierungen, dass hier Rad Fahrende den Weg kreuzen.

Handlungsbedarf

- Eindeutige Radverkehrsführung an Kreisverkehren
- Sichtbarmachen der Radverkehrsführung an Knotenpunkten (Markierungen)
- Querung von Hauptstraßen auf den Hauptradrouten fahrradfreundlicher gestalten (bspw. Vorfahrt für Radverkehr prüfen, Sichtbarkeit der Rad Fahrende verbessern)

Beispiele für gute Radverkehrsführung an Knotenpunkten:



vorgezogene Haltelinien



Vorfahrt für Rad Fahrende

Quelle: neuepresse.de

Eine Aufstellung der einzelnen Maßnahmen befindet sich in Anhang 2

3.1.3 Wegweisung

Um die Präsenz des Radverkehrs und damit die Sicherheit zu erhöhen, muss der Radverkehr gebündelt auf den vorgesehenen Radrouten fahren. Dafür ist eine Wegweisung und Kommunikation dieser Routen unerlässlich.

Bestandsaufnahme

Im Stadtgebiet Uelzen liegt der Schwerpunkt der Radverkehrswegweisung deutlich auf den touristischen Zwecken. Diese wurde in den letzten Jahren stark ausgebaut, sind aber nicht immer die schnellsten und direktesten Verbindungen. Defizite bestehen bei der Wegweisung des Alltagsroutennetzes im Stadtzentrum. Besonders die Querung des Stadtzentrums mit den Fußgängerzonen und Einbahnstraßen ist nicht ausreichend ausgewiesen und führt oftmals zu widerrechtlichem Verhalten.

Handlungsbedarf

- Mehr Beschilderung auf den Hauptalltagsrouten
- Querung Stadtzentrum deutlich ausweisen
- Umwege auf das mindeste reduzieren, damit Routen angenommen werden
- Aufstellen von Hinweisschilder gegen „Geisterfahrer“
- Erstellung und Bekanntmachung eines innerstädtischen Radroutenplans für den Alltagsradverkehr

3.2 Abstellen

Abstellmöglichkeiten sind ein Kernelement für eine gute Radverkehrsinfrastruktur. An allen öffentlichen Zielpunkten müssen genügend und sichere Abstellmöglichkeiten bestehen, um das Radfahren attraktiv zu machen. Insbesondere zur Anbindung des Radverkehrs an andere Verkehrsmittel (Bahnhof, Stadtbus) sind Parkmöglichkeiten erforderlich. Am Bahnhof müssen Fahrräder zum Teil auch nachts und mehrere Tage sicher abzustellen sein. Um die täglichen Arbeits- und Schulwege mit dem Rad zurücklegen zu können, müssen auch am Arbeitsplatz und an Schulen genügend Abstellmöglichkeiten vorhanden sein. Nicht zuletzt muss man an die Freizeiteinrichtungen denken, die insbesondere im Sommer mit dem Rad angefahren werden.

An die Abstellmöglichkeiten werden zunehmend erhöhte Anforderungen gestellt:

- Diebstahlsicherheit (Rahmen anschließbar)
- Witterungsschutz
- Bedienungskomfort (leichte Erreichbarkeit des Fahrradschlusses)
- Standsicherheit (Anlehnen des Rahmens)
- Verzicht auf scharfkantige Ecken (Beschädigung der Fahrradrahmen)
- Vielseitigkeit (für alle Radtypen geeignet)
- Schutz vor Vandalismus
- Leichte und schnelle Erreichbarkeit (barrierefrei, Nähe zum Ziel)

Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder und Pedelecs erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Die jeweiligen Anforderungen variieren, je nach Ort und Dauer, an denen das Rad abgestellt wird.

Bestandsaufnahme

In der Innenstadt wurden die Fahrradabstellmöglichkeiten in den letzten Jahren deutlich erhöht und qualitativ verbessert. Mit Abstellmöglichkeiten für 560 Fahrräder innerhalb des Bedienungsrings (Ringstraße/ Mühlenstraße/ Mauerstraße) sind rein zahlenmäßig ausreichend Fahrradständer vorhanden. Ihre Qualität ist jedoch nicht überall ausreichend. Über die Hälfte der Abstellmöglichkeiten sind entweder einfache Vorderradklappen (255 Stk.) oder scharfkantige Bügelständer (54 Stk.). Im Vergleich zu den Bügelständern werden die Vorderradklappen deutlich seltener benutzt. Radfahrende stellen häufig ihre Räder direkt neben diesen Ständern ab. In der Fußgängerzone (Bahnhofstraße) gibt es viele „Wildparker“.

Am Bahnhof wurden in den letzten Jahren mehrere überdachte Abstellanlagen gebaut. Insgesamt gibt es auf dem Vorplatz und am Ausgang zum ZOB Abstellmöglichkeiten für 386 Fahrräder. Diese sind jedoch sogar im Winter voll belegt. Im Sommer gibt es dort mehr „Wildparker“, sodass mittelfristig weitere Abstellmöglichkeiten benötigt werden. Die Qualität der Fahrradständer ist sehr gut (Anschleißba-

rer Rahmen und Überdachung). Eine Videoüberwachung besteht nur eingeschränkt.



Fahrradbügel am Rathaus



Überdachte Fahrradparkplätze am Bahnhof

Handlungsbedarf

Am **Bahnhof** müssen mittelfristig mehr und zusätzliche (bewirtschaftete) bewachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden. Es gibt viele Berufspendler, die per Fahrrad entweder zum Bahnhof fahren oder als Pendler nach Uelzen kommen und dann per Fahrrad weiter zu den Arbeitsstätten fahren.

Um das „Rail – Ride – Park“ Angebot zu verbessern, müssen Stadt, Arbeitgeber, Touristik, Bevölkerung und andere betroffene Akteure zusammenarbeiten. Zuerst muss eine Grundlage erstellt werden, welche den Bedarf und die Standorte möglicher bewachter Abstellanlagen erfasst. Es dürfen nicht einfache unbewachte Unterstellmöglichkeiten sein, heutige Fahrradanschaffungen belaufen sich bis hin zu höheren vierstelligen Eurobeträgen. Hier bedarf es bewachter oder abschließbarer Unterstellmöglichkeiten. Der Nationale Radverkehrsplan des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung führt hier sehr viele Beispiele von Städten in der Bundesrepublik Deutschland an, die bereits solche Fahrradparkmöglichkeiten an zentralen Stellen, wie z.B. Bahnhöfen, geschaffen haben.¹⁸ In Bienenbüttel und Bad Bevensen gibt es Boxen, die an Pendler vermietet werden. In Bienenbüttel werden einige Boxen auch für Radwanderer zur Kurzzeitmiete angeboten.

Auch in der **Innenstadt** und an Geschäften, Arbeitsplätzen und Schulen müssen die Abstellmöglichkeiten überprüft und verbessert werden. Insbesondere in der Innenstadt müssen nach und nach die einfachen Vorderradklemmen durch qualitativ hochwertige, abgerundete Bügelständer oder hochwertige Vorderradklem-

¹⁸ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, S. 22

men (Rahmen anschießbar) ersetzt werden. Im Bereich der Fußgängerzone (Bahnhofstraße) müssen mehr Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Eine weitere sichere Parkmöglichkeit sollte in zentraler Lage im Innenstadtbereich, insbesondere als Anlaufstelle für Radtouristen und Rad Fahrende, die ihre Einkäufe mit dem Fahrrad erledigen, geschaffen werden. Diese Parkmöglichkeiten könnten in Zusammenarbeit mit möglichen Betreibern, hier in Uelzen z.B. IDA (Integration durch Arbeit) betrieben werden. Die Unterbringung in einem Parkhaus oder abschließbare Fahrradboxen wäre denkbar. Im Idealfall sind solche Abstellanlagen mit weiteren Services (Gepäck/ Einkaufs-Aufbewahrung, E-Ladestation, Reparatur) für Rad Fahrende verbunden (siehe Kapitel 3.3.2).

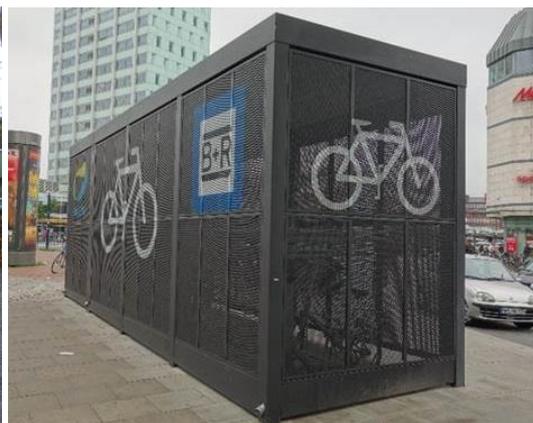
Der Bedarf an weiteren Standorten an Kultur- und Freizeiteinrichtungen oder Bike & Ride an Haltestellen des Stadtbusses muss geprüft werden.

Bei Erneuerungen oder Erweiterungen von Abstellanlagen sollen nach Möglichkeit nicht-scharfkantige Anlehnbügel verwendet werden. Fahrradklemmen (Befestigung am Vorderreifen) bieten keine ausreichende Standsicherheit und wenig Diebstahlschutz.

Beispiele für sichere Rad Abstellmöglichkeiten



Kostenlose abschließbare Fahrradboxen¹⁹



Fahrradsammelschließanlage Hamburg Altona²⁰



Unbewirtschaftetes Fahrradparkhaus Lüneburg



Bewirtschaftetes Parkhaus Lüneburg²¹

¹⁹ <http://www.paderborn.de/>

²⁰ <http://www.hamburg.de>

²¹ <http://www.hansestadtlueneburg.de>

Abstellen am Wohnort und Arbeitsstätten

Überall dort, wo ein Fahrrad über mehrere Stunden oder sogar über Nacht abgestellt wird, sind der Diebstahls- und Vandalismus Schutz sowie eine wettergeschützte Unterbringung besonders wichtig. Beim Neubau von Wohnanlagen sollten überdachte und abschließbare Fahrradabstellanlagen vorgesehen werden. Diese sollten auch an vorhandenen Gebäuden nachgerüstet werden. Durch Beratung von Bauherren und Architekten sollte seitens der Bauaufsichtsbehörde stärker darauf hingewirkt werden, die bei Neu- und Umbauvorhaben laut niedersächsischer Bauordnung (§48) vorgeschriebenen Stellplätze für Fahrräder nachzuweisen.

Durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und ggf. Kampagnen zu fahrradfreundlichen Betrieben können Arbeitgeber animiert werden, die Fahrradabstellanlagen an den Betriebsstätten zu verbessern (mehr Fahrradständer, Überdachung, Fahrradkeller etc.).

Eine Aufstellung der einzelnen Maßnahmen befindet sich in Anhang 2

3.3 Fördern

Für das Radfahren soll aktiv geworben werden. Öffentlichkeitsarbeit sensibilisiert für ein umweltbewusstes Verkehrsverhalten und bewirkt eine Verhaltensänderung bei der Wahl des Verkehrsmittels. Serviceorientierte öffentliche und private Dienstleistungen, wie Luftstationen, Werkstätten und Fahrradstation vervollständigen das Angebot.

3.3.1 Öffentlichkeitsarbeit

Ziel des Handlungsfeldes Öffentlichkeitsarbeit als unverzichtbarer Bestandteil des Radverkehrskonzeptes im Sinne von „Radverkehr als System“ ist die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen "rund um's Rad". Insgesamt besitzt die Öffentlichkeitsarbeit einen hohen Stellenwert bei der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas. Öffentlichkeitsarbeit umfasst die Komponenten:

- Informationen über die geplanten und realisierten Infrastrukturmaßnahmen
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr
- Betonung der positiven Attribute des Fahrrades
- Motivation für die Nutzung des Rades

Bisher gab es in der Hansestadt Uelzen wenig Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs. Einzelne Betriebe, wie auch die Stadtverwaltung, nehmen regelmäßig an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ teil. Diese wird von der AOK initiiert und soll Beschäftigte anregen, aus gesundheitlichen Gründen mehr Fahrrad zu fahren.

Das positive Image des Radverkehrs als wichtiges und effizientes Verkehrsmittel ist der Bevölkerung mit vielfältigen Maßnahmen bekannter zu machen. Viele unterschiedliche Maßnahmen unter Einbeziehung verschiedener Multiplikatoren (Stadtverwaltung/ Einzelhändler/ Arbeitgeber/ Schulen...) sollen dafür sorgen, möglichst alle Bevölkerungsgruppen und -schichten in regelmäßigen Abständen zur Fahrradnutzung anzuregen.

- Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr verstärken
- Gezieltes Werben für die Nutzung des Fahrrads
- Informationen über die geplanten und realisierten Infrastrukturmaßnahmen
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr
- Betriebe/ Stadtverwaltung als Vorbild: Von positiven Beispiele berichten
- Pedelec Diensträder bei der Stadtverwaltung²² Bsp. Winsen

3.3.2 Services

Ladeinfrastruktur Pedelecs

Im Stadtgebiet Uelzen gibt es zwei von mycity betriebene öffentliche Ladestationen. Diese sind jedoch vorrangig für E-Autos interessant, da sie nicht überdacht sind. Pedelecs benötigen vor Witterung und Vandalismus geschützte Lademöglichkeiten. Wegen der Ladezeiten zwischen 1 und 6 Stunden eignen sich hierfür Hotels und Gastronomiebetriebe. Im Rahmen des Radtourismus haben sich in Uelzen schon einige Betriebe bereit erklärt, einen kostenlosen Pedelec Ladeservice anzubieten. Ein Aufkleber weist auf diesen Service hin.

Die durchschnittliche Reichweite von Pedelecs liegt abhängig von der Bedienung bei rund 50-70 km. Von daher werden für den Alltagsradverkehr keine öffentlichen



Ladestationen benötigt. Die Ladung erfolgt in der Regel zu Hause. Am Arbeitsplatz können nach Absprache mit dem Arbeitgeber die Akkus ebenfalls aufgeladen werden.

Im touristischen Bereich können die öffentlichen Lademöglichkeiten noch ausgebaut werden, beispielsweise durch Gastronomie, Hotels oder Freizeiteinrichtungen, die sich als kostenlose Ladeservice zur Verfügung stellen. Außerdem kann in Verbindung mit Abstellanlagen die Lademöglichkeit von Pedelecs mitgedacht werden, z.B. integriert in Fahrradabstellboxen, Schließfächer zur Gepäckaufbewahrung etc.

Beispiel Schließfächer²³

²²Landeszeitung, 8.12.2015, Mit dem E-Bike auf Dienstfahrt.

²³ <http://www.evd-dormagen.de>

Öffentliche Pedelec Ladestationen sollten nach Empfehlungen des ADFC witterungsgeschützt, überdacht, vor Vandalismus geschützt sein und bestimmten Anforderungen an die elektronische Sicherheit genügen. Ansonsten drohen Sicherheitsrisiken und der Verlust von Garantieleistungen der Geräte. Da die Kosten mit wenigen Cent pro Ladevorgang relativ gering sind, wird empfohlen, öffentliches Laden kostenlos anzubieten, zumal die Abrechnung von Ladevorgängen relativ umständlich und kostenintensiv ist. Nicht zuletzt wird eine Aufladung mit Ökostrom zur Verbesserung der CO₂ Bilanz empfohlen.²⁴

Reparatur / Werkstatt/ Fahrradverleih

In zentraler Lage gibt es in Uelzen nur ein Fahrradgeschäft mit Reparaturbetrieb. An der Tourist-Information am neuen Rathaus können zudem Werkzeug und Luftpumpe ausgeliehen werden. In Bahnhofsnähe fehlt es derzeit an ReparaturserVICES und der Möglichkeit Reifen aufzupumpen. Außerhalb der Ladenöffnungszeiten sollte ein Mindestmaß an Serviceleistungen v.a. für Radtouristen vorhanden sein. Z.B. Luftstation, Schlauchautomat.

Beispiel: E-Bike Verleih von mycity

Kunden von mycity haben die Möglichkeit für einen Tag kostenlos ein E-Bikes auszuleihen und probefahren.

Intermodaler Verkehr

Ein Ziel sollte es sein intermodale und flexible Mobilität fördern. Dafür müssen Services gebündelt werden und der Umstieg komfortabler gemacht werden. In Uelzen könnte eine sogenannte Mobilstation am Hundertwasserbahnhof eingerichtet werden. Die Bündelung der verschiedenen Verkehrsmittel ist bereits vorhanden:

- Fern- und Regionalzüge
- Busse (Fernbus, Stadtbuss, Regionalbus)
- PKW-Parken
- Fahrrad-Parken
- Carsharing Station

Diese in Ansätzen bereits vorhandene Mobilstation muss entsprechend ausgewiesen und visuell aufbereitet werden. Für einen optimalen Service für intermodale Mobilität können noch folgende Services ergänzt werden:

- bewachte Fahrradparkplätze
- überdachte Ladestation für Pedelecs
- Gepäckaufbewahrung
- Fahrradwerkstatt / Reparaturservice
- Luftstation
- PKW-Mitfahrbörse
- E-Carsharing
- Bike-Sharing

²⁴ ADFC e.V. 2010

Beispiel für eine Mobilstation²⁵:



Eine Aufstellung der einzelnen Maßnahmen befindet sich in Anhang 2

3.4 Nicht realisierbare Wünsche von Rad Fahrenden

Beim Beteiligungsprozess für dieses Konzept wurden viele Missstände im Radverkehrsnetz angesprochen. In diesem Konzept konnten jedoch nur diejenigen in konkrete Maßnahmen überführt werden, die mit den gegebenen Flächen, Ressourcen und vor allem mit den Regeln der Straßenverkehrsordnung vereinbar sind.

Folgende Wünsche sind nicht realisierbar:

- Öffnung der Fußgängerzone ganztägig für den Radverkehr
- Freigabe der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr in der Innenstadt (Turmstraße, Luisenstraße/Alewinstraße, Rademacherstraße / Schmiedestraße)
- Bevorrechtigte Querung von Straßen mit zu hohem Verkehrsaufkommen
- Radrouten über private Flächen/ Grundstücke
- Neubau von Bahnunterführungen
- Befahrung oder Beseitigung von Privatgrundstücken

Einige Missstände im Radverkehrsnetz, für die es auf den ersten Blick keine realisierbare Lösung gibt, wurden dennoch in die Maßnahmenliste aufgenommen mit dem Auftrag, diese Problematik genauer zu untersuchen und weiter nach Alternativen zu suchen. Auch Verkehrsversuche, wie in Uelzen mehrfach praktiziert, sind eine Möglichkeit, um umstrittene Maßnahmen für einen definierten Zeitraum zu testen.

²⁵ Quelle: Multi Mobility, Sophia von Berg, 2014

4 Umsetzungsstrategien und Empfehlungen

Ein Aspekt des Radverkehrskonzeptes ist die Ermittlung eindeutiger Schwachstellen im Radverkehrsnetz sowie die Entwicklung den Schwachstellen entgegenwirkenden Maßnahmen. Zur besseren Orientierung werden die Maßnahmen einheitlich bewertet und in einer priorisierten Maßnahmenliste zusammengefasst. Auf Basis dieser Maßnahmenliste und der daraus abgeleiteten Bau- und Fördermaßnahmen soll das Radfahren in Uelzen deutlich attraktiver und sicherer werden. Mit Blick auf die Umsetzung wird dabei ein Zeitraum von 10 Jahren als realistisch angesehen.

Ziel muss eine vorausschauende und integrierte Planung sein. Bei allen Maßnahmen der Stadtentwicklung und Verkehrsplanung sowie bei allen baulichen Maßnahmen soll der Radverkehr bereits berücksichtigt werden.²⁶ Beispielsweise bei Neuplanungen von Wohngebieten sind bereits im Vorfeld alle nötigen Rad- und Fußwegeverbindungen festzulegen und zeitnah umzusetzen.²⁷

4.1 Verantwortlichkeiten

4.1.1 Radverkehrsbeauftragter

Um für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes klare Verantwortlichkeiten zu schaffen, soll ein Fahrradbeauftragter (Radverkehrsbeauftragter) benannt werden. In anderen Städten handelt es sich dabei meist um eine/n hauptamtlichen Mitarbeiter/in der Stadtverwaltung. Selten sind auch ehrenamtliche Personen beauftragt, die mit den Ansprechpartnern bei der Stadtverwaltung eng zusammenarbeiten (z.B. in Bad Bevensen).

Folgende Aufgaben hat der/ die Radverkehrsbeauftragte:

- Koordination der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes
- Ansprechpartner für Radverkehrsbelange
- Leitung einer Arbeitsgruppe Radverkehr
- Planung des Radverkehrs
- Qualitätssicherung der Radverkehrsanlagen (Kontrolle der Radinfrastruktur, Ausschilderung, Wegebeschaffenheit)
- Aktualisierung von Kartenmaterial
- Defizite der Verkehrssicherheit für Rad Fahrende ermitteln
- Dokumentation der Entwicklung und der Tätigkeiten
- Koordinierung von Fahrradaktivitäten der verschiedenen Vereine und Institutionen
- Planung und Durchführung von Veranstaltungen und Kampagnen zum Radverkehr

²⁶ Beispiel: Medingstraße.

²⁷ Ein gutes Beispiel dafür ist der vorhandene Fuß- und Radweg durch das „Sternviertel“ vom Stadtwald bis zur Bahntrasse. Ein schlechtes Beispiel das Wohngebiet „Eschenkamp“, wo die Fuß- und Radverkehrsverbindung an die Innenstadt nicht optimal mitgeplant wurde.

4.1.2 Zuständigkeiten Hansestadt Uelzen

Stadtverwaltung

- Verkehrsbehörde: Beschilderung, Verkehrssicherung in Zusammenarbeit mit der Polizei, Überprüfungen
- Straßenbau: Durchführung der straßenbaulichen Maßnahmen, Unterhaltung des Radwegenetzes, Instandhalten von Straßenmarkierungen, Planung von neuen Straßen/ Erschließung neuer Gebiete
- Klimaschutzmanagement: Öffentlichkeitsarbeit, Ansprechpartner für Bürgerinnen und Bürger

Polizei

- Beurteilung des Radverkehrs hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Unfallvermeidung

Bürgerinnen und Bürger

- Alle Bürgerinnen und Bürger werden gebeten, an der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzepts mitzuwirken, es zu verbessern und nach Lösungsvorschlägen zu suchen. Dafür können sie sich mit dem Radverkehrsbeauftragten in Verbindung setzen. Das Konzept soll ständig fortgeschrieben und ergänzt werden.

4.1.3 Mitgliedschaft Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen

Im Februar 2010 hatte sich eine Initiative zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Niedersachsen (AGFK) gebildet. Vorbilder sind die zur Förderung des Radverkehrs erfolgreich geführten AGFK's in Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg. Ziel der Arbeitsgemeinschaft ist es, die selbstverständliche, umweltfreundliche und günstige Art der Fortbewegung zu fördern – das Radfahren. Die AGFK ist ein wichtiger Teil der Fahrradförderung des Landes und wird vom Wirtschafts- und Verkehrsministerium ideell und finanziell (für zunächst fünf Jahre mit jährlich 80.000 Euro) gefördert.

Vorteile einer Mitgliedschaft: Die AGFK unterstützt ihre Mitglieder unter anderem bei der Öffentlichkeitsarbeit, im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement bei der Durchführung von Forschungsvorhaben und bei der Umsetzung von konkreten Projekten. Außerdem vertritt die AGFK die Interessen der Kommunen in Sachen Radverkehr gegenüber Dritten – zum Beispiel wenn der Bund Gesetze und die EU Verordnungen erarbeitet oder das Land Fördermöglichkeiten anbietet.

Der Wettbewerb Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune“ wird nach 2015 eingestellt. An seiner Stelle wird das Land Niedersachsen die Mitglieder der AGFK als „Fahrradfreundliche Kommune“ zertifizieren. Dieses Qualitätssiegel ist sowohl für die radtouristische Vermarktung des Landkreises Uelzen als auch für das Innenmarketing und die Neubürgergewinnung ein wertvolles Element.

Der Mitgliedsbeitrag (gestaffelt nach Größe der Kommunen) würde sich für die Hansestadt Uelzen auf 1.500 € jährlich belaufen. Es muss ein fester Ansprechpartner innerhalb der Stadtverwaltung benannt werden, zu dessen Aufgaben auch

die regelmäßige Teilnahme an den Veranstaltungen der AGFK gehört. Die Hansestadt Uelzen müsste einen politischen Grundsatzbeschluss zur Förderung des kommunalen Radverkehrs fassen und darauf hinwirken, dass dieser Bereich kontinuierlich weiterentwickelt wird.

4.2 Finanzielle Ausstattung und Kostenübersicht

Genauso wie die Infrastruktur für den Kraftverkehr kostet auch die Radverkehrsinfrastruktur Geld. Ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen sind wesentliche Grundlagen der Radverkehrsförderung. Investitionsmittel für die Infrastruktur umfassen den Neu-, Aus- und Umbau ebenso wie die laufende Erhaltung und Erneuerung vorhandener Radverkehrsanlagen. Erforderlich sind außerdem Mittel für nicht investive Maßnahmen wie Kommunikation, Klärung von Verantwortlichkeiten und Services. Ein Vorteil ist, dass Maßnahmen im Radverkehr meist sehr kosteneffizient sind. Den Ausgaben für den Radverkehr stehen zudem Einsparungen an anderer Stelle, zum Beispiel im Gesundheitsbereich, bei der Beseitigung von Umweltschäden sowie bei anderen Infrastrukturausgaben gegenüber.²⁸

Im Nationalen Radverkehrsplan wurde der Finanzierungsbedarf der Kommunen kalkuliert. Dabei wird unterschieden, wie weit die einzelnen Städte bereits mit der Radverkehrsförderung fortgeschritten sind. Die Hansestadt Uelzen kann mit einem Radverkehrsanteil von 10 -13 % an der Grenze zwischen „Einsteiger“ und „Aufsteiger“ eingestuft werden. Demnach müsste Uelzen zwischen 8 und 18 Euro pro Einwohner pro Jahr für die Radverkehrsförderung ausgeben. Bei 33.400 Einwohnern ergibt das zwischen **267.200 – 601.200 Euro** pro Jahr. Die Eigenmittel der Stadt lassen sich jedoch mit verschiedenen Fördermitteln aufstocken. So könnten sich beispielweise die für 2016 (vorläufig) eingestellten Haushaltsmittel von 100.000€ je nach erreichter Förderquote auf rund 200.000 € erhöhen.

Die geschätzten Gesamtkosten für die Umsetzung aller Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept belaufen sich auf 1,2 Mio Euro.

²⁸ Nationaler Radverkehrsplan 2020 S. 62

Finanzbedarf von Städten & Gemeinden für verschiedene Aufgabenbereiche (in Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr)

	Einsteiger	Aufsteiger	Vorreiter
Infrastruktur (Um-/Neubau und Erhaltung)	5 - 12	8 - 12	12
Infrastruktur (betriebliche Unterhaltung)	1,1	1,7	3
Summe Infrastruktur	6,1 -13,1	9,7 -13,7	15
Abstellanlagen	1,1 -2,5	1,2 -1,5	0,1 - 0,8
Nicht investive Maßnahmen (u.a. Kommunikation)	0,5	0,5	1
Weitere Maßnahmen (Fahrradverleihsystem, Fahrrad- station)	0,5 - 2	1 - 2	2
Gesamtsumme	8 - 18	13 - 18	18 -19

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Nationaler Radverkehrsplan 2020, S. 63

4.3 Finanzielle Fördermöglichkeiten

In der Förderlandschaft herrschen gerade günstige Bedingungen, um Zuschüsse für Maßnahmen des Radverkehrs zu erhalten. Es muss jeweils genau geprüft werden, welche Maßnahmen durch welche Richtlinie förderfähig sind.

Die in dem Radverkehrskonzept enthaltenen Maßnahmen aus den Bereichen „Fahren“ und „Abstellen“ sind grundsätzlich förderfähig²⁹ nach der **Kommunalrichtlinie der Klimaschutzschutzinitiative** des Bundesumweltministeriums. Der Fördersatz beträgt 50 %. Als finanzschwache Kommune (Konzept zur Haushaltssicherung von der Kommunalaufsicht genehmigt) kann Uelzen voraussichtlich eine erhöhte Förderquote von bis zu 62,5 % erhalten. Darüber hinaus gibt es noch den **Bundeswettbewerb Klimaschutz Radverkehr**. Er richtet sich an modellhafte Projekte. Die Förderquote liegt bei 70% und es muss mindestens eine Förderung von 200.000 Euro beantragt werden. Der Bewerbungs- und Auswahlprozess dauert länger als bei der Kommunalrichtlinie und eine Bewilligung ist unsicherer.

Die Mittel des **Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes** (die Hansestadt erhält als finanzschwache Kommune daraus einen Betrag in Höhe von 1,3 Mio €) ließen sich unter dem Förderschwerpunkt „Luftreinhaltung“ grundsätzlich ebenfalls für die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes einsetzen, sind aber nachrangig einzusetzen und mit anderen Bundesmitteln nicht kombinierbar. Damit schließt das Gesetz eine Förderung aus. Einsetzbar wäre sie lediglich für die Maßnahmen, für die die Kommunalrichtlinie nicht greift.

Vereinzelte Maßnahmen, wie die Fahrradanhänger (s. lfd. Nr. 35) und die Servicestation Rathaus (s. lfd. Nr. 38) könnte möglicherweise auch über **LEADER** ge-

²⁹ Vorerst geprüft für die geplanten Maßnahmen in 2016/2017

fördert werden. Anzustreben ist in dem Fall, diese Maßnahmen als ein Projekt für die gesamte Leader-Region zu planen. Der Fördersatz beträgt bei einer Leader-Förderung 60 %.

Auch die **Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit von kleinen und mittleren Unternehmen durch touristische Maßnahmen** greift für die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes nicht, da nur solche Infrastrukturen gefördert werden, die zu mehr als 50 % touristisch genutzt werden oder die eine entsprechend hohe touristische Nutzung erwarten lassen.

Diese Voraussetzung widerspricht wiederum der Fördervoraussetzung der Kommunalrichtlinie, die auf eine Steigerung des Radverkehrsanteils im Alltagsverkehr abzielt und die die Radverkehrsinfrastruktur mit vorwiegender Tourismus-/ Erholungsfunktion gerade nicht fördert.

Maßnahmen aus dem Handlungsfeld „Fördern“, wie beispielweise Informationskampagnen, können über die **Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans** mit einer Förderquote von bis zu 80% bezuschusst werden.

5 Fazit

Dieses Konzept bildet die Grundlage für zielgerichtete Maßnahmen zur Förderung des Alltagsradverkehrs im Stadtgebiet Uelzen. Aufbauend auf den Analysen und Handlungsempfehlungen sollen die hierin vorgeschlagenen Maßnahmen in den nächsten 10 Jahren umgesetzt werden. **Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass dieses Konzept nicht endgültig ist. Die Maßnahmen müssen immer wieder überprüft und im Zeitverlauf auch entsprechend der aktuellen Entwicklungen angepasst und ergänzt werden.**

Die ausgewählten Maßnahmen sind bei heutigem Wissenstand und Einschätzung der Realisierbarkeit ausgewählt worden. Aus diesem Grund sind auch einzelne Maßnahmen bewusst unkonkret gelassen, um sie später an die aktuellen Gegebenheiten anzupassen. Wenn im Laufe der Zeit mehr Akzeptanz und Handlungsbereitschaft für den Radverkehr entsteht, können auch ambitioniertere Ideen eingearbeitet werden.

Dieses Konzept darf nicht nur Handlungsgrundlage für die Verwaltung und den Straßenbaulastträger für das derzeitige und künftige Handeln sein. Vielmehr müssen die hier genannten Vorgaben und Vorschläge auch mittels der Medien in die Öffentlichkeit getragen werden.

Anhang

Im Folgenden werden zunächst in einer Tabelle alle vorgeschlagenen Maßnahmen zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes übersichtlich dargestellt (Anhang 1). Im Anschluss sind die einzelnen Maßnahmen ausführlich mit Fotodokumentation und Kartenmaterial beschrieben (Anhang 2).

In Anhang 3 werden die rechtlichen Grundlagen zur Radverkehrsführung näher erläutert.

1 Tabellarischer Maßnahmenkatalog

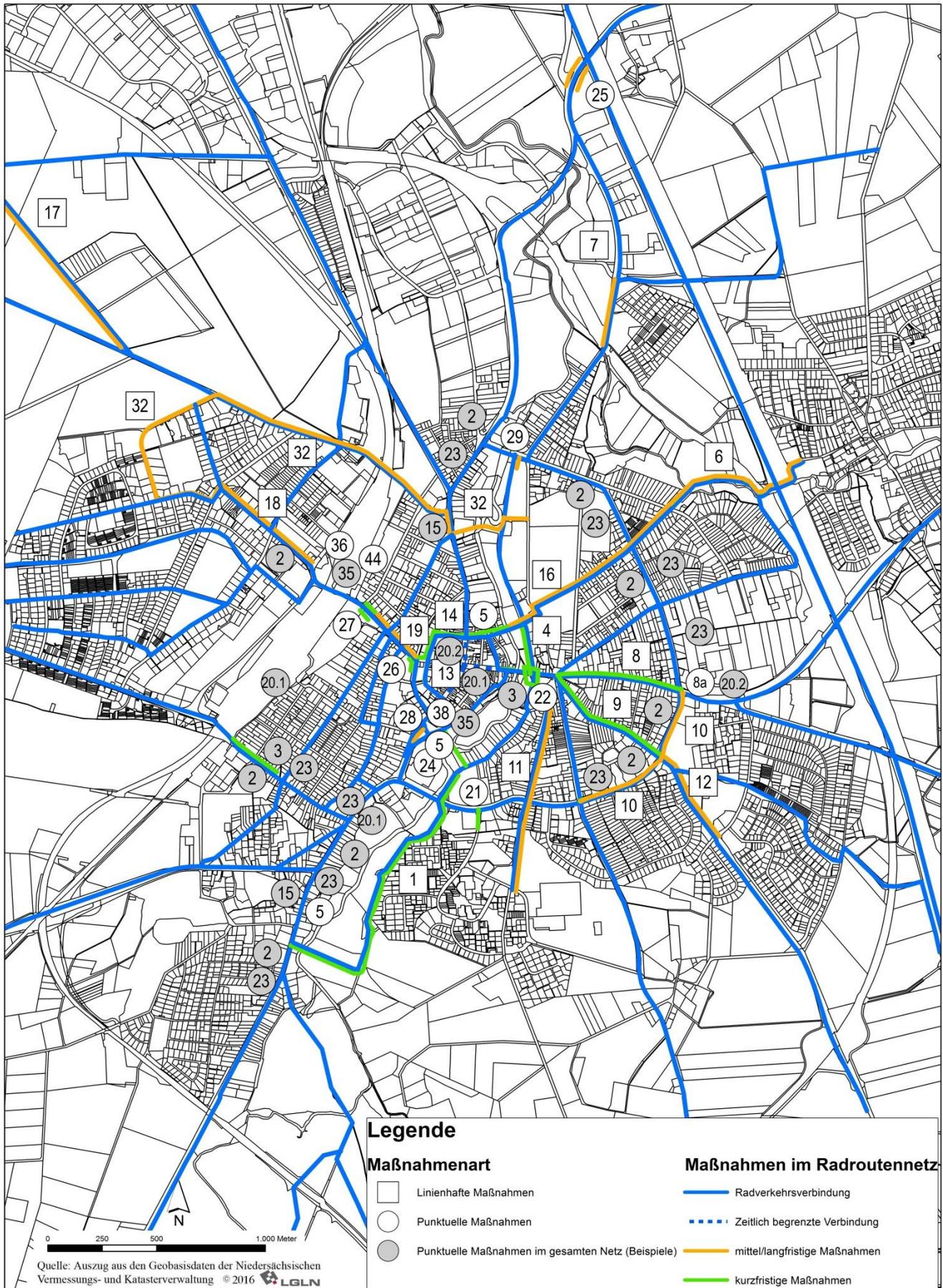
Im Folgenden sind die einzelnen Maßnahmen in einer Übersichtskarte dargestellt und anschließend tabellarisch aufgelistet. Es wird eine Empfehlung für die Priorisierung in den ersten beiden Umsetzungsjahren gegeben. Für die Priorisierung ist zum einen die Dringlichkeit, aber auch die Umsetzbarkeit im jeweiligen Zeitraum eingeflossen. Außerdem wurden für die einzelnen Jahre jeweils kleine Maßnahmen mit einzelnen wenigen großen, öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen kombiniert.

Die Nummerierung dient lediglich der Identifikation, sagt aber nicht immer etwas über die Priorisierung aus.

Tabelle	Zeitraum	Markierung in Karte	Fokus
I	2016	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none">• Nord-Süd Achsen• Markierungsarbeiten an Gefahrenpunkten• Zuständigkeiten für Radverkehr schaffen• Öffentlichkeitsarbeit
II	2017	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none">• Fertigstellung Nord-Süd Achse• Beginn Ost-West Achsen• Öffentlichkeitsarbeit
III	2018 -2026	mittel- / langfristig	<ul style="list-style-type: none">• Fertigstellung Ost-West Achsen• Punktuelle Ausbesserungen• Fahrrad Abstellmöglichkeiten und Services

Die Reihenfolge dieser nicht als abgeschlossen zu betrachtenden Maßnahmenliste ist nicht zwingend, hier muss anhand der Notwendigkeit der Maßnahme einzeln entschieden werden. Diese Maßnahmenliste muss ständig weiter fortgeschrieben, überprüft und den jeweiligen Gegebenheiten angepasst werden.

Maßnahmenübersicht



Maßnahmen in 2016 (Teil I)

	Nr	Maßnahme	(Orts-)Beschreibung	Kosten-schätzung	Anmerkung
Fahren- Radroutennetz	1	Fahrbahnverbesserung Weg von Veerßen/ Königsberg/ Albertstraße: Ausbau des kompletten Wegebereiches in wassergebundener Bauweise	Wege von der Celler Straße (Ecke Tankstelle) über die Ilmenaubrücke Richtung Königsberg am Badue vorbei bis zur Albertstraße (Greyerbrücke)	100.000,00 €	Wassergebundene Bauweise (Mineralgemisch, Abdeckung in Stabilit für höhere Aushärtung) Unterhaltungskosten wie bisher (ca. 8.800 €/Jahr)
	2	Radverkehrsgerechte Absenkung der Bordsteinkanten an den Radwegefurten aller Radwege im Stadtgebiet (laufend)	Fokus Nord/ Süd Routen : z.B. Veerßer Straße, Celler Straße, Ilmenauufer / Ostring Außerplanmäßig: Sternstraße / Hauenriede	10.000,00 €	Pro Absenkung durchschnittlich ca. 1.000 € - 2.000 €
	3	Markierungsarbeiten zur Verkehrssicherheit im Radverkehr an allen Gefahrenpunkten im Stadtgebiet, z.B. Piktogramm, weiße oder vereinzelt rote Markierung (laufend)	u.a. Bohldamm/ Alewinstraße	9.000,00 €	Rote Markierung ist im Unterhalt sehr teuer. Bei punktuellm Einsatz ist Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden höher als bei flächendeckendem Gebrauch.
	4	Fahrbahnverbesserung Ilmenauufer: Herstellung des Radweges in wassergebundener Bauweise	Ilmenauufer von Brückenstraße in Richtung Gudesstraße	30.000,00 €	Mineralgemisch, Abdeckung in Stabilit
	5	Einzelausbesserungen an Radwegen	Pflanzenrückschnitt: Veerßer Str./ Badue, Lüneburgerstraße vor Polizei Erdloch neben Radweg: Kreis-haus / Amtsgericht	2.000,00 €	(Keine Zuschüsse)
	8	Schutzstreifen Gr.-Liederner Straße: Anlage eines Schutzstreifens von Kreuzung Ostring zum Hammersteinplatz mit Aufhebung des Zweirichtungsradweges	Kreuzung Ostring (Gr.-Liederner Straße) zum Hammersteinplatz	4.000,00 €	
	9	Schutzstreifen Esterholzer Straße: Anlage eines (größtenteils) beidseitigen Schutzstreifens unter Beibehaltung der vorhandenen Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand	Zwischen Kreuzung Ostring (Esterholzerstraße) und Hammersteinplatz	8.000,00 €	
	20.1	Vereinzelte Freigabe von Straßen für Radverkehr (laufend)	b) Aufhebung Benutzungspflicht für Radwege prüfen (Celler Straße/ Veerßer Straße) d) Verbindung Bohldamm, Grabenstraße, Uhlenköpper Park	2.000,00 €	Kosten hängen vom Ergebnis der Prüfung ab (Keine Zuschüsse)

Maßnahmen in 2016 (Teil II)

	Nr	Maßnahme	(Orts-)Beschreibung	Kosten-schätzung	Anmerkung
Fahren	20.2	Vereinzelte Freigabe von Gehwegen für Radverkehr (laufend)	b)Erweiterte Freigabe Fußgängerzone e) Amtsgericht / Fritz Röver Straße	2.000,00 €	Kosten hängen vom Ergebnis der Prüfung ab (Keine Zuschüsse)
Fahren- Knotenpunkte	21	Bau einer radverkehrsgerechten Radwegeabfahrt in die Straße "Am Königsberg" (wie gegenüber bei WSA)	Radweg Kreisverkehr in Richtung Königsberg	2.000,00 €	
	23	Furtenmarkierung auf allen Radwegen: Fahrrad Piktogramm und gestrichelte Linien zur Markierung des Radwegs bei stark frequentierten Einfahrten/ Kreuzungen (laufend)	Fokus Nord/ Süd Achse z.B.: Veerßer Straße: Badue, Tankstellen, Supermärkte	5.000,00 €	Je Furt 100,00 €
Abstellen	35	Weitere Fahrradständer (Anlehner) im Stadtgebiet aufstellen (laufend)	Fokus Innenstadt (Nähe Fußgängerzone / Bahnhofstraße)	1.500,00 €	Pro Bügel: 300 € (davon ca. 100 € Montage)
Fördern	38	Servicestation Rathaus: Gepäckschließfächer, Schlauch-Automat, Ausleihe von Werkzeug & Luftpumpe (zum modularen Ausbau)	Vor der Tourist-Information, bei dem Stadt- und Radtouren Plan	500,00 €	In Zusammenarbeit mit Tourismus & Heideregion, ggf. Spenden (vorerst keine Zuschüsse, ggf. Leader)
	39	Radverkehrsbeauftragte/r: Benennung eines Zuständigen für den Radverkehr	Aus Stadtverwaltung oder ehrenamtlich	Abhängig von Art der Anstellung	Kurzfristig kann diese Aufgabe die Klimaschutzmanagerin übernehmen. Mittelfristig soll die Aufgabe übertragen werden.
	40	Kampagne zur Förderung des Radverkehrs (laufend)	Kampagne 1x pro Jahr (z.B. Stadtradeln) Flankiert durch regelmäßige Pressearbeit	1.000,00 €	Über Klimaschutzmanagement / Planung (Keine Zuschüsse)
	41	Informationsflyer erstellen und verteilen (laufend)	Themen: z.B. Sicheres Radfahren , Mit dem Rad zur Arbeit / Schule/ Kindergarten, Verkehrsregeln für Geflüchtete	300,00 €	Druckkosten über Klimaschutzmanagement (Zuschüsse über Klimaschutzmanagement)
			Kosten 2016	176.300,00 €	89.750,00 € Eigenmittel (Förderquote: 50%)

Maßnahmen in 2017 (Teil I)

	Nr	Maßnahme	(Orts-)Beschreibung	Kosten-schätzung	Anmerkung
Fahren - Radroutennetz	2	Radverkehrsgerechte Absenkung der Bordsteinkanten an den Radwegefurten aller Radwege im Stadtgebiet (laufend)	Fokus Ost/West (verschiedene Orte, noch festzulegen)	10.000,00 €	Pro Absenkung durchschnittlich ca. 1.000 € - 2.000 €
	3	Markierungsarbeiten zur Verkehrssicherheit im Radverkehr an allen Gefahrenpunkten im Stadtgebiet, z.B. Piktogramm, weiße oder vereinzelt rote Markierung (laufend)	Fokus Ost/ West u.a. Gudesstraße stadteinwärts im Bereich Ampel Mauerstraße, Kreuzung Bahnhofstraße/ Hundertwasserplatz, Hammerstein Kreisel	5.000,00 €	Rote Markierung ist im Unterhalt sehr teuer. Bei punktuelltem Einsatz ist Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden höher als bei flächendeckendem Gebrauch.
	13	Fahrbahnbelag Innenstadt Süd-West: Schaffung einer rechts führenden ebenen Fläche für Rad Fahrende neben dem historischen Kopfsteinpflaster in Turmstraße bis Bahnhofstraße	Turmstraße / Ecke Pastorenstraße	50.000,00 €	Variante B: Nebenanlage verbreitern (5.000-10.000 Euro)
	14	Fahrbahnbelag Innenstadt Ost-West: Schaffung einer rechts führenden ebenen Fläche für Rad Fahrende neben dem historischen Kopfsteinpflaster im Bereich Achterstraße und An der Rosenmauer	An der Rosenmauer	60.000,00 €	Alternative: Austausch des ganzen Pflasters durch ebenes Kopfsteinpflaster (wie in Schmiedestraße) Bitumenauffüllung ist keine langfristige Alternative
	15	Grüne Welle für Radverkehr: Ampelschaltung bzgl. schneller Verbindung für Radverkehr überprüfen	z.B. Lüneburger Str/ Ebstorfer Str./ Schillerstr.; Celler Str./ Soltauer Str. / Bohldamm	hängt von Ergebnis der Prüfung ab	(Keine Zuschüsse)
	20.1	Vereinzelte Freigabe von Straßen für Radverkehr (laufend)	a) Schuhstraße	2.000,00 €	Kosten hängen vom Ergebnis der Prüfung ab (Keine Zuschüsse)
	20.2	Vereinzelte Freigabe von Gehwegen für Radverkehr (laufend)	a) Mühlenstraße/ Ilmenau Übergang c) Bahnhofstraße / Ramelow	3.000,00 €	Kosten hängen vom Ergebnis der Prüfung ab (Keine Zuschüsse)

Maßnahmen in 2017 (Teil II)

Fahren - Knotenpunkte	22	Querung Gudesstraße: Herstellung einer hochgesetzten, vorrangigen Quermöglichkeit für Rad Fahrende zwischen Ratsteich und Ilmenauwiesen	Zebrastreifen Gudesstraße Ratsteich - Ilmenauwiesen	51.000,00 €	Stellungnahme der Polizeiinspektion rät von einer Änderung der Vorfahrtsregelung ab. Weitere Messungen des Verkehrsaufkommens notwendig.
	23	Furtenmarkierung auf allen Radwegen: Fahrrad Piktogramm und gestrichelte Linien zur Markierung des Radwegs bei stark frequentierten Einfahrten / Kreuzungen (Laufend)	u.a., Kreuzung Groß Liederner Straße/ Bartholomäiwiesen	5.000,00 €	Je Furt 100,00 €
	24	Radverkehrsführung am Zebrastreifen Katzenbuckelbrücke (ggf. Parkplätze entfernen, mittels Markierung auf Straße leiten, ggf. Radfahrer-Furt)	Katzenbuckelbrücke Ecke Fritz Röver Straße	5.000,00 €	Ein Parkplatz entfällt ggf. durch diese Maßnahme
	26	Bahnhofstraße/ Ringstraße: Ende des Radweges Bahnhofstraße umbauen und in die Ringstraße hineinführen.	Bahnhofstraße, Ecke Post Ringstraße	5.000,00 €	optische Führung durch farbige Pflasterung
	27	Vorgezogene Haltelinie und Schutzstreifen Bahnhofstraße: Im Kreuzungsbereich den Schutzstreifen bis zur Haltelinie vorziehen und einen Aufstellbereich für Rad Fahrende vor den PKWs markieren.	Bahnhofstraße stadtauswärts, Kreuzungsbereich St. Viti Straße	2.000,00 €	
Abstellen	35	weitere Fahrradständer (Anlehnner) im Stadtgebiet aufstellen (laufend, Teil 2)		1.800,00 €	Pro Bügel: 300 € (davon ca. 100 € Montage)
Fördern	40	Kampagne zur Förderung des Radverkehrs (laufend)	Kampagne 1x pro Jahr (z.B. Stadtradeln) Flankiert durch regelmäßige Pressearbeit	1.000,00 €	
	41	Informationsflyer erstellen und verteilen (laufend)	Themen: z.B. Sicheres Radfahren , Mit dem Rad zur Arbeit / Schule, Verkehrsregeln für Geflüchtete..	300,00 €	
			Kosten 2017	201.100,00 €	Eigenmittel: 101.400,00 € (Förderquote: 50%)

Maßnahmen 2018 -2026 (Teil I)

	Nr	Maßnahme	(Orts-)Beschreibung	Kostenschätzung	Anmerkung
Fahren - Radroustennetz	2	Radverkehrsgerechte Absenkung der Bordsteinkanten an den Radwegefurten aller Radwege im Stadtgebiet (laufend)	verschiedene Orte, noch festzulegen	80.000,00 €	Pro Jahr ca. 10.000 € x 8 Jahre = 80.000 €, Pro Absenkung ca. 1.000 € - 2.000 €.
	3	Markierungsarbeiten zur Verkehrssicherheit im Radverkehr an allen Gefahrenpunkten im Stadtgebiet, z.B. Piktogramm, weiße oder vereinzelt rote Markierung (laufend)	verschiedene Orte, noch festzulegen	4.000,00 €	Rote Markierung ist im Unterhalt sehr teuer. Bei punktuelltem Einsatz ist Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden höher als bei flächendeckendem Gebrauch.
	6	Verbesserung Wipperau Radweg: Pflastersanierung, Entfernen der Wildkrautüberwachungen zur vollen Befahrbarkeit des Weges	Radweg Oldenstadt-Meyerholztunnel-Lindenstraße	40.000,00 €	
	7	Fahrbahnverbesserung Radweg Neu Ripdorf: Ausbesserung des Radwegs (Schlaglöcher und Unebenheiten)	Radweg Neu Ripdorf stadtauswärts von der Brücke über die Wipperau, der Unterführung B 4 bis zur Einmündung „Am See“.	30.000,00 €	(Vorher in 2016)
	8a	Kreuzung Ostring /Groß Liederner Straße: Verbesserte Radverkehrsführung	Insb. von Groß Liedern Stadteinwärts, Anbindung an neuen Radfahrschutzstraßen	hängt von Ergebnis der Prüfung ab	Abstimmung mit Landesbehörde notwendig
	10	Ausbesserung Radweg Ostring: Derzeit durch Baumwurzeln unebenen Radweg eben bauen	Radweg v. Groß-Liederner Str in Richtung Esterholzer Str	30.000,00 €	
	11	Verbesserung der Achse Emsberg, Niendorfer Straße bis Gudesstraße	Insb. Ausbesserung Teilstück Emsberg bis Ostring, Ecke Albertstraße	hängt von Ergebnis der Prüfung ab	Kosten hängen u.a. von Standortentscheidung des neuen Kreishauses ab
	12	Esterholzer Straße: Bau eines Radweges auf der Nebenanlage	Kreisverkehr Wilhelm-Seedorf-Straße bis Stichstraße zwischen BBS und HLS stadteinwärts	60.000,00 €	ggf. vorziehen, wenn Maßnahme #22 nicht realisiert wird.
	16	Beschleunigung der Oldenstadt-Innenstadt Achse (Bspw. verbesserte Querungsmöglichkeiten, Vorfahrtsregelung Ripdorfer Str/ Lindenstr.)	Lindenstraße Birkenallee bis Ilmenauufer	hängt von Ergebnis der Prüfung ab	
	17	Radweg Buchenberg: Sanierung des vorhandenen Radweges mittels wassergebundener Oberfläche	L 250-Buchenberg-Westerweyhe Am Stadtwald	90.000,00 €	
	18	Verbesserung Radverkehrsführung Sternstraße: Radfahrende zur Fahrt auf der Straße animieren	Ab Sternkreisel Sternstraße stadteinwärts	hängt von Ergebnis der Prüfung ab	

Maßnahmen 2018 -2026 (Teil II)

	Nr	Maßnahme	(Orts-)Beschreibung	Kosten-schätzung	Anmerkung
Fahren	19	Radverkehrsführung Bahnhofstraße: Bspw Markierung, Informationskampagne, Tempo Reduzierung etc.	Bahnhofstraße von Innenstadt bis Sternstraße Kreuzung	hängt von Ergebnis der Prüfung ab	
	20.1	Vereinzelte Freigabe von Straßen für Radverkehr (laufend)	b) Aufhebung Benutzungspflicht auf einzelnen Nebenanlagen c) Ermittlung von möglichen Fahrradstraßen	3.000,00 €	Kosten hängen vom Ergebnis der Prüfung ab
	20.2	Vereinzelte Freigabe von Gehwegen für Radverkehr (laufend)	d) Miesbacherstraße	500,00 €	Kosten hängen vom Ergebnis der Prüfung ab
Fahren - Knotenpunkte	23	Furtenmarkierung auf allen Radwegen: Fahrrad Piktogramm und gestrichelte Linien zur Markierung des Radwegs bei stark frequentierten Einfahrten/ Kreuzungen (Laufend)	Verschiedene Orte	20.000 €	Je Furt 100,00 €
	25	Radverkehrsanbindung Hafen: Schaffung einer Querungsmöglichkeiten über K3 mittels aufgeklebter Verkehrsinsel	Querungsmöglichkeit über die K 3 in Richtung Hafengebiet	6.000,00 €	Absprache mit Lankreis über Zuständigkeiten
	28	Umgestaltung der Radverkehrsanlagen in den Kreuzungsbereichen Fritz-Röver-Straße/Veerßer Straße/ Dieterichsstraße	Bereich vom Kreisverkehr Veerßer Straße/Greyerstraße entlang Marktcenter in die Fritz-Röver-Straße und Innenstadt	keine zusätzlichen Kosten	wird beim Umbau der Kraftverkehrsführung mit berücksichtigt
	29	Querung Birkenallee: Verbesserte Querung für Rad Fahrende über die Birkenallee	Über Birkenallee Ecke Ilmenauufer	hängt von Ergebnis der Prüfung ab	
Fahren - Wegweisung	31	Ausweisung Innenstadtquerung: Die vorgeschlagenen und zukünftig gut ausgebaute Innenstadtquerung entsprechend ausweisen	Innenstadt / Umfahrung der Fußgängerzone	5.000,00 €	z.B. Vorbild Hannover City Rad Ring
	32	Markierung und Kartierung der Achse Innenstadt Nord (West-Ost) Die für die West-Ost Querung der Innenstadt benötigten externen Radverkehrsanlagen sind vorhanden, Ausweisung benötigt.	Aus dem Sterngebiet heraus über Fußgängerampel Ebstorfer Straße/Waldstraße Radweg Ebstorfer Straße Überweg Arbeitsamt in Richtung Ilmenauwiesen Schnellenmarkt Ostring	keine ermittelbaren Kosten	lediglich kleinere Markierungsarbeiten und Einfügung in die Radverkehrskarte
	33	Erstellung eines Radroutenplans.	Als Handreichung für Rad Fahrende, um optimale Routen im Stadtgebiet zu finden	hängt von konkreter Planung ab	
	34	Radverkehrsführungen im Hafengebiet: Markierung der Radverkehrsführung vom Hafenanleger/ Bremerstraße	Hafengebiet, Bremerstraße (Anschluss an touristische Radwege)	1.000,00 €	

Maßnahmen 2018 -2026 (Teil III)

	Nr	Maßnahme	(Orts-)Beschreibung	Kosten-schätzung	Anmerkung
Abstellen	35	weitere Fahrradständer (Anlehn-er) im Stadtgebiet aufstellen (laufend)	Verschiedene Orte	15.000,00 €	Pro Bügel: 300 € (davon ca. 100 € Montage)
	36	Abstellanlage Bahnhof: Sichere Abstellmöglichkeiten für Pendler und Touristen (Parkhaus, Fahrradboxen oder Fahrradgarage)	Bahnhof	300.000,00 €	variiert je nach Art der Abstellanlage (Förderung z.B. über Metropolregion)
	37	Abstellanlage Innenstadt: Abschließbare Fahrradboxen und videoüberwachter Fahrradparkplatz	Herzogenplatz (für Tagestou-risten, Berufstätige oder Pe-delec Fahrende aus dem Umland, inkl. E-Ladestation)	20.000,00 €	für 10 Räder
Fördern	40	Kampagne zur Förderung des Radverkehrs (laufend)	Kampagne 1x pro Jahr (z.B. Stadtradeln) Flankiert durch regelmäßige Pressearbeit	6.000,00 €	
	41	Informationsflyer erstellen und verteilen (laufend)	Themen: z.B. Sicheres Rad-fahren , Mit dem Rad zur Arbeit / Schule, Verkehrsre-geln für Geflüchtete..	2.500,00 €	
	43	Radverkehrszählungen	Um Radverkehrs Entwicklung zu messen und Ziele zu über-prüfen muss eine Zählung durchgeführt werden.	hängen vom Umfang ab	
	44	Ausweisung einer Mobilstation: Parken, Reparatur, E-Ladestation, Verbindung zu an-deren Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, Carsharing)	Bahnhof	hängen vom Umfang ab	

Gesamtkosten 2016 - 2026

		geschätzte Gesamtkosten für alle 10 Jahre	1.090.400,00 €	
		zuzüglich geschätzte Kosten für derzeit noch nicht genau ermittelbare Maßnahmen	109.600,00 €	
		Gesamtkosten 2016-2026	1.200.000,00 €	

2 Ausführliche Maßnahmenbeschreibung

Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen ausführlich beschrieben und mit Fotos und Kartenmaterial verdeutlicht. Dieses Kapitel ist entsprechend der im Hauptteil beschriebenen drei Handlungsbereiche gegliedert:

FAHREN 	ABSTELLEN 	FÖRDERN 
Radroutennetz	Innenstadtparken	Öffentlichkeitsarbeit
Knotenpunkte	ÖPNV Anbindung	Service
Wegweisung	Wohnumfeld/ Arbeitsstätten	

Quelle: Eigene Darstellung

Die Nummerierung dient lediglich der Identifikation, sagt aber nichts über die Priorisierung aus.

2.1 FAHREN – Radroutennetz

Maßnahme #1 Fahrbahnverbesserung Veerßen / Königsberg/ Albertstraße

Der Radweg ist eine wichtige Nord-Süd Achse im Radroutennetz. Er dient als Verbindung von der Innenstadt zum Ilmenauradweg, als Verbindung zwischen Königsberg und Innenstadt, als alternativer Radweg nach Veerßen sowie als Verbindung zu den Schulen und Sportanlagen. Der aktuelle Zustand ist sehr schlecht und bei Nässe zum Teil unbefahrbar. Wurzeln, große Steine, sumpfiger Untergrund, eine zu schmale Fahrspur und andere Unebenheiten behindern den Radverkehr.

Für die bessere Nutzbarkeit dieser Radwegeverbindung muss der gekennzeichnete Bereich (Länge ca. 4 km) ab der Unterführung Greyerbrücke bis zur Ilmenaubrücke Ecke Celler Straße wie bereits das Teilstück von der Albertstraße bis unter die Greyerbrücke ausgebaut werden.

Der Sanierungsaufwand ist in den unten dargestellten Teilstücken unterschiedlich hoch. In Abschnitt 1 ist beispielweise die Fahrbahnqualität am schlechtesten. Ein abschnittsweiser Ausbau ist aber aus Kostengründen nicht sinnvoll, da der Aufwand, mit den Baumaschinen die Teilstücke zu erreichen, relativ hoch ist. Außerdem wird eine einheitlich gute Qualität angestrebt.

Radverkehrsverbindung von Süden über den Königsberg in die Innenstadt



Aktueller Zustand des Radweges vor und nach der Greyerbrücke



Radweg von Veerßen nach Einmündung von Celler Straße/ Ilmenau Brücke

Aus folgenden Gründen ist eine wassergebundene Bauweise vorzuziehen: Der Abschnitt 1 liegt im Überschwemmungsgebiet und im Gesamtbereich im FFH-Gebiet „Ilmenau und Nebenbäche“. Ein versiegelter Ausbau widerspricht den rechtlichen Vorgaben für solche schützenswerte Gebiete. Ein versiegelter Ausbau würde einen erheblichen Verlust von altem Baum- und anderem Gehölzbestand sowie die Notwendigkeit umfangreicher und kostenintensive Ausgleichsmaßnahmen nach sich ziehen. Unter Einbezug der Ausgleichsmaßnahmen wäre die gepflasterte Bauweise um gut das vierfache teurer als die wassergebundene Bauweise. Beim wegbegleitenden alten Baumbestand wäre zusätzlich die Baumschutzsatzung der Hansestadt Uelzen bezüglich der vielen anfallenden Fällungen zu beachten. Zudem ist auf den erschwerten Zugang hinzuweisen. Alle Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen müssten vom Königsberg her vorgenommen werden. Bei der wassergebundenen Ausbauvariante wird durch die Verwendung einer sogenannten Stabilit Abdeckung der Fahrbahnbelag stärker ausgehärtet als bisher.³⁰ Im Abschnitt 1 ist wegen des Überschwemmungsgebiets eine Erhöhung (Dammlage) des Wegs erforderlich. Alles betrachtend ist die wassergebundene Bauweise hier vorzuziehen.³¹

Die Geschwindigkeit, mit der der Weg befahrbar wäre, reduziert sich bei wassergebundener Bauweise zwar. Es ist jedoch zu beachten, dass dies ein gemischter Rad- und Fußweg ist und deshalb aus Sicherheitsgründen ein Radschnellweg ohnehin problematisch wäre.

³⁰ An den Hängen werden keine Dränrinnen verbaut, die die Fahrbahn uneben machen.

³¹ Siehe dazu auch: Allgemeine Zeitung 02.02.2016 „Ja zu Mineralgemisch, Nein zu Beton. Radweg an Kreisstraße 58 in Bad Bodenteich soll in deutlich günstigerer Variante ausgebaut werden“.

Maßnahme #2 Radverkehrsgerechte Absenkung der Bordsteinkanten an den Radwegefurten im gesamten Radroutennetz



Negativ Beispiel:
Lüneburger Straße / Johnsburg



Positiv Beispiel:
Kreisel Am Königsberg

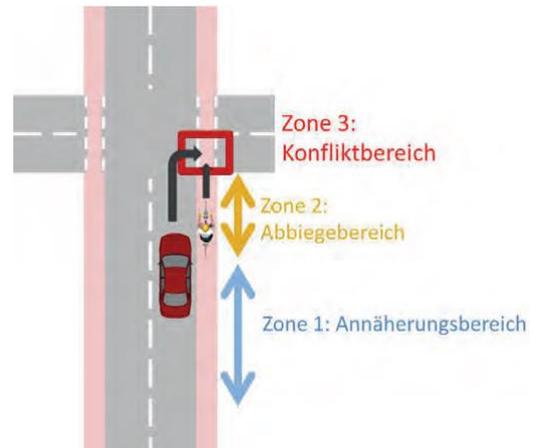
Im gesamten Radroutennetz müssen die Auf- und Abfahrten vollkommen radverkehrsgerecht hergestellt werden. Dies ist insbesondere aufgrund des vermehrten Einsatzes von E-Bikes und Pedelecs wegen der höheren Geschwindigkeit wichtig, da nicht barrierefreie Übergänge eine Unfallgefahr bedeuten.

Die genauen Punkte für den ersten Bauabschnitt liegen optimaler Weise in der Nähe der anderen Baumaßnahmen, um dem Ziel „Lückenschluss“ gerecht zu werden.

Maßnahme #3 Markierungsarbeiten an allen Gefahrenpunkten im Stadtgebiet

Bei der Anlage neuer oder der Sanierung alter Schutzstreifen für Rad Fahrende muss zum einen eine eindeutige Markierung angebracht werden. Zum anderen muss an Gefahrensituationen der Schutzstreifen auch im Asphaltbereich zur besseren Kenntlichkeit farblich von der normalen Fahrbahn abgesetzt werden oder Piktogramme angebracht werden. So lassen sich mögliche Unfälle infolge automatisch erhöhter Aufmerksamkeit vermeiden. Beispiele für solche Stellen sind dort, wo der Radfahrer auf die Fahrbahn wechselt, z.B. Bahnhofstraße Ecke St.-Viti-Straße, Bahnunterführung Bahnhofstraße oder der Sternkreisel.

Es wurde abgewogen, ob alle Schutzstreifen rot zu markieren sind. Die Entscheidung fiel dagegen aus, da einerseits die Aufmerksamkeit mit der Zeit nachlasse und andererseits der Unterhalt sehr teuer ist. Deshalb sollen nur die besonderen Gefahrenpunkte rot markiert werden und dort wo es geht mit Piktogrammen gearbeitet werden.



Beispiel für einen farbigen Schutzstreifen

Die genauen Punkte für den ersten Bauabschnitt liegen optimaler Weise in der Nähe der anderen Baumaßnahmen, um dem Ziel „Lückenschluss“ gerecht zu werden.

Beispiel Bohldamm: Hier gibt es von der Veerßer Straße kommend in Richtung Bahngleise einen baulichen Radweg auf der Nebenanlage (aber keine Beschilderung). An der Alewinstraße endet der bauliche Radweg. Eine Weiterführung des Radverkehrs ist wegen der geringen Gehwegbreite nicht machbar. Zahlreiche Stellplätze müssten dafür weichen. Stattdessen sollte der Radverkehr mittels eindeutiger Markierung gut sichtbar für den Kraftverkehr auf die Straße geführt werden.



Bohldamm Ecke Alewinstraße

Beispiel Gudesstraße/ Ecke Mauerstraße

In diesem Kreuzungsbereich kommt es immer wieder zu problematischen Verkehrssituationen, da der Rad Fahrende gleichzeitig mit dem Fahrzeugverkehr Grün erhält. Der Fahrzeugverkehr auf der Gudesstraße stadteinwärts verschwenkt nach rechts, während die Rad Fahrenden vom Radweg kommend einen leichten Linksschwenk auf die Fahrbahn machen müssen. Somit treffen im Einmündungsbereich Rad Fahrende und Fahrzeuge ohne ausreichende Führung zusammen. Durch die Führungsmarkierung des Radweges über die Kreuzung in den verkehrsberuhigten Bereich der Gudesstraße hinein werden die Fahrzeugführer hinsichtlich der gleichzeitig startenden Rad Fahrenden sensibilisiert. Auch Änderung der Ampelschaltung (Radverkehr startet vor KFZ) ist hier denkbar. Die relativ hohen Kosten sind jedoch abzuwägen.



© 2013 – Alle Rechte vorbehalten
Geplante Markierung an Kreuzung Gudesstraße / Mauerstraße

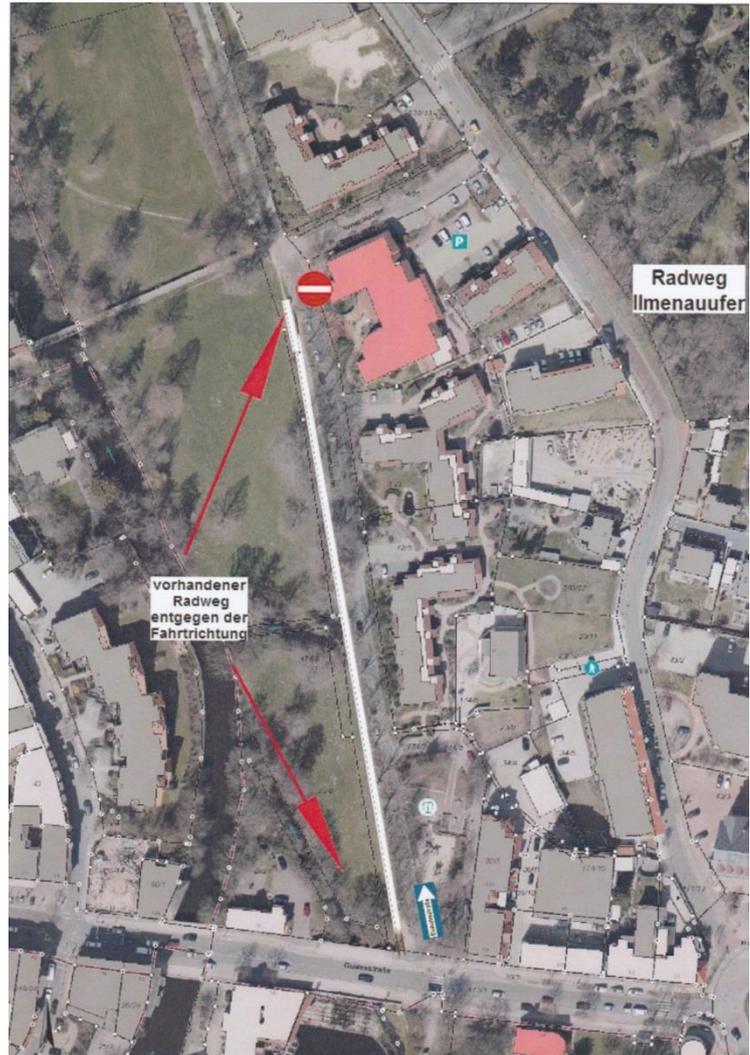
Maßnahme #4 Fahrbahnverbesserung Ilmenaufer

Der hier entgegen der Fahrtrichtung vorhandene Rad- und Gehweg auf der Nebenanlage der Straße „Ilmenaufer“ befindet sich derzeit in einem schlechten Zustand. Da hier eine wichtige Nord-/Süd Achse des Radroutennetzes mit viel Schüler-Radverkehr verläuft, soll hier die Fahrbahn verbessert werden.

Der Radweg im Nebenraum entgegen der Fahrtrichtung von der Einmündung Brückenstraße in Richtung Gudesstraße ist derzeit unbefestigt. Ein Radfahren entgegen der Fahrtrichtung auf der Fahrbahn ist aufgrund der dort ausgewiesenen Parkplätze nicht möglich. Die Nebenanlage ist zwar bei trockenem Wetter vom Untergrund her fest und befahrbar, bei nasser Witterung entsteht dort jedoch ein sehr schlammiger Untergrund, der nicht mehr befahrbar ist. Der in der rechts abgebildeten Skizze dargestellte Teilbereich soll geebnet und in wassergebundener Bauweise (mit Stabilitäts-Abdeckung) hergestellt werden.



Aktueller Zustand: Ilmenaufer von Brückenstraße in Richtung Gudesstraße



Maßnahme #5 Einzelausbesserungen an Radwegen

An einzelnen Stellen des Radroutennetzes sind Problemstellen auszubessern. Büsche und andere Bepflanzungen an Radwegen müssen regelmäßig zurück geschnitten werden, damit die Radwege in voller Breite nutzbar sind.

Beispiele:

- Veerßer Straße/ Badue
- Radweg vor Polizei (Lüneburger Straße/ Taterhof)

Auch Schlaglöcher und andere Unebenheiten sind regelmäßig zu kontrollieren und zu beseitigen.

Beispiel:

- Erdloch neben Radweg vor dem Kreishaus / Amtsgericht

Maßnahme #6 Ausbesserung Wipperau Radweg



Im unbefestigten Bereich ist von der Einmündung Lindenstraße her der asphaltierte Bereich der Fahrbahn zu nutzen. Eine barrierefreie Auffahrt von der Birkenallee her ist wegen der Regenwasserführung nicht möglich. Von der Wipperaubrücke bis zur Einmündung in den Meyerholztunnel muss die gepflasterte Oberfläche in Teilbereichen geebnet werden.

Dieser Radweg ist nicht nur eine Verbindung zwischen Uelzen und Oldenstadt mit stark frequentiertem Schülerverkehr, er ist gleichzeitig Verbindung aus der Innenstadt heraus zum touristischen Radverkehrsnetz entlang des Elbe-Seitenkanals.



Maßnahme #7 Fahrbahnverbesserung Neu Ripdorf

Der Radweg Neu Ripdorf stadtauswärts ist eine wichtige Radverkehrsanbindung an den Hafen, an den O-See und an Oldenstadt West. Es besteht ein benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- Und Radweg. Eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist zu gefährlich, da hier Schwerlastverkehr und Busse fahren und es sich um einen Schulweg handelt.

Die Fahrbahnqualität des Radwegs Neu Ripdorf stadtauswärts wird dem erhöhten Radverkehrsaufkommens aus Ripdorf und Oldenstadt nicht mehr gerecht. Er muss im Teilbereich von der Brücke über die Wipperau, der Unterführung B 4 bis zur Einmündung „Am See“ geebnet und gepflastert hergestellt werden



Derzeitiger Zustand des Radweges Neu Ripdorf



Querung der Straße Neu Ripdorf aus dem Wohngebiet Oldenstadt West



Eine besondere Führung des Radverkehrs aus dem Wohngebiet Kattenkampsiedlung/ Oldenstadt West über die Straße „Neu Ripdorf“ auf den gegenüberliegenden Schutzstreifen erscheint aufgrund des dortigen Verkehrsaufkommens nicht notwendig. Außerdem ist hier die Querung der Straße aufgrund der weitläufigen Sicht problemlos möglich.

Maßnahme #8. und #9 Schutzstreifen Esterholzer Straße & Groß Liederner Straße

Die hier zu schaffenden Verbindungen vom Ostring über den Hammerstein-Kreisverkehr dienen im Rahmen der neuen StVO der Verkehrssicherheit. In der **Esterholzer Straße** wird der Unfallschwerpunkt im Bereich der Einmündung Kantweg durch die Weiterführung des Radverkehrs auf dem künftigen Radfahrerschutzstreifen entschärft, des Weiteren wird durch die Rückführung der Rad Fahrenden auf die Fahrbahn eine automatische Entschleunigung auf der Esterholzer Straße herbeigeführt, was ebenfalls zu einem Rückgang von möglichen Unfällen führt. Wegen der geringen Straßenbreite kurz vor dem Kreisel Hammersteinplatz, kann hier vermutlich kein Schutzstreifen aufgebracht werden.

In der **Groß Liederner Straße** wird durch die Anlage eines Schutzstreifens im Bereich der Einmündung in den Kreisverkehr Hammersteinplatz ein Gefahrenpunkt entschärft, da die gegenläufige Nutzung des Radweges aufgehoben wird.

Die Straßenbreiten in Uelzen lassen es in den meisten Fällen nicht zu, dass ein Radfahrstreifen (Durchgezogene Linie) aufgebracht werden kann. Auch für einen markierten Abstandstreifen am rechten Fahrbahnrand sind die Straßenbreiten oftmals zu gering (Siehe dazu Anhang 3). Dort, wo es möglich ist, soll jedoch ein solcher Abstandstreifen zum rechten Fahrbahnrand markiert werden.



Legende:	
	Radweg auf Nebenanlage
	Radfahrerschutzstreifen
	Parkplätze bleiben erhalten

Maßnahme #8a. Kreuzung Ostring /Groß Liederner Straße: Verbesserte Radverkehrsführung

An der Kreuzung Ostring / Groß Liederner Straße sollte die Radverkehrsführung verbessert werden. Insbesondere nachdem in Maßnahme #8 zwischen Ostring und Hammersteinplatz stadteinwärts ein Radfahrschutzstreifen angelegt wird, muss auch die Anbindung verbessert werden. Rad Fahrende aus Richtung Groß Liedern sollen nicht mehrfach die Straßenseite wechseln müssen.

Gegebenenfalls muss bereits die Kreuzung an den Bartholomäiwiesen / Groß Liederner Straße mit berücksichtigt werden.

Hier ist die Abstimmung mit der Landesbehörde erforderlich.

Maßnahme # 10. Ausbesserung Radweg Ostring

In Teilbereichen auf den jeweils in Fahrtrichtung benutzungspflichtigen vorhandenen Radwegen bestehen aufgrund der dortigen Bäume Unebenheiten durch die Baumwurzeln. Diese Teilbereiche müssen geebnet und mit normalem Betonpflaster versehen werden.



Unebener Radweg auf Nebenanlage Heinrich Meyerholzstraße

Maßnahme #11: Verbesserung der Achse Emsberg, Niendorfer Straße bis Gudesstraße

Die Achse vom Emsberg über die Niendorfer Straße bis zur Gudesstraße ist in das Uelzener Rad-routennetz aufzunehmen. Diese Achse ist eine wichtige Verbindung für den Radverkehr vom Königsberg in die Innenstadt sowie aus Wrestedt, Stederdorf, Niendorf, Halligdorf und Hambrock in Richtung Uelzener Innenstadt.

Insbesondere das Teilstück Emsberg bis Ostring muss verbessert werden. Hier ist aber die Standortentscheidung für das neue Kreishaus abzuwarten und ggf. dem anzupassen. Auch die Anbindung an die Innenstadt (Ecke Albertstraße) soll verbessert werden. Ob die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Niendorfer Straße

möglich und sinnvoll ist, ist noch weiter zu prüfen. Hierbei muss überlegt werden, inwieweit man den Kraftverkehr aus dieser Straße verlagern kann, da in einer Fahrradstraße nur ausnahmsweise Kraftverkehr fahren darf (z.B. Anlieger).

- ➔ Generelle Ermittlung von geeigneten Fahrradstraßen in Uelzen siehe Maßnahme #20.1 c.

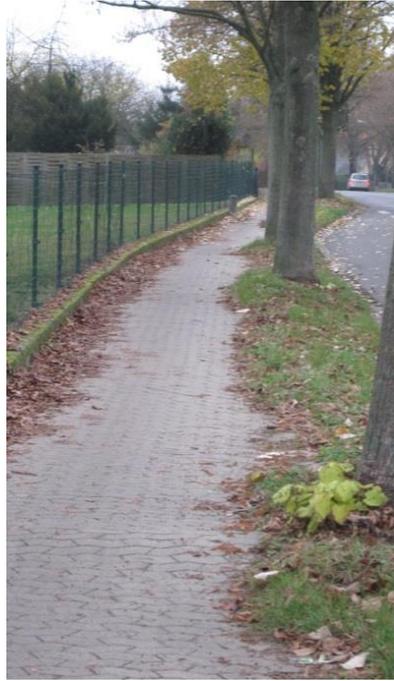
Maßnahme # 12 Esterholzer Straße: Bau eines Radweges auf der Nebenanlage

In der Esterholzer Straße im Bereich zwischen Heinrich-Meyerholz-Straße und Kreisverkehr Wilhelm-Seedorf-Straße existiert derzeit in Fahrtrichtung stadtauswärts ein gegenläufiger Geh- und Radweg, der den derzeitigen rechtlichen Vorgaben nicht mehr entspricht. Ein Verlegen des Radverkehrs vom Kreisverkehr Wilhelm-Seedorf-Straße stadteinwärts auf die Fahrbahn ist aufgrund des dortigen Verkehrsaufkommens und insbesondere der dortigen anliegenden Schulen nicht möglich. Ab der Stichstraße zwischen der Berufsschule und der Hermann-Löns-Schule ist in Richtung der Heinrich Meyerholz-Straße der entlang der Hermann-Löns-Schule führende Gehweg auch als Radweg beschildert und benutzungspflichtig. Am Kreisverkehr Wilhelm-Seedorf-Straße wird der Radverkehr in Richtung Wohngebiet Eschenkamp

vor dem Kreisverkehr gegenläufig über die Esterholzer Straße geführt.

Der auf der gegenüberliegenden Straßenseite vorhandene gegenläufige Radweg entspricht nicht den rechtlichen Vorgaben und wird nur wegen des Schulweges für die drei anliegenden Schulen derzeit weiter aufrechterhalten. Mit dem Bau des Radwegeteiles von der Stichstraße bis zum Kreisverkehr Wilhelm-Seedorf-Straße kann die Gegenläufigkeit und damit ein Gefahrenpunkt an der Straße „Am Vorberg“ entschärft werden.





Gegenläufiger Radweg Esterholzer Straße zwischen Ostring und Kreisverkehr Wilhelm-Seedorf-Straße

Bereich für den möglichen neuen Radweg zwischen dem Kreisverkehr Wilhelm Seedorf-Straße und der Kreuzung Ostring



Maßnahme #13 Fahrbahnbelag Turm-/ Bahnhofstraße

Der Verbindungsbereich für den Radverkehr vom neuen Rathaus über die Turmstraße auf den Schutzstreifen in der Bahnhofstraße weist wegen des Kopfsteinpflasters keine gute Fahrbahnqualität auf. Eine gepflasterte Fahrspur für Rad Fahrende hat schon deutliche Verbesserungen gebracht, ist aber im Bereich Pastorenstraße noch nicht vollständig. Hier kommen verschiedene Ausbauvarianten in Betracht:

- a) Vervollständigung der ebenen Fahrradspur (Pflasterung): 50.000 Euro
- b) Herrichtung/ Verbreiterung der Nebenanlage für den Radverkehr: 5.000 -10.000 Euro

Für die Verkehrssicherheit wäre die Vervollständigung der Fahrspur (Variante a) die beste Variante. Sie folgt dem Grundsatz, dass Radfahrer auf der Straße und im Sichtfeld der Autos besser aufgehoben sind. Außerdem ist es der schnellste und direkteste Weg. Die quer zur Fahrbahn befindlichen Parkplätze sind relativ wenig frequentierte, private Parkplätze. Deshalb wird die Gefahr durch rückwärts ausparkende Autos übersehen zu werden, hier nicht als besonders hoch eingestuft.

Eine Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr ohne bauliche Maßnahmen wurde ebenfalls geprüft, ist nach geltender Straßenverkehrsordnung aber nicht möglich. Zudem stellt es keine Verbesserung zur aktuellen Situation dar, weil es momentan geübte Praxis ist, auf der Nebenanlage zu fahren. Eine Verbreiterung der Nebenanlage wäre denkbar, um das Problem zu lösen (Variante b).



Unvollständig: Rechtsführende gepflasterte Fahrspur für Rad Fahrende in der Turmstraße

Maßnahme #14 Fahrbahnbelag Ost-West Querung Innenstadt

Eine weitere Radverkehrsführung, welche den Bruch der Radverkehrsverbindungen innerhalb des Innenstadtbereichs schließt, ist die Verbindung vom Schnellenmarkt in Richtung Bahnhofstraße. Die Führung läuft vom Schnellenmarkt durch die Doktorenstraße über die Lüneburger Straße durch die Hospitalstraße, Achterstraße, An der Rosenmauer auf den geplanten Fahrstreifen in der Bahnhofstraße und von dort die Ringstraße querend auf den Schutzstreifen in der Bahnhofstraße in Richtung Stern-/Stadtwaldgebiet (orange Linie). Im Bereich Stadtwald erfolgt dann der Anschluss an die touristischen Radverkehrsverbindungen.



An der Rosenmauer

Bei der Schaffung dieser Verbindung ist in der Achterstraße und An der Rosenmauer im Bereich der Fahrbahn neben dem historischen Kopfsteinpflaster für den Radverkehr mindestens eine ebene Fahrspur (wie in der Turmstraße) zu schaffen. In

der Detailplanung ist auch zu prüfen, ob sich der Austausch des Kopfsteinpflasters im ganzen Straßenbereich lohnt. Hier könnte ein ebenes, aber dennoch altstadt-gerechtes Pflaster (wie in der Schmiedestraße) eingesetzt werden. Davon würden auch der PKW- Verkehr und die Anwohner profitieren.



Doktorenstraße



Hospitalstraße

Maßnahme # 15: Grüne Welle für Radverkehr

Um Rad Fahrenden möglichst schnelle und unterbrechungsfreie Verbindungen zu ermöglichen, müssen die Ampelschaltungen überprüft werden. Dort wo es ohne den PKW Verkehr zu beeinträchtigen möglich ist, soll die Ampelschaltung an Radfahrer angepasst werden. Handlungsbedarf besteht zum Beispiel in der Lüneburger Straße stadteinwärts bei den zwei aufeinanderfolgenden Ampeln Ebstorfer Straße und Schillerstraße. Diese beiden Ampeln sollten für Rad Fahrende in einer Grünphase passierbar sein.

Maßnahme #16 Beschleunigung der Oldenstadt-Innenstadt Achse

Die Lindenstraße ist eine wichtig Radroute für die Verbindung zwischen Innenstadt und Oldenstadt. Wie diese Verbindung verbessert werden könnte, muss noch geprüft werden. Bspw. könnten verbesserte Querungsmöglichkeiten (über Ostring und Bedienungsring) eingerichtet werden. Dabei sind die jeweiligen örtlichen Besonderheiten wie das Verkehrsaufkommen, die Breite der Straßen usw. mit einzubeziehen.

Es soll geprüft werden, ob der Radverkehr am Zebrastreifen Brückenstraße/ Am Taterhof Vorfahrt erhalten soll. Hier kann ggf. eine solche Radfahrerfurt getestet werden.

Maßnahme #17 Radweg Buchenberg

Der Verbindungsradweg zwischen der Ebstorfer Straße entlang des Buchenberges zur Straße Am Stadtwald in Westerweyhe ist in wassergebundener Bauweise hergestellt. Die Oberflächenbeschaffenheit ist derzeit sehr desolat. Hier muss dieser Verbindungsbereich wieder in wassergebundener Bauweise neu hergestellt, bzw. saniert werden. Bei der Sanierung ist wegen der Örtlichkeit durch den Stadtwald darauf zu achten, dass eine ständige Entwässerung gewährleistet ist.



Seitenraum wird als „Radweg“ genutzt



Es muss geprüft werden, ob eine Sanierung der Fahrbahn oder des Seitenraums sinnvoller ist. Hier ist zu beachten, dass Forstfahrzeuge den Hauptweg zeitweise unbefahrbar machen, was für eine Sanierung des Seitenstreifens spräche. Auf der anderen Seite ist nach der StVO eine Radverkehrsführung im Seitenraum abzulehnen. Wegen der Nutzung als Forstweg muss diese Maßnahme mit dem Stadtforst abgestimmt werden. Bei der Sanierung erscheint eine wassergebundene Bauweise mit feststehenden Seitenborden ausreichend. Es muss nur darauf geachtet werden, dass die herbstliche Belaubung wegen möglicher Rutsch- und damit Unfallgefahren beseitigt werden kann.

Maßnahme #18 Verbesserung Radverkehrsführung Sternstraße

Trotz eines eingerichteten Radfahrschutzstreifes fühlen sich viele Rad Fahrende in Sternstraße nicht sicher. Deshalb sollte überprüft werden, wie man diese wichtige Anbindung an das Sternviertel verbessern kann. Die objektive Sicherheit ist jedoch vorhanden. Seit dem der Schutzstreifen angelegt wurde, sind die Unfälle rückläufig, wie die Unfallstatistiken (Unfallsteckkarte) belegen. Auch aktuelle Geschwindigkeitsmessungen bestätigen dies.

Maßnahme #19 Radverkehrsführung Bahnhofstraße

Nach dem Einrichten eines Schutzstreifens auf der Bahnhofstraße stadtauswärts benutzen weiterhin viele Rad Fahrende entweder den Gehweg oder fahren auf dem Radweg entgegen der Fahrtrichtung auf der falschen Straßenseite. Dies ist ein erhebliches Sicherheitsrisiko. Hier muss überlegt werden, wie Radfahrer zur Fahrt auf dem Schutzstreifen animiert werden können. Das subjektive Sicherheitsempfinden kann zum Beispiel durch farblich abgesetzte Schutzstreifen an Gefahrenpunkten oder Piktogramme erhöht werden. Ergänzend kann eine Aufklärungskampagne über die Sicherheit auf Schutzstreifen aufklären oder vor „Geisterfahrern“ warnen. Alternativ könnte eine Geschwindigkeitsreduzierung oder die Einrichtung einer Fahrradstraße (siehe Maßnahme #20.1 c) auf der gesamten Bahnhofstraße die Sicherheit für Radfahrende erhöhen.

Auch die Verkehrsführung stadteinwärts mit den Einmündungen Alewinstraße, Luisenstraße, Gartenstraße birgt ein hohes Konfliktpotential zwischen KFZ- und Radverkehr. Hier kann mittels verbesserten Furtenmarkierungen möglicherweise schon Abhilfe geschaffen werden. Zudem soll die Benutzungspflicht des Radweges auf der Nebenanlage geprüft und ggf. aufgehoben werden.

Maßnahme # 20.1 Vereinzelte Freigabe von Straßen für Radverkehr

Um möglichst schnelle und direkte Radverbindungen zu schaffen, soll die Freigabe von einzelnen Straßen und Wegen für den Radverkehr überprüft werden. Es geht dabei um Straßen, die bisher nicht von Rad Fahrenden benutzt werden durften. Zum Beispiel Einbahnstraßen in Gegenrichtung oder bestimmte Straßen, auf denen bisher eine Benutzungspflicht des Radweges auf der Nebenanlage bestand.

Wenn die Auswirkungen einzelner dieser Maßnahmen für die anderen Verkehrsträger nicht abgeschätzt werden können, soll die Expertise von externen Verkehrsplanern hinzugezogen werden. Auch **Verkehrsversuche**, wie in Uelzen mehrfach praktiziert, sind eine Möglichkeit solche Maßnahmen für einen definierten Zeitraum zu testen.

a) Freigabe der Einbahnstraße Schuhstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr

Hier könnte eine schnellere West-Ost Achse geschaffen werden. Die Schuhstraße ist als eine der wenigen Einbahnstraßen Uelzens breit genug, um sie für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben. Hier sollte ein Radfahrschutzstreifen den Verkehrsteilnehmern zeigen, dass mit Radfahrern zu rechnen ist.

Beidseitig parkende Autos, zwei Buslinien und Lieferverkehr sprechen jedoch derzeit dagegen.

b) Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege auf Nebenanlagen

Bei Benutzungspflichtigen Radwegen auf Nebenanlagen, wo Ein- und Ausfahrten den Radweg kreuzen, sind schnellfahrende Rad Fahrende erhöhter Gefahr ausgesetzt. Sie wären auf der Straße schneller und sicherer aufgehoben. Deshalb ist zu prüfen, ob an vereinzelt Stellen die Benutzungspflicht von Radwegen auf Nebenanlagen aufgehoben werden kann.

Beispiele: Celler Straße, Bahnhofstraße stadteinwärts

c) Ermittlung und Einrichtung von Fahrradstraßen

Im Uelzener Stadtgebiet soll ermittelt werden, wo es sinnvoll und möglich wäre Fahrradstraßen einzurichten.

Bisherige Vorschläge:

Lindenstraße, Sternstraße, Bahnhofstraße,
Medingstraße, Niendorfer Straße

Quelle: ADFC e.V.2011

d) Freigabe zwischen Bohldamm und Uhlenköper Einkaufszentrum

Es soll geprüft werden, ob die Grabenstraße und ihre Verlängerung vom Bohldamm bis zum Uhlenköper Einkaufszentrum für den Radverkehr freigegeben werden kann. Alternativ ist eine Führung auf dem Bahngelände oberhalb der Böschung zu prüfen.

Was ist eine Fahrradstraße?

- Straßen, die durch Verkehrszeichen 244.1 nach StVO als Fahrradstraße gekennzeichnet sind, dürfen nur von Radfahrenden befahren werden.
- Andere Fahrzeugführer dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, soweit dies durch ein Zusatzschild zugelassen ist. Sie haben sich dann dem Radverkehr unterzuordnen.
- Radfahrende dürfen nebeneinander fahren. Dies ist im allgemeinen Straßennetz nur erlaubt, wenn sie den sonstigen Verkehr nicht behindern.
- Auf Fahrradstraßen gelten die allgemeinen Verkehrsvorschriften.
- Es gilt als Höchstgeschwindigkeit Tempo 30.
- Es gelten die allgemeinen Vorfahrtsregeln.



Abb.2: Z 244.1
Fahrradstraße

Abb.3: Z 244.2 Ende
der Fahrradstraße

Maßnahme # 20.2 Vereinzelte Freigabe von Gehwegen für Radverkehr

Um möglichst schnelle und direkte Radverbindungen zu schaffen, soll die Freigabe von einzelnen Gehwegen für den Radverkehr überprüft werden. Selbstverständlich nur dort, wo Fußgänger und Außengastronomie nicht beeinträchtigt werden.

Wenn die Auswirkungen einzelner dieser Maßnahmen für die anderen Verkehrsträger nicht abgeschätzt werden können, soll die Expertise von externen Verkehrsplanern hinzugezogen werden. Auch **Verkehrsversuche**, wie in Uelzen mehrfach praktiziert, sind eine Möglichkeit solche Maßnahmen für einen definierten Zeitraum zu testen.

a) Freigabe des Gehwegs über die Ilmenau zwischen Albertstraße und Mühlenstraße (Übergang zum Ratsteich)

Es ist zu prüfen, ob der Fußgängerübergang zum Ratsteich für den Radverkehr freigegeben werden kann, um das, was derzeit geübte Praxis ist, zu erlauben. An dieser Stelle gibt es in den Sommermonaten Außengastronomie. Diese hat in Uelzen einen hohen Stellenwert und soll nicht beeinträchtigt werden. Deshalb ist zu prüfen, ob nicht z.B. mit einem Schild „Radfahrer auf Fußgänger achten“ eine Freigabe möglich ist.

b) Erweiterte Freigabe der Fußgängerzone

Außerhalb der Bahnhofstraße (Achterstraße/ Pastorenstraße) ist genügend Platz für Rad- und Fußverkehr. Eine Freigabe für den Radverkehr würde hier die Unterbrechung der Radverbindungen reduzieren.

Außerdem soll der Zeitraum, in dem die Fußgängerzone für Rad Fahrende gesperrt ist, überprüft und an die tatsächlichen Einkaufszeiten angepasst werden (z.B. sonntags und samstags bis 16 Uhr)

c) Gehweg Bahnhofstraße stadteinwärts zwischen Ringstraße und Turmstraße (vor dem Geschäft Ramelow)

Bisher gibt es für die Zeit außerhalb der Ladenöffnungszeiten (18-10 Uhr) keine durchgängige West- Ost Radverbindung. Zwischen Ringstraße und Turmstraße müssen Rad Fahrende absteigen und schieben. Hier ist es geübte Praxis, dass der Gehweg vor dem Geschäft Ramelow befahren wird. Um die erforderliche Gehwegbreite zu schaffen, sollen ggf. einzelne Fahrradständer, Kunstwerke oder Verkehrsschilder umgesetzt werden.

d) Freigabe Fußweg Miesbacher Straße zwischen Feuerwehr und Groß Liederner Straße

Bei Feuerwehreinsätzen kommen die Feuerwehrleute oftmals mit dem Fahrrad zum Einsatz und zum Dienst. Hier ist es geübte Praxis, dass Rad Fahrende, die aus der Stadt kommen und von der Groß Liederner Straße in die Miesbacher Straße einbiegen auf dem Gehweg fahren. Regelkonform müsste ein großer Umweg gefahren werden oder die Einbahnstraße in Gegenrichtung befahren werden. In der Straße rücken aber die DRK-Einsatzfahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit aus. Zu

beachten ist außerdem, dass hier ein Schulweg verläuft. Deshalb ist zu prüfen, ob hier ein gemeinsamer Geh und Radweg eingerichtet werden kann.

e) Freigabe Fußweg vor Amtsgericht/ Fritz-Röver-Straße bis Katzenbuckelbrücke

Am Zebrastreifen Amtsgericht / Fritz-Röver-Straße endet der Radweg von der Verber Straße kommend so, dass Rad Fahrende entweder auf dem Gehweg fahren oder sich am Zebrastreifen in den Verkehr einfädeln müssen. Hier wäre eine Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr bis Katzenbuckelbrücke oder eine markierte Führung auf die Straße notwendig.



Fritz-Röver Straße / Amtsgericht

2.2 FAHREN – Knotenpunkte

Maßnahme #21 Radverkehrsgerechte Radwegeabfahrt Am Königsberg

Am Knotenpunkt Kreisel Greyerstraße/Am Königsberg ist die Radverkehrsführung zu verbessern. Der Radverkehr soll mittels barrierefreier Bordsteinherabsetzung und Markierung auf der Fahrbahn vom vorhandenen Radweg unter Wegfall eines Parkplatzes auf die Fahrbahn in Richtung Königsberg geführt werden.

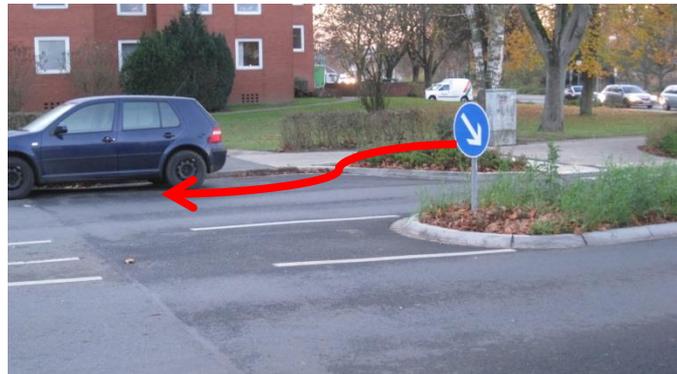
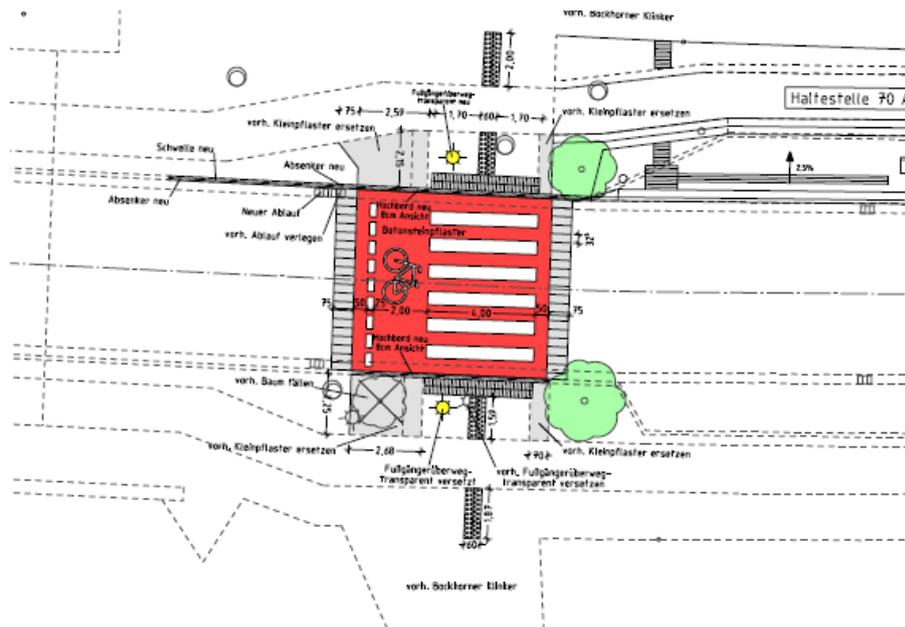


Abbildung der Radverkehrsführung in die Straße Am Königsberg

Maßnahme #22 Querung Gudesstraße am Ratsteich

Ziel ist es hier eine durchgehende Radverkehrsverbindung vom Süden her bis in den Norden der Hansestadt Uelzen an das touristische Radverkehrsnetz zu schaffen. Außerdem soll eine sichere Querung insbesondere für das hohe Aufkommen an Schülerradverkehr erreicht werden.

Die Einrichtung einer für den Radverkehr barrierefreien und bevorrechtigten Quermöglichkeit wäre hier denkbar. Damit Kraftfahrzeuge langsam und aufmerksam fahren, ist eine Auframpung notwendig.



Mögliche künftige Quersituation mit hochgesetztem Fahrbahnbereich

Bei einer vorfahrtberechtigten Querung der Gudesstraße ist auf den Untergrund unterhalb der Aufpflasterung zu achten, da dies eine Einfallstraße in die Innenstadt mit regelmäßigem Bus- und Schwerlastverkehr ist. Die Maßnahme ist nach Einrichtung für mindestens 1 Jahr durch hinweisende Beschilderung zu begleiten, da die vorfahrtberechtigten Radfurten in den Kreisverkehren Am Königsberg und an der Uelzener Tierversicherung zeigen, dass motorisierte Verkehrsteilnehmer solche vorfahrtberechtigten Querungsstellen nicht immer ausreichend beachten. Die Aufpflasterung in der Gudesstraße muss beide Bereiche, Fußgängerüberweg und Fahrradfurt beinhalten. Die Fahrradfurt muss farblich markiert werden.

Eine Stellungnahme der Polizeiinspektion rät von einer bevorrechtigten Querung an dieser Stelle ab. Einmal aus Sicherheitsgründen und zum anderen wegen Verkehrsbehinderungen durch Rückstau.

Weitere Messungen des dortigen Verkehrsaufkommens, Gespräche mit der Polizeiinspektion und die Prüfung von Alternativen sind notwendig.

Maßnahme # 23 Furtenmarkierungen an stark frequentierten Einfahrten

Im Uelzener Stadtgebiet werden Rad Fahrende häufig an Einmündungen und Querungsfurten an Kreuzungen ausgebremst, weil sie von Autofahrern nicht wahrgenommen werden. Für schnelle und komfortable Radverkehrsverbindungen sind solche Verzögerungen und Gefahrenpunkte zu reduzieren. Daher sollen die entsprechenden, vom Fahrzeug- und Radverkehr stark frequentierten Querungsfurten, mit entsprechenden Bodenmarkierungen versehen werden.



Lindenstraße/ Ostring



Groß Liederner Str. / Ostring



Beispiele einer guten Furtenmarkierung am Ostring



Beispiel für mangelhafte Markierung Veerßer Straße / Badue

Maßnahme #24 Radverkehrsführung am Zebrastreifen Katzenbuckelbrücke

Am Zebrastreifen Katzenbuckelbrücke ist die Radverkehrsführung verbesserungswürdig.

Rad Fahrende, die von der Katzenbuckelbrücke in Richtung Herzogenplatz fahren, queren häufig mit hohem Tempo die Straße neben dem Zebrastreifen auf Höhe des Behindertenparkplatzes. Zur Verkehrssicherheit kann hier ein sog. Absperrgitter / -geländer angebracht werden, was die Rad Fahrenden über den Zebrastreifen führt.

An dieser Stelle wäre es denkbar eine vorfahrtberechtigte Querung für Rad Fahrende zu testen. Dadurch können Erfahrungen für eine solche Vorfahrtsregelung über die Gudesstraße (Ratsteich) oder anderen Stellen im Stadtgebiet getestet werden.

Rad Fahrende, die in die Mühlenstraße einbiegen wollen, müssen über einen Behindertenparkplatz auf die Straße wechseln. Hier sollte eine sinnvolle Weiterführung des Radverkehrs auf die Straße mittels Markierung und ggf. Verlegung des Parkplatzes erfolgen.



Häufig mit dem Rad befahrender Behinderten-Parkplatz bei der Einmündung Katzenbuckelbrücke

Maßnahme #25 Radverkehrsanbindung Hafen

Das Industriegebiet am Hafen soll insbesondere für die dortigen Beschäftigten und für den touristischen Radverkehr am Elbeseitenkanal besser erschließbar sein. Derzeit behindert die Querung der Kreisstraße K3 bei der Einfahrt in Richtung Hafen den Radverkehr. Um die Straße besser queren zu können, wurde eine Querungshilfe auf der schraffierten Sperrfläche markiert. Diese ist aufgrund der gestiegenen Verkehrsbelastung, insbesondere der des gestiegenen Schwerlastverkehrs nicht mehr ausreichend. Autofahrer nutzen die schraffierte Fläche auch zum Teil zum Überholen.

Abhilfe soll hier die Anbringung einer Verkehrsinsel schaffen. Hier kann eine kostengünstige Variante aus Kunststoff auf den Asphalt aufgeklebt werden. Eine gepflasterte Verkehrsinsel ist nicht erforderlich. So können Rad Fahrende die Kreisstraße in zwei Zügen sicher überqueren.



Derzeitige Querungssituation K 3 Einfahrt Hafen



Maßnahme #26 Bahnhofstraße Ecke Ringstraße

Durch die baulichen Gegebenheiten im Innenstadtbereich ist es sehr schwierig eine Achse von West nach Ost zu schaffen. Eine Möglichkeit besteht über den Radweg vom Kreisverkehr Sternplatz, die Bahnhofstraße bis zur Post. Im Kreuzungsbereich Bahnhof-/Ringstraße muss dann eine gesicherte Auffahrt vom Radweg nach rechts in die Ringstraße geschaffen werden.



Kreuzung Bahnhofstraße / Ringstraße

Da sich im gesamten Kreuzungsbereich rotes Klinkerpflaster befindet, sollte die markierte Auffahrt auf die Ringstraße in weißen Pflastersteinen erfolgen. Mit dieser Führung durch die Ringstraße ist im Bereich Rathaus wieder eine vorhandene Radverkehrsverbindung in Richtung Osten und auch in Richtung Süden gegeben.



Blick von der Bahnhofstraße kommend in die Ringstraße

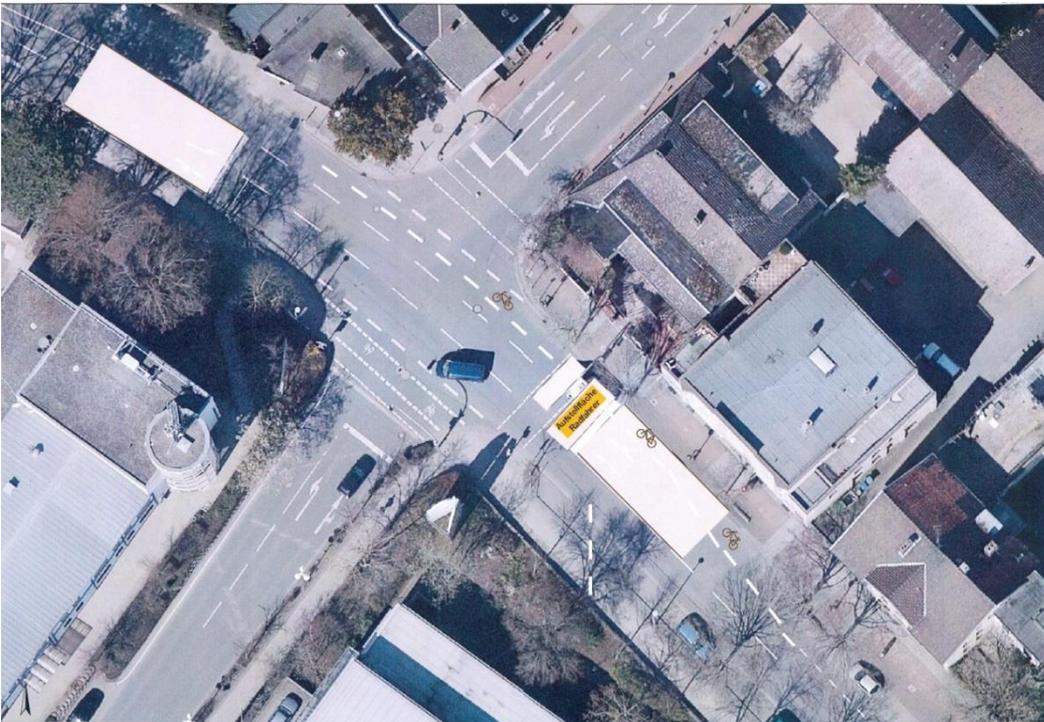
Diese Maßnahme muss im Zusammenhang mit Maßnahme #20 d) „Freigabe Gehweg vor Ramelow“ und Maßnahme #19 „Radverkehrsführung Bahnhofstraße“ geplant werden.

Maßnahme #27 Vorgezogene Haltelinie & Schutzstreifen Bahnhofstraße

An der Kreuzung St.-Viti-Straße / Bahnhofstraße muss der Schutzstreifen für Rad Fahrende in den Aufstellbereich bis zur zweiten Haltelinie weitergeführt werden. Von der ersten Haltelinie bis zur zweiten Haltelinie ist ein Aufstellbereich für Rad Fahrende zu kennzeichnen. Hierdurch können die Rad Fahrenden vor den KFZ losfahren. Dies reduziert die Gefahr, von Fahrzeugführern übersehen zu werden. Der Schutzstreifen muss dann auch über die Kreuzung hinaus weiter geführt und markiert werden. Im Zuge der Umgestaltung ist es notwendig die beiden Gegenfahrspuren auf der gegenüberliegenden Seite der Kreuzung ebenfalls umzugestalten.



Bildliche Darstellung einer Aufstellfläche für Rad Fahrende an Kreuzungen vor den KFZ³²



Luftaufnahme mit eingezeichneter vorgezogener Haltelinie für Rad Fahrende

³² Quelle: ADFC Landshut:

https://www.adfc-landshut.de/fileadmin/_migrated/RTE/RTEmagicC_Abb4-3_Ruesselsheim_Liebigstrasse_Aufstellflaeche.jpg

Mit Umgestaltung dieses Bereiches stehen die Rad Fahrenden dann vor den Fahrzeugen im Bereich zwischen der Haltelinie und der ersten Markierung für den Fußgängerübergang.

Die Markierung des Schutzstreifens muss über die Kreuzung bis hin zur vorhandenen Markierung an der Unterführung weitergeführt werden (rechtes Foto).



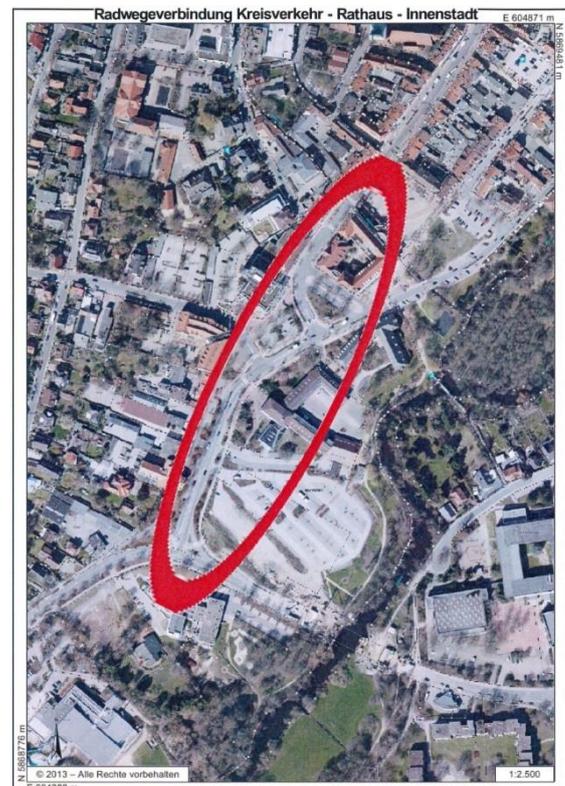
Derzeitige Markierung an der Kreuzung St Viti Straße/ Bahnhofstraße



Maßnahme #28 Kreuzungsbereich Fritz-Röver-Straße/Veerßer Straße/ Dieterichstraße

Im Rahmen der Umgestaltung des Gesamtbereiches vom Kreisverkehr Veerßer Straße / Greyerstraße bis zur Kreuzung Veerßer Straße / Fritz-Röver-Straße müssen die entsprechenden Radverkehrsführungen ebenfalls neu geplant werden. Hier ist auf den Anschluss an die Radrouten zur Querung der Innenstadt zu achten. Ebenfalls sind Varianten zu bevorzugen, die den Radverkehr auf der Nebenanlage nicht entgegen der Fahrtrichtung führen, da eine einheitliche Führung im ganzen Stadtgebiet angestrebt wird. Es gibt aber auch Situationen in denen ein Zweirichtungsradweg möglich ist. Hier spräche dafür, dass Rad Fahrende alternativ mehrfach die stark befahrene Straße überqueren müssten.

Auch wenn die Benutzungspflicht für Radwege auf Nebenanlagen aufgehoben wird, sollen ausreichend breite Radwege erhalten bleiben. Grünstreifen an der Veerßer Straße (stadtauswärts bis Bohldamm) sollen dafür ggf. verkleinert werden.



Maßnahme #29 Querung Birkenallee/ Ilmenaufer

Um die Nord-Süd Achse zu verbessern, soll am Ilmenaufer Ecke die Querung für den Radverkehr über die Birkenallee verbessert werden. Bei der Prüfung sind die jeweiligen örtlichen Besonderheiten wie das Verkehrsaufkommen in der Birkenallee mit einzubeziehen.

An dieser Stelle wäre es denkbar eine vorfahrtberechtigte Querung für Rad Fahrende zu testen. Dadurch können Erfahrungen für eine solche Vorfahrtsregelung über die Gudestraße (Ratsteich) oder anderen Stellen im Stadtgebiet getestet werden.

2.3 FAHREN – Wegweisung

Maßnahme #31: Ausweisung der Innenstadtquerung

Die empfohlenen Querungsrouten für den Radverkehr durch die Innenstadt müssen entsprechend ausgewiesen werden. Ein Beispiel für eine gut ausgewiesene Innenstadt-Umfahrung ist der City Ring in Hannover.³³



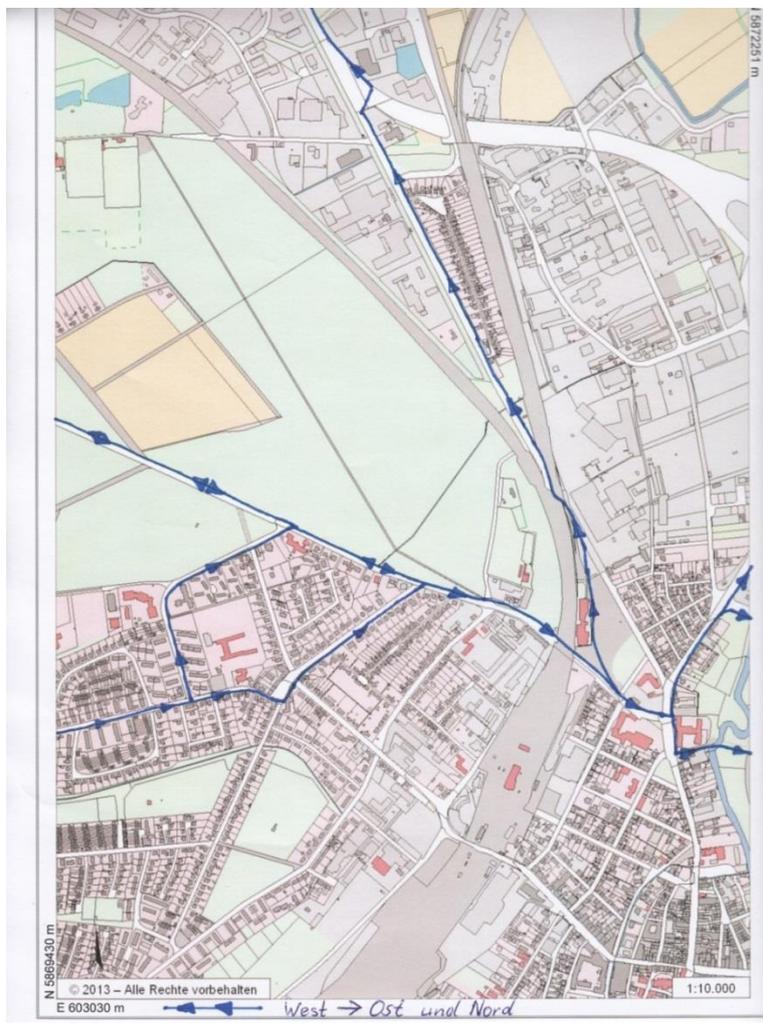
³³ Siehe: <http://www.haz.de/Hannover/Aus-der-Stadt/Uebersicht/City-Ring-fuer-Radfahrer-bekommt-erneut-neue-Markierung>

Die Übersichtskarte zeigt die mögliche künftige Radverkehrsverbindung von WEST nach OST im südlichen und OST nach WEST im nördlichen Innenstadtbereich. Außerdem sind drei NORD-SÜD-Achsen ausgewiesen.

Die hier dargestellte bevorzugte Führung des Radverkehrs in der Innenstadt ist noch nicht abschließend. Weitere Varianten, die weniger Umwege beinhalten, werden aktuelle geprüft.

Maßnahme #32 Markierung der nördlichen Innenstadtquerung West –Ost

Auch im Nordbereich der Innenstadt Uelzen lässt sich eine WEST – OST Achse schaffen. Diese benötigt keine größeren baulichen Maßnahmen, da die für diesen Bereich benötigten externen Radverkehrsanlagen (Radweg Ebstorfer Straße, Radweg Ilmenauufer, Radweg Ostring, etc.) bereits vorhanden sind und in Teilen nur saniert werden müssen. In neuen Radverkehrskarten der Hansestadt Uelzen müssen diese Radverkehrsführungen entsprechend markiert werden. Eine einheitliche Markierung ist wünschenswert.



Maßnahme #33 Erstellung Radroutenplan

Der Radverkehr soll bevorzugt auf dem benannten und ausgewiesenen Radroutennetz verkehren. Dafür ist es erforderlich, über das Radroutennetz entsprechend zu informieren. Hierfür muss eine übersichtliche Karte erstellt werden, die der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt wird.

Maßnahme #34 Radverkehrsführungen im Hafengebiet

Die Radverkehrsführung innerhalb des Hafengebietes ist bisher nicht ausgewiesen. Dies ist jedoch erforderlich, um den Anschluss an die dortigen touristischen Radwege entlang des Elbeseitenkanals zu gewährleisten. Insbesondere am Hafenanleger in der Kurve der Bremerstraße endet der Radweg abrupt und der Radfahrende weiß nicht, wie er das fehlende Stück entlang des Kanals umfahren kann.

2.4 ABSTELLEN

Maßnahme #35 Hochwertige Fahrradständer im Stadtgebiet

In der Innenstadt müssen nach und nach die einfachen Vorderradklemmen (sog. „Felgenkiller“) durch qualitativ hochwertige, abgerundete Bügelständer oder hochwertige Vorderradklemmen (Rahmen anschließbar) ersetzt werden. Im Bereich der Fußgängerzone (Bahnhofstraße) müssen mehr Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. Im gesamten Stadtgebiet, insbesondere an Arbeitsplätzen, Schulen, Freizeiteinrichtungen und großen Wohnanlagen müssen die Abstellmöglichkeiten überprüft und verbessert werden.



Vorderradklemmen („Felgenkiller“)



Beispiel für hochwertige Fahrradständer

Maßnahme #36 Sichere Abstellanlage Bahnhof

Pendler und Touristen möchten ihre höherpreisigen Fahrräder und Pedelecs sicher und bei Bedarf auch für längere Zeit am Bahnhof verwahren können. Dafür fehlt es derzeit an bewachten oder abschließbaren Abstellmöglichkeiten. Daher soll ein (Video-) bewachtes Fahrradparkhaus errichtet werden mit Nachtverschluss und Aufbewahrungsmöglichkeiten für Gepäck. Alternativ könnten abschließbare Fahrradboxen oder Fahrradgaragen mit Nachtverschluss errichtet werden. Eine Integration in das bestehende Park & Ride Parkhaus wäre denkbar. Auch zweistöckige Fahrradständer (nach niederländischem Vorbild) könnten Verwendung finden, um Platz zu sparen.



Beispiel für verschließbare Fahrradboxen³⁴



Fahrradparkhaus

Maßnahme #37 Abstellanlage Innenstadt

Die Innenstadt ist der zweite zentrale Punkt, an dem sichere Abstellmöglichkeiten geschaffen werden müssen. Hier sind Tagestouristen, Berufstätige und Pedelec Fahrende aus dem Umland, die ihre Einkäufe und Erledigungen in der Innenstadt machen, die Zielgruppe. Die Abstellmöglichkeit muss daher auch mit einer E-Ladestation ausgestattet sein.

Hier bietet sich eine Kombination aus abschließbaren Fahrradboxen und einer videoüberwachten, überdachten Abstellanlage an.



Abschließbare Fahrradboxen³⁵



Überdachte Abstellanlage³⁶

³⁴<http://www.paderborn.de/>

2.5 FÖRDERN

Maßnahme #38 Servicestation vor dem neuen Rathaus

Am neuen Rathaus treffen sowohl Radtouristen als auch Uelzener Bürger, die beispielsweise ihre Einkäufe in der Innenstadt erledigen, aufeinander. Beiden Radfahrertypen würde die Einrichtung einer Fahrrad Service Station zugute kommen. Folgende Services sollen angeboten werden:

- Sicheres Aufbewahren von Gepäck / Einkäufen in Schließfächern
- Fahrradschlauch Automat
- Verleih von Fahrradwerkzeug und Luftpumpe in der Tourist Information
- Lademöglichkeit für E-Bikes (in Schließfächer integriert)
- Großer Radroutennetz-Plan für den Hansestadt und den Landkreis Uelzen
- Überdachung der Service Station

Die Station soll hinter dem Stadtplan und neben der Tourist Information errichtet werden. Dabei können die Services modular erweitert werden. Diese Maßnahme soll in Kooperation mit der Hansestadt Uelzen, Heideregion Uelzen e.V., der Tourist Information Uelzen sowie weiteren Partnern wie z.B. mycity umgesetzt werden.

Maßnahme #39 Radverkehrsbeauftragte/r

Um für die Umsetzung des Radverkehrskonzepts klare Verantwortlichkeiten zu schaffen, soll ein Fahrradbeauftragter (Radverkehrsbeauftragter) benannt werden. In anderen Städten handelt es sich dabei meist um eine/n hauptamtlichen Mitarbeiter/in der Stadtverwaltung. Selten sind auch ehrenamtliche Personen beauftragt, die mit den Ansprechpartnern bei der Stadtverwaltung eng zusammenarbeiten (z.B. in Bad Bevensen). Kurzfristig kann die Klimaschutzmanagerin einen Teil dieser Aufgaben übernehmen. Mittelfristig soll die Aufgabe übertragen werden. Folgende Aufgaben hat der/ die Radverkehrsbeauftragte:

- Koordination der Umsetzung des Radverkehrskonzepts
- Ansprechpartner für Radverkehrsbelange
- Leitung einer Arbeitsgruppe Radverkehr
- Planung des Radverkehrs
- Qualitätssicherung der Radverkehrsanlagen
 - Kontrolle der Radinfrastruktur: Ausschilderung & Wegebeschaffenheit
 - Aktualisierung Kartenmaterial
- Defizite der Verkehrssicherheit für Rad Fahrende ermitteln
- Koordinierung von Fahrradaktivitäten der verschiedenen Vereine und Institutionen
- Planung und Durchführung von Veranstaltungen & Kampagnen zum Radverkehr.

³⁵ Quelle: <http://home.arcor.de/rueberschaer/altmuehlal/Radbox.jpg>

³⁶ Quelle:

http://www.parkundride.de/tl_files/pundr/content/images/anlagen/bikeundride/Marienhof.JPG

Maßnahme #40 Kampagnen zur Förderung des Radverkehrs

Einmal im Jahr sollen öffentlichkeitswirksame Kampagnen zur Förderung des Radverkehrs durchgeführt werden. Beispiele dafür sind „Mit dem Rad zur Arbeit“ (AOK), Stadtradeln, Aktion Firmenfahrrad, Schilder an Abstellanlagen "Reserviert für Klimahelden" etc. Diese Kampagnen sollen mit Pressearbeit öffentlichkeitswirksam gestaltet werden. Neben den Kampagnen wird mittels Pressearbeit über neueste Entwicklungen und Fortschritte in der Umsetzung des Radverkehrskonzepts berichtet. Das Thema Radfahren soll darüber in Uelzen präsent gehalten werden.



Bundesweite Kampagne
Stadtradeln³⁸



Werbekampagne fürs Radfahren Karlsruhe³⁷

Andere Beispiele:

- **Stadtradeln:** Stadtradeln ist eine bundesweite Aktion des Klima-Bündnisses zur Förderung des Radverkehrs. Innerhalb von 21 Tagen radeln Kommunalpolitiker/innen und Bürger/innen um die Wette und sammeln Radkilometer für den Klimaschutz sowie für eine vermehrte Radverkehrsförderung in ihrer Heimatkommune. Die Aktion wird von viel Öffentlichkeitsarbeit begleitet.
- **Radler-Frühstück:** Um die Fahrradfreundlichkeit der Stadt/des Einzelhandels zu demonstrieren könnte man an einem Aktionstag mit Unterstützung der heimischen Wirtschaft ein kleines Frühstück (z.B. Tüte mit belegtem Brötchen, Obst, Getränk) kostenlos an Rad Fahrende verteilen.
- **Wettbewerb "Fahrradfreundlicher Betrieb"** Durch Beratung, aber auch durch einen Wettbewerb für „fahrradfreundliche Arbeitgeber in Uelzen“ können Betriebe motiviert werden, die Fahrradnutzung für ihre Beschäftigten zu erleichtern (z.B. Fahrradparkanlagen, Firmenräder, Duschköglichkeit). Dabei ist insbesondere zu betonen, dass die Firmen dabei durchaus im eigenen Interesse handeln. So können mittelfristig die erforderliche Kfz-Stellplatzzahl verringert oder vorhandene Stellplätze zu anderen Zwecken genutzt werden. Ein weiteres Motiv ist die Gesundheitsförderung der Beschäftigten und positive Auswirkungen auf das Firmenimage. Einen entsprechenden Wettbewerb hat beispielsweise die Stadt Lingen in 2002 durchgeführt. Ebenfalls interessant: das Projekt Bike+Business (www.bikeandbusiness.de).

³⁷ Quelle: <http://www.kopf-an.de>

³⁸ Quelle: <http://www.stadtradeln.de/materialien.html>

- **Wahl „Radler des Monats“:** Öffentlich, z.B. über die Tageszeitung, könnte gezeigt werden, welche Bedeutung die Nutzung des Fahrrades im Alltag und in der Freizeit in der Stadt hat. Diese Vorbilder können dazu beitragen, dass in Zukunft mehr Bürger das Fahrrad auf ihren täglichen Wegen benutzen. Gesucht werden außergewöhnliche, bekannte, aber auch „ganz normale“ Radler auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf, in die Schule oder auf großer oder kleiner Tour.
- **Einkauf mit dem Rad:** Wer mit dem Fahrrad zum Einkauf kommt, erhält einen Rabatt. Im Rahmen des Markttages wird eine Fahrradwache an einem zentralen Ort am Eingang der Fußgängerzone eingerichtet. Dort erhalten die Rad Fahrenden einen „heute kaufe ich mit dem Fahrrad ein“-Pass und in Absprache mit dem Einzelhandel gibt es einen Rabatt.
- **Mit dem Rad zur Schule:** Verkehrserziehung für verschiedene Jahrgangsstufen. Hier bietet sich die Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht an.

Maßnahme #41 Informationsflyer

Beim Radverkehr gilt es viele Wissenslücken zu schließen und regelmäßig Wissen aufzufrischen. Durch die Erstellung von Informationsflyern sollen einerseits mehr Menschen zum Radfahren motiviert werden und die Sicherheit erhöht werden, Mögliche Themen sind: Sicheres Radfahren, Mit dem Rad zur Arbeit / Schule, Verkehrsregeln für Geflüchtete.

Maßnahme #43 Radverkehrszählung

Um genaue Statistiken zum Radverkehr in der Hansestadt Uelzen zu erhalten, sich quantitative Ziele zu stecken und zu überprüfen, müssen zunächst einmal Radverkehrszählungen durchgeführt werden. Je nachdem, wie genaue und umfangreiche Daten benötigt werden, könnte entweder eine umfassende Zählung durchgeführt oder aber einzelne Strecken erhoben werden.

Derzeit kann die Verkehrsbehörde mit neuen Geschwindigkeitsmessgeräten punktuell Rad Fahrende zählen, sofern sie im Sichtbereich des Gerätes fahren. Die Auswertung erfordert aber umfangreiche Nachbearbeitungen und ist deshalb sehr zeitintensiv.

Maßnahme #44 Mobilstation Bahnhof

Am zentralen Verkehrsknotenpunkt am Bahnhof soll eine so genannte Mobilstation eingerichtet werden. Sie hat das Ziel, verschiedene Services (Parken, Reparatur, E-Ladestation) und die Anbindung an andere Verkehrsmittel (Bahn, Stadtbus, Fernbus, Carsharing) zu verbessern .



Beispiel für eine Mobilstation.

Quelle: Sophia von Berg 2014

3 Rechtliche Grundlagen zum Radverkehr und zur Radverkehrsführung

Grundsatz: Gemäß § 2 der Straßenverkehrsordnung haben Rad Fahrende die **Fahrbahn** zu benutzen. Es gilt das **Rechtsfahrgebot**. Rad Fahrende sind Fahrzeug Führende mit allen sich daraus ergebenden Rechten und Pflichten und keinesfalls „Fußgänger auf Rädern“. Bei der Einordnung der Radwege in die jeweilige Benutzungsförm sind vom Grundsatz her zu allererst die vorhandenen, oder baulich möglichen Mindestbreiten zu beachten. Bei Radwegen ist zu unterscheiden nach Benutzungspflicht und Benutzungsrecht.

Anordnen einer Benutzungspflicht

Radwege, die mit den nachfolgenden Verkehrszeichen gekennzeichnet sind, müssen benutzt werden:



Z 237

Sonderweg

Rad Fahrende



Z 241

Getrennter

Rad- und Gehweg



Z 240

Gemeinsamer

Rad- und Gehweg

Voraussetzungen für eine Benutzungspflicht

Eine Benutzungspflicht ist nur dann anzuordnen, wenn außerordentliche Gefahrenlagen für Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse, die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf es erfordern. Dabei ist auf ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zu achten.

Letztendlich ist darauf zu achten, dass die Zumutbarkeit der Benutzung für Fahrrad Fahrende in baulicher Hinsicht gegeben ist. Hierbei ist nicht nur die entsprechende Breite der jeweiligen Radwegeart zu berücksichtigen, sondern auch der bauliche Zustand der jeweiligen Flächen. Der bauliche Zustand spielt insbesondere bei der derzeitigen Beurteilung über die Einordnung der jeweiligen Benutzungsarten eine sehr wichtige Rolle, da die immer weiter fortschreitende Nutzung von Pedelecs aufgrund ihrer höheren Geschwindigkeit (max. 25 km/h) einen sehr gut ausgebauten Untergrund benötigt.

„Anordnen“ eines Benutzungsrechts

In Bereichen, in denen es aufgrund des Verkehrsaufkommens und der damit einhergehenden besonderen Sicherheitsbedürfnissen **nicht notwendig** ist, eine Benutzungspflicht anzuordnen (Nebenstraßen mit geringem Verkehrsaufkommen, verkehrsberuhigte Zonen, Tempo 30 Zonen, etc.) ist es beim Benutzungsrecht zu belassen. Hierbei kann der Rad Fahrende selbst wählen, ob er den vorhandenen Radweg, oder die Fahrbahn nutzt, Ausnahmen bilden lediglich nach § 2 Abs. 5 StVO Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr, diese **müssen** vorhandene Geh- oder Radwege benutzen.

Das Benutzungsrecht ergibt sich allein aus dem Vorhandensein eines baulich hergestellten, vom Gehweg farblich abgesetzten Fahrstreifens für Rad Fahrende, der deutlich vom Fahrstreifen für motorisierte Fahrzeuge getrennt sein muss.



Beispiel eines Baulichen Radwegs an der Hambrocker Straße

Zusätzlich besteht aber auch die Möglichkeit einer Beschilderung, aus der sich lediglich ein Benutzungsrecht ergibt. Diese ist dann wie folgt dargestellt:

Diese Beschilderungskonstellation ist jedoch nur in solchen Bereichen anzuordnen, in denen für benutzungspflichtige Radwege die Voraussetzungen fehlen, aber den Rad Fahrenden die Möglichkeit gegeben werden soll, bei Bedenken auf dem Gehweg fahren zu dürfen.



Breitenanforderungen an Radwege (jeweils zzgl. Sicherheitstrennstreifen)

Einrichtungsrادweg

2,00 m

Zweirichtungsrادweg

2,50 m



Radfahrstreifen

1,85 m



Schutzstreifen

1,50 m

Beispiel in Uelzen: Bahnhofstraße



Gemeinsamer Geh- und Radweg

4,00 m



Hier sind nur die tatsächlichen baulichen Breiten gemeint. Die Sicherheitstrennstreifen sind in der Regel zusätzlich erforderlich. Der Einrichtungsrادweg soll das sichere Überholen von Rad Fahrenden ermöglichen und hat daher das Regelmaß 2,00 m. Bei geringen Radverkehrsstärken, wenn also Überholen nur sehr selten zu berücksichtigen ist, kann die Breite von 1,60 m zur Anwendung kommen.

Die Regelbreite von Radfahrstreifen setzt sich zusammen aus 1,60 m zuzüglich 0,25 m Breitstrichmarkierung. Im Bildbeispiel zum Schutzstreifen wird der Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr durch die vorgezogenen „Baumnasen“ auch baulich unterstützt. Der dargestellte gemeinsame Geh- und Radweg ist ein Beispiel mit Zweirichtungsbetrieb aus einer ländlichen Ortsdurchfahrt. Auch hier ist ein 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen aus andersfarbigem Pflaster angelegt.

Hinweis: Bei Rad- oder Schutzstreifen sind ggf. Zuschläge bei breiten nicht befahrbaren Rinnen zu beachten.

Rechtsgrundlagen für Radwege in Einbahnstraßen

Grundsatz: Gemäß § 2 der Straßenverkehrsordnung haben Rad Fahrende die Fahrbahn zu benutzen. Es gilt das Rechtsfahrgebot. Rad Fahrende sind Fahrzeug Führende mit allen sich daraus ergebenden Rechten und Pflichten und keinesfalls „Fußgänger auf Rädern“.

Dies bedeutet, dass Rad Fahrende in Einbahnstraßen ohne entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung nur die vorgegebene Fahrtrichtung nutzen dürfen.

Ausnahmen vom Fahrtrichtungsgebot in Einbahnstraßen sind nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Nachfolgende Voraussetzungen sind hierbei zu beachten:



Mindestanforderungen für Öffnung in Gegenrichtung

- Tempo 30
- ausreichende Begegnungsbreite
 - kurze Engstellen zulässig
 - 3,50 m bei Bus- und Lkw-Verkehr
- übersichtliche Verkehrsführung
- herstellbar (beschilderbar, Hindernisse entfernen, Rückbau v. Stellplätzen etc.)
- erforderlichenfalls Schutzraum für Rad Fahrende

Die Details regeln die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen).

Seit der StVO-Novelle von 1997 besteht die Möglichkeit, Einbahnstraßen für Rad Fahrende in Gegenrichtung zu öffnen. Zuerst galt die Regelung probeweise, daher waren die Regelungen restriktiv formuliert. Durch die jahrelangen Erfahrungen und ein begleitendes Forschungsvorhaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurde deutlich, dass keine Verkehrssicherheitsprobleme entstehen. Die Voraussetzungen zur Öffnung der Einbahnstraßen konnten so deutlich vereinfacht werden.

Wie bisher ist „die zulässige Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h“ die Voraussetzung für die Öffnung der Einbahnstraße (vgl. Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu Zeichen 220 Einbahnstraße, Nr. IV). Es wird allgemein eine ausreichende Begegnungsbreite gefordert, d.h. die Mindestbreite wird nicht mehr erwähnt. Vielmehr sind heute auch kurze Engstellen zulässig, wenn Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind. Das bisherige Mindestmaß von 3,50 m wird nur noch für Straßen mit Linienbusverkehr und stärkerem Verkehr mit Lkw gefordert.

In Uelzen sind keine Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.

Schuhstraße:

- beidseitig parkende Fahrzeuge
- Buslinien und Lieferverkehr durch die Schuhstraße

Rademacherstraße:

- beidseitig parkende Fahrzeuge
- parallel laufende Einbahnstraße in Gegenrichtung

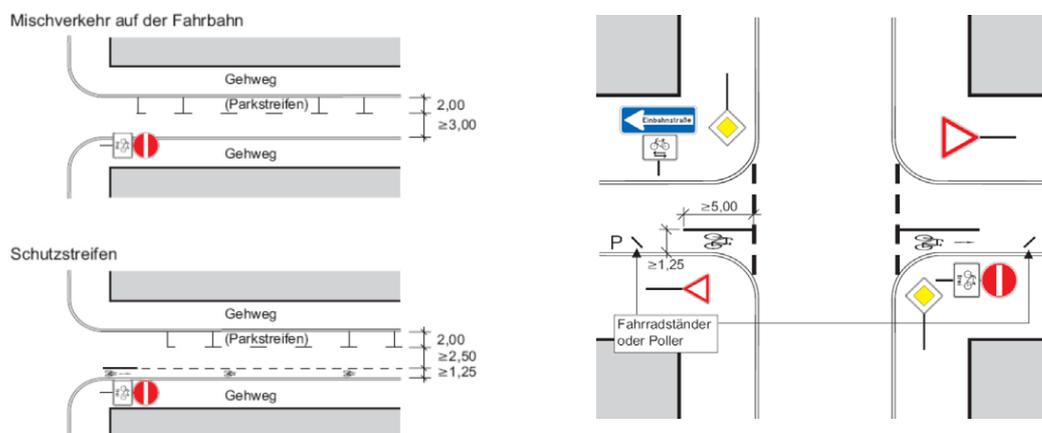
Möglichkeiten der Radverkehrsführung in Gegenrichtung kann nur erfolgen wenn:

- entsprechende Umbauten (Parken nur auf einer Straßenseite)
- Umlegung von Buslinien

© FGSV-Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Einbahnstraßen

Beschilderung und Gestaltung der Verkehrsknoten:

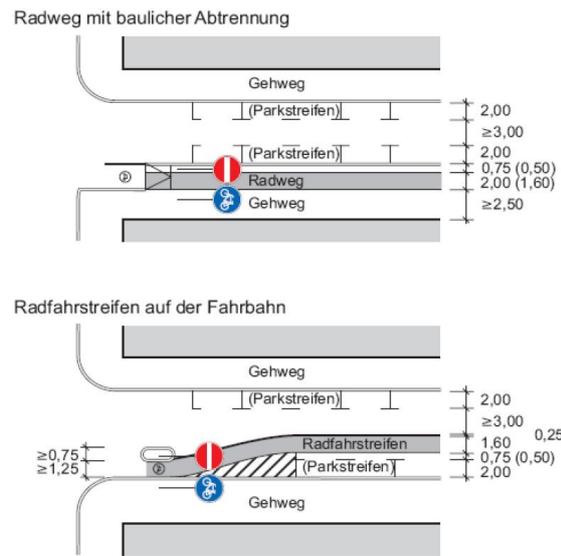
- Fahrbahnmarkierungen nicht erforderlich
- Beschilderung reicht aus
- Ein- und Ausfahrtmarkierung kann erfolgen
- an stärker befahrenen Straßen Schutzstreifen möglich



Die ERA (Empfehlungen für Radwegeanlagen) geben Hinweise für die Gestaltung der für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen. In Tempo 30-Zonen sind an Kreuzungen mit „Rechts-vor-Links-Regelung“ keine abgetrennten Einfahrtsbereiche mehr erforderlich. An stärker befahrenen Tempo 30- Vorfahrtstraßen, z.B. im Zuge von Buslinien, können Schutzstreifen für Rad Fahrende gegen die Kzfahrtrichtung angelegt werden. Abgetrennte Ein- und Ausfahrtsbereiche sind an den Einmündungen von geöffneten Einbahnstraßen in Vorfahrtstraßen sinnvoll. Bauliche Maßnahmen, insbesondere Fahrbahnteiler, sind in der Regel entbehrlich.

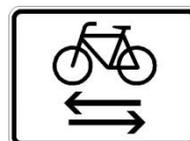
Lösungen zur Öffnung von Einbahnstraßen mit VzUL >30 km/h

- Öffnung von Einbahnstraßen > 30 km/h über Sonderwege möglich
- Ein- und Ausfahrten in diesen Fällen sichern
- Regel- und Mindestmaße in den ERA vorgegeben



An Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h kann der Radverkehr über Radwege oder Radfahrstreifen gegen die Einbahnrichtung geführt werden. In diesen Fällen sind besonders gesicherte Ein- und Ausfahrtsbereiche obligatorisch. Für Radwege und Radfahrstreifen entgegen Einbahnstraßen gelten die gleichen Regelmaße wie für Radverkehrsanlagen allgemein. Bei Radwegen ist auf eine ausreichende Wegbreite zu achten (mindestens 2,50 m).

Letztendlich muss die Freigabe des Radverkehrs in Einbahnstraßen in Gegenrichtung mit nachfolgender Beschilderung verkehrsrechtlich angeordnet werden:



Radverkehrsführung in Knotenpunkten (Kreuzungen)

Radverkehr in signalisierten (Lichtsignalanlage) Knotenpunkten:

Mit Einführung der neuen StVO zum 01.04.2013 wurden auch die Vorschriften für Rad Fahrende an Ampeln neu geregelt. Bisher haben Rad Fahrende die Lichtzeichen für Fußgänger zu beachten, wenn keine besonderen Lichtzeichen für Rad Fahrende vorhanden sind.

Nach § 37 Abs. 2 Satz 6 StVO gilt künftig (mit Übergangsregelung) ab 01.01.2017:

„Wer ein Rad fährt, hat die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten! Davon abweichend sind auf Radverkehrsführungen (also gekennzeichneten Radwegen) die besonderen Lichtzeichen für den Radverkehr zu beachten.“

Bis zum 31.12.2016 gilt eine Übergangsregelung:

„An Lichtzeichenanlagen mit Radverkehrsführungen (also gekennzeichneten Radwegen) ohne besondere Lichtzeichen für Rad Fahrende müssen Rad Fahrende bis zum 31.12.2016 weiterhin die Lichtzeichen für zu Fuß Gehende beachten, soweit eine Radfahrerfurt an eine Fußgängerfurt grenzt.“

Vereinfacht:

Alte StVO Rad Fahrende → Fußgänger-Signale

Neue StVO Rad Fahrende → Kfz-Signale

Ausnahme → Lichtzeichen „Fahrradsymbol“



Radverkehr in unsignalisierten Knotenpunkten:

Bei Radwegen sind Knotenpunkte und Grundstückszufahrten die wichtigsten Gefahrenstellen. Für die Sicherheit von Radwegen an Knotenpunkten und stärker befahrenen Grundstückszufahrten (z.B. Tankstellen oder Zufahrten zu Parkplätzen von Einkaufsmärkten) sind die folgenden Punkte eine wesentliche Voraussetzung:

Deutliche Erkennbarkeit der Radverkehrsanlage und eindeutiger Verlauf ohne enge Radien und Kanten (fahrbahnahe Furt, wie im Bild links oben, ggf. auch Übergang in einen Radfahrstreifen, wie im Bild links unten).

Eindeutige Vorfahrtverhältnisse durch Beschilderung und Furtmarkierung. An Einmündungen von schwach belasteten Nebenstraßen sowie an Grundstückszufahrten sollten möglichst Rad- und Gehwegüberfahrten zur Anwendung kommen, da dies nachweislich der Sicherheit des Radverkehrs dient (Bild rechts).



Radwege an Knotenpunkten

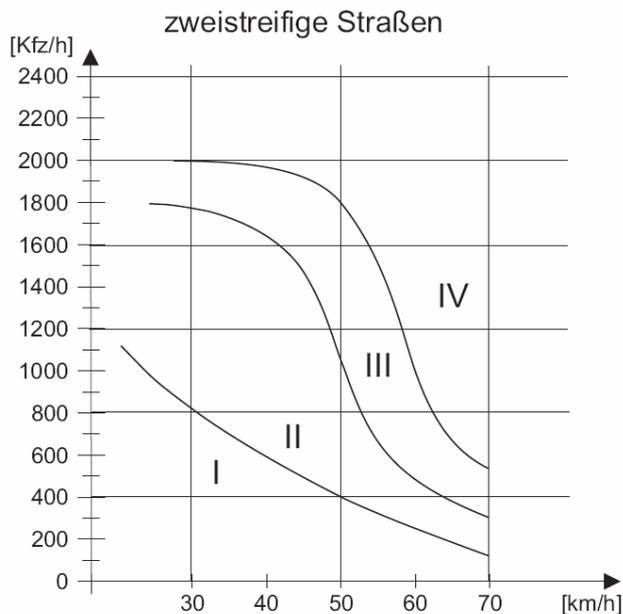
- Deutliche Erkennbarkeit der Radverkehrsanlage und eindeutiger Verlauf ohne enge Radien und Kanten
- Eindeutige Vorfahrtverhältnisse
- An Einmündungen von Nebenstraßen und Grundstückszufahrten möglichst Rad- und Gehwegüberfahrten

Die wichtigste Voraussetzung, um Unfälle im Knotenpunktbereich zu vermeiden, ist die Gewährleistung des Sichtkontaktes zwischen dem Radverkehr und ein- oder abbiegenden Kfz. Hierzu können insbesondere vier Maßnahmen beitragen:

- Unterbinden des Parkens im Einmündungsbereich
- Heranführen des Radweges an die Fahrbahn
- Vorgezogene Haltlinien (> 3,00 m), damit sich der Radverkehr im Sichtbereich des Kfz-Verkehrs aufstellen kann.
- Radwege, egal welcher Benutzungsform, mittels Furten über die Einmündungen und Kreuzungen führen.

Regeln für die Wahl der Radverkehrsführung

Die Grundlage für die Wahl der Radverkehrsführung bildet das nachfolgende Diagramm, anhand dessen eine Zuordnung der betrachteten Straße zu einem Belastungsbereich ermöglicht wird. Jedem Belastungsbereich wiederum sind die einzelnen möglichen Führungsformen bzw. Kombinationen daraus zugeordnet. Eingangsgröße ist einerseits die Kfz-Geschwindigkeit (in der Regel Vzul), andererseits die Verkehrsbelastung der Straße in der Spitzenstunde.



Das Diagramm (hier für zweistreifige Straßen) zeigt vier Belastungsbereiche, deren Übergänge jedoch nicht als harte Grenzen zu definieren sind.

Der **Belastungsbereich I** umfasst den Regeleinsatzbereich für die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ohne zusätzliche Radverkehrsführung. Ggfs. können flankierende Maßnahmen (z.B. im Knotenpunktbereich oder bezüglich des ruhenden Verkehrs) zum Einsatz kommen.

Der **Belastungsbereich II** umfasst Straßen, auf denen der Radverkehr grundsätzlich auf der Fahrbahn geführt werden kann, auf denen jedoch aus Sicherheits-erwägungen zusätzliche Angebote eingesetzt werden sollen. Belastungsbereich II umfasst den Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, für Radwege ohne Benutzungspflicht, für Gehwege mit freigegebenem Radverkehr oder möglichen Kombinationen daraus.

Im **Belastungsbereich III** kann das Trennen vom Kfz-Verkehr aus Sicherheitsgründen erforderlich sein. Es ist der Regeleinsatzbereich für Radwege (Zeichen 237), Radfahrstreifen (Zeichen 237 oder für gemeinsame bzw. getrennte Geh- und Radwege (Zeichen 240 bzw. 241), also für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen. Lösungen wie Schutzstreifen oder/und Gehweg/Rad Fahrende frei können bei günstigen Randbedingungen (z. B. geringer Schwerverkehr) zur Anwendung kommen.

Auf Straßen des **Belastungsbereiches IV** ist das Trennen vom Kfz-Verkehr aufgrund der Belastung und Geschwindigkeit für alle Rad Fahrende aus Sicherheitsgründen grundsätzlich angezeigt. Da die Anordnung der Benutzungspflicht in jedem Einzelfall den strengen gesetzlichen Anforderungen des § 45 Abs. 9 StVO entsprechen muss, befreit die Einordnung eines Straßenabschnitts in die Belastungsbereiche III oder IV die Behörden nicht von der Prüfungspflicht, ob die zwingende Gebotenheit der verpflichtenden Trennung von Kfz- und Radverkehr in dem konkreten Fall tatsächlich vorliegt.

4 Literaturverzeichnis

Alrutz, Dankmar (2013). Planungsgemeinschaft Verkehr PGV Hannover, Vortrag „Neue Entwicklungen in der kommunalen Radverkehrsplanung- ERA 2010 und StVO-Neufassung 2013“, Seminar der Landesverkehrswacht Niedersachsen am 6. März in Hannover.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club ADFC München, Internetauftritt <https://www.adfc-muenchen.de>

Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club ADFC (2010).Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder im öffentlichen Raum. Verfügbar unter:
http://www.adfc.de/files/2/135/101118_ADFC-Workshop-Lademoeglichkeiten_oeffentlicher_Raum_neu.pdf

Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club ADFC NRW Düsseldorf, Internetauftritt
<http://www.adfc-nrw.de>

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012). Nationale Radverkehrsplan 2020. Verfügbar unter:
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/fahrradverkehr-nationaler-radverkehrsplan.html>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Förderfibel Radverkehr, verfügbar unter: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/index.php>

Deutsches Institut für Urbanistik GmbH Berlin / Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014), Radverkehr in Zahlen, verfügbar unter:
<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/radverkehr-in-zahlen.html>

Deutsches Institut für Urbanistik GmbH Berlin (2011). Klimaschutz durch stärkere Fahrradnutzung, Forschung Radverkehr, Verfügbar unter: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for-a-01.pdf>

Deutsches Institut für Urbanistik GmbH Berlin (2011). Mit dem Fahrrad zum Einkaufen, Forschung Radverkehr, Verfügbar unter: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for-a-04.pdf>

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010). Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA.

Gwasda, Peter/ Haase, Michael, 2010:, Neue Wege für den Radverkehr. StVO-Seminare der Fahrradakademie 2009/10.

Gwasda, Peter(2011).VIA e.G. Köln und, Vortrag: „Die neuen ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) Radverkehrsführung auf der Strecke und im Verkehrsknoten.“

Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (2014) entnommen von der Webseite der Stadt Uelzen
<http://www.uelzen.de/desktopdefault.aspx/tabid-3621/>

Landeshauptstadt Hannover (2010). Leitbild Radverkehr der Landeshauptstadt Hannover – Masterplan Mobilität 2025 der Landeshauptstadt Hannover verfügbar unter:
<http://www.hannover.de/Media/01-DATA-Neu/Downloads/Landeshauptstadt-Hannover/Mobilit%C3%A4t/Leitbild-Radverkehr-der-Landeshauptstadt-Hannover>

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Hannover (2013). Leitfaden Radverkehr, verfügbar unter:
http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21028&article_id=78353&psmand=135

Planersocietät Dortmund (2013). Nahmobilität, Projekt Skizzen .

Stadt Uelzen (2007). Integriertes Städtebauliches Entwicklungs- und Wachstumskonzept.

Stadt Uelzen (2014). Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Uelzen.

Stadt Uelzen (2014). Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept.

Stadt Uelzen (2010). Entwurf Verkehrsentwicklungsplan 2025 der Stadt Uelzen.

Straßenverkehrsordnung und Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (2013)

Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) Aachen, Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen Innerorts.

Statista 2016, Absatz von E-Bikes in Deutschland von 2009 bis 2015 verfügbar unter:
<http://de.statista.com/statistik/daten/studie/152721/umfrage/absatz-von-e-bikes-in-deutschland/>

Wulfhorst, Gebhard Prof. (2015), Potenziale und Strategien für nachhaltige Mobilität vor Ort, ADAC Expertenreihe 2015 „Nachhaltige Mobilität in Städten und Gemeinden. Verfügbar unter:
https://www.adac.de/_mmm/pdf/fv_expertenreihe2015_wulfhorst_0315_231509.pdf

ZIV - Zweirad-Industrie-Verband 2014, ZIV: Fahrrad ist Teil der Alltagsmobilität, verfügbar unter: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=4282>

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2015), Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen

Bildnachweise

Sofern nicht anders gekennzeichnet, stammen die Bilder von der Hansestadt Uelzen. Andere Quellen sind bei den jeweiligen Bildern vermerkt.