



LANDKREIS LÜNEBURG

Radverkehrskonferenz des Landkreis Lüneburg

Baulasträgerübergreifende Veranstaltung zur Radverkehrsförderung

28.09.2022

Dokumentation



Radverkehrskonferenz des Landkreis Lüneburg

Baulasträgerübergreifende Veranstaltung zur Radverkehrsförderung

28.09.2022

Dokumentation

Auftraggeberin

Landkreis Lüneburg
Fachdienst Mobilität
Konrad-Zuse-Allee 10
21337 Lüneburg
Tel.: 04131 / 26 1882
Fax: 4131 / 26 2882
Email: lisbeth.schumann@landkreis-lueneburg.de
<http://landkreis-lueneburg.de>

Auftragnehmerin

plan & rat
Büro für kommunale Planung und Beratung
Humboldtstraße 21
38106 Braunschweig
Tel.: 0531 / 798203
Fax: 0531 / 77843
Email: krause@plan-und-rat.com
www.plan-und-rat.com

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Juliane Krause
Dipl.-Ing (FH) Ina Ockel



Braunschweig, November 2022

Dokumentation

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| 1. Das Programm..... | 4 |
| 2. Begrüßung..... | 6 |
| 3. Impulsvorträge | 8 |
| 3.1 Verkehrswende im Klimawandel | 8 |
| 3.2 Aktuelle Themen der Radverkehrsförderung – Herausforderungen und Potentiale im ländlichen Raum | 9 |
| 3.3 Umsetzung des Radverkehrskonzeptes des Landkreis Lüneburg | 10 |
| 3.4 Schnittstellen städtischer Radverkehrsplanung mit dem Umland | 11 |
| 3.5 Rückfragen/ Diskussionsbeiträge | 12 |
| 4. Aus der Praxis: Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen | 13 |
| 4.1 Radwegemaßnahmen der NLStBV im Zusammenhang mit dem Radwegkonzept 2016 an Landesstraßen | 13 |
| 4.2 Umsetzung des Radverkehrskonzeptes - Prioritätenliste für Radwege an Kreisstraßen | 14 |
| 4.3 Radverkehr in Ortsdurchfahrten | 15 |
| 4.4 Gestaltung und Förderung der Ortsdurchfahrten in der Region Hannover | 16 |
| 4.5 Rückfragen/ Diskussionsbeiträge | 17 |
| 5. Radverkehrsförderung auf lokaler Ebene und im Landkreis Lüneburg | 18 |
| 6. Diskussion und Austausch an Thementischen (Block 1)..... | 20 |
| 6.1 RVF 3.0 in Ihrer Kommune..... | 21 |
| 6.2 NLStBV: Verwaltungsvereinbarung zu Ortsdurchfahrten | 22 |
| 6.3 Verkehrssicherheit auf Ortsdurchfahrten: Radverkehr im Mischverkehr | 23 |
| 6.4 Rad- und Nahmobilitätskonzepte | 24 |
| 7. Diskussion und Austausch an Thementischen (Block 2)..... | 25 |
| 7.1 Fahrradstraßen..... | 26 |
| 7.2 Wirtschaftswege | 27 |
| 7.3 Verkehrsversuche | 28 |
| 7.4 Sichere Kreuzung | 29 |
| 8. Fazit Thementische..... | 30 |
| 9. Impulse für Rad- und Nahmobilität im ländlichen Raum | 31 |

1. Das Programm

Radverkehrskonferenz des Landkreis Lüneburg

| Uhrzeit | Programmpunkt |
|-----------|--|
| 09:00 Uhr | Eröffnung |
| 09:15 Uhr | Impulsvorträge |
| | <i>Pause mit Kaffee</i> |
| 10:40 Uhr | Aus der Praxis: Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen |
| 12:00 Uhr | Radverkehrsförderung auf lokaler Ebene und im Landkreis Lüneburg |
| | <i>Mittagsause mit Imbiss</i> |
| 13:30 Uhr | Diskussion und Austausch an 8 Thementischen |
| 17:10 Uhr | Impulse für Rad und Nahmobilität im Verflechtungs- und ländlichen Raum |
| 17:30 Uhr | Ende der Veranstaltung |



Der Landkreis Lüneburg bringt mit der baulastträgerübergreifenden Radverkehrskonferenz als Auftakt zur Radverkehrsförderung alle interessierten Kommunen und Behörden sowie die Fachverbände und -organisationen im Landkreis Lüneburg zusammen. Ziel ist die Information, Beteiligung und Vernetzung aller Akteure.

Die Radverkehrskonferenz ist als Auftaktveranstaltung zu verstehen, um die Bedeutung des Radverkehrs im Verflechtungs- und ländlichen Raum hervorzuheben.

Sie soll Information, Austausch und Vernetzung zwischen Samt- und Einheitsgemeinden und den verschiedenen Baulastträgern ermöglichen.

Alle (Samt-) und Einheitsgemeinden sollen auf den aktuellsten Stand der Radverkehrsförderung im Landkreis gebracht und auf Förder- und Unterstützungsmöglichkeiten hingewiesen werden.

Moderation: Dipl. Ing. Juliane Krause (plan & rat, Büro für kommunale Planung und Beratung, Braunschweig)

Ort: LKH Arena, Lüner Rennbahn 5, 21339 Lüneburg

Datum: Mittwoch, 28. September 2022

Dokumentation



... zusammenführen.



... informieren.



... diskutieren.

2. Begrüßung



Landrat Jens Böther (Landkreis Lüneburg)



Eike Lengemann (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung)

„Der Landkreis Lüneburg fördert den Radverkehr bereits seit vielen Jahren.“ (Landrat Jens Böther)

Begrüßung: Politische Zielsetzung und Rolle des Landkreis Lüneburg

Landrat Jens Böther begrüßt die Teilnehmenden zur 1. Radverkehrskonferenz des Landkreises und gibt seiner Freude über die hohe Anzahl der Teilnehmenden Ausdruck.

Er unterstreicht das klare Bekenntnis zu mehr Radverkehr im Landkreis Lüneburg. Im Landkreis als ländlich geprägte Region ist der Radverkehr ein besonderes Thema, da mittlere Distanzen zwischen den Gemeinden das Potential haben, auch mit dem Rad zurückgelegt zu werden. Ziel ist die Senkung des Energie- und Ressourcenverbrauchs und die Stärkung des Radverkehrs. Dazu ist das Radverkehrsnetz schrittweise in den nächsten Jahren weiter auszubauen: der Landkreis investiert knapp 4 Millionen Euro in Radwege an Kreisstraßen. Grundlage für die Stärkung des Radverkehrs im Landkreis ist das fortgeschriebene und 2020 vom Kreistag beschlossene Regionale Radverkehrskonzept. Ein besonderes Projekt ist die Radverkehrsförderung 3.0 (RVF 3.0), das der Landkreis Lüneburg zusammen mit der Universität Leuphana erarbeitet.

Er dankt dem Ehrenamtlichen Radverkehrsbeauftragten Olaf Pahl für sein jahrelanges Engagement.

Die Radverkehrskonferenz soll ermutigen, gemeinsam die Verkehrswende zu schaffen, mutig und mit großen und kleinen Schritten viel verändern im Bewusstsein und auf den Straßen. Die

Dokumentation

Radverkehrskonferenz bietet die Möglichkeit zum Austausch über aktuelle Strategien der Radverkehrsförderung, über Best Practice im Radverkehr und dient der Vernetzung der unterschiedlichen Akteure.

Er wünscht der Veranstaltung einen guten Verlauf.

Grußwort

Eike Lengemann (Ansprechpartner Radverkehr beim Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung) überbringt in seinem Grußwort die guten Wünsche der Landesregierung.

Er skizziert die aktuellen Aktivitäten des Landes Niedersachsen zur Förderung des Radverkehrs. So haben sich auf Landesebene die Fördermittel für den Radverkehr mehr als verdoppelt. Hervorgehoben werden die Kommunen in Niedersachsen, die sich besonders engagieren und aktuell mit dem Titel Fahrradfreundliche Stadt ausgezeichnet wurden. Dazu gehören Hameln, Lingen und Osnabrück. Herr Lengemann wünscht den Teilnehmenden der 1. Radverkehrskonferenz einen guten Austausch.

„In Niedersachsen geht der Landkreis Lüneburg in der Radverkehrsförderung beispielgebend voran.“ (Eike Lengemann)

Dokumentation

3. Impulsvorträge

3.1 Verkehrswende im Klimawandel

Herr Prof. Pez geht in seinem Impulsvortrag auf die Bedeutung des Radverkehrs für den Klimaschutz ein. Der fortschreitende Klimawandel mahnt zum Umdenken. Der Straßenverkehr hat einen erheblichen Anteil am CO₂ Ausstoß, der durch das Umsteigen auf andere Verkehrsmittel wie dem Fahrrad reduziert werden kann. Weniger Autoverkehr

- verschafft mehr Energie- und damit politische Unabhängigkeit
- fördert die Gesundheit
- verursacht weniger Unfälle (Vision Zero!)
- verschafft schönere Städte und Siedlungen
- ist energie- und finanzschonend
- verringert Staus und gibt Städten Raum zurück.

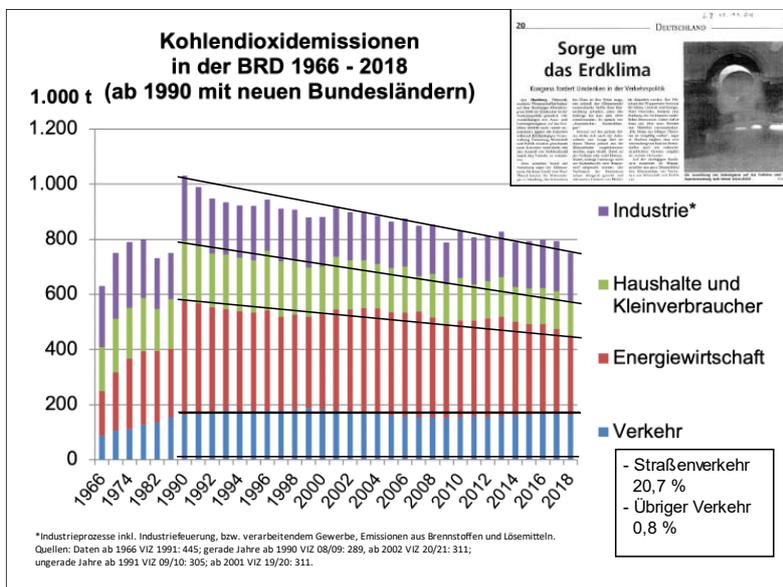
Die Verkehrspolitik hat daher Strategien zur Förderung des Umweltverbundes und zur umwelt- und sozialverträglicheren Verkehrsabwicklung zu verfolgen. Dazu zählen.:

- schnellerer ÖPNV mit mehr Komfort, Gepäck- und Radtransport
- Siedlungsentwicklung an ÖPNV-freundlichen Achsen
- E-Fahrräder verleihen der Verkehrswende einen enormen technischen Schub.

Das Engagement für die Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV, den Rad- und Fußverkehr ist im Sinne lebenswerter Städte und Gemeinden zu stärken. Er erwähnt das Projekt Radverkehrsförderung 3.0. Dieses greife die ERA 1995, 1. Satz Kapitel 1 auf: „Einrichtungen für den Radverkehr sollen das Radfahren flächendeckend sicher und attraktiv gestalten“.



Prof. Dr. Peter Pez
 (Leuphana Universität Lüneburg)



„Einrichtungen für den Radverkehr sollen das Radfahren flächendeckend sicher und attraktiv machen.“ (ERA)

3.2 Aktuelle Themen der Radverkehrsförderung – Herausforderungen und Potentiale im ländlichen Raum

Herr Alrutz gibt in seinem Impulsvortrag einen Überblick, wohin die Reise bei der Radverkehrsplanung geht und welche Herausforderungen an die Infrastruktur aufgrund des Mehr an Radverkehr bestehen. Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 (2021) legt einen Handlungsschwerpunkt auf die Förderung des Radverkehrs im ländlichen Raum. Gegenüber Großstädten und Ballungsräumen, in denen der Radverkehrsanteil deutlich größer ist, stagniert der Radverkehrsanteil im ländlichen Raum bzw. nimmt ab. Weeglängen und das Geschwindigkeitsniveau im Radverkehr nehmen zu, der Einzugsbereich des Fahrrades wird größer und bietet somit Chancen für den ländlichen Raum. Anforderungen an den Radverkehr steigen daher:



Dankmar Alrutz
(Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV-Alrutz,)

- bessere Infrastruktur als Basis für die Fahrradnutzung
- Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV (Chancen für beide Verkehrsträger)
- Durch hohe Qualität im Alltagsradverkehr lässt sich auch Potential bei bisherigen Autopendlern ausschöpfen.

„Folgerungen für die Radverkehrsinfrastruktur: höherer Platzbedarf – breitere Verkehrsanlagen – sichere und gut befahrbare (inter)kommunale Radrouten sind ein wichtiger Baustein, um die Potentiale für den Radverkehr in ländlichen Regionen besser auszuschöpfen.“

Führungsformen in Ortsdurchfahrten, Schutzstreifen als Chance für schmale Straßenräume, der Einsatz von Piktogrammketten, die Radroutenführung über Nebenstraßen, die Einrichtung von Fahrradstraßen sowie attraktive und sichere Querungsanlagen für den Radverkehr werden näher vorgestellt.

Themenübersicht

- Aktuelle Entwicklungen zum Radverkehr
- Ausgewählte Themen zur Führung des Radverkehrs im ländlichen Raum und in kleineren Städten.



3.3 Umsetzung des Radverkehrskonzeptes des Landkreis Lüneburg

Herr Heilmann und Herr Pahl stellen die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Lüneburg seit 2013 vor: Beginnend mit der Gründung der AG Fahrradfreundlicher Landkreis Lüneburg und der Besetzung eines Radverkehrsbeauftragten bis zur Umsetzung investiver Maßnahmen und deren Förderung in den Jahren 2022 bis 2024. Die Radverkehrsstrategie basiert auf vier Handlungsfeldern:

- Planen und Bauen
- Sichern
- Verknüpfen
- Motivieren/ Fördern



Sebastian Heilmann (FD Mobilität Landkreis Lüneburg), Olaf Pahl (Ehrenamtlicher Radverkehrsbeauftragter Landkreis Lüneburg)

Grundlage für das strategische Handeln bildet das Hauptroutennetz, das Identifizieren von Netzlücken und Mängeln sowie der Entwurf von Pendlerrouten. Weitere Bausteine sind das Kooperationsprojekt mit der Leuphana (Radverkehrsförderung 3.0), Radkampagnen wie STADTRADEL (/2.219 aktive Radfahrende/ 64 t CO₂-Einsparung - insbesondere durch die Teilnahme von Schulen, 16 Kitas, 12 Ratsmitgliedern), der Leitfaden Fahrradparken im Landkreis Lüneburg, die Akquirierung von Fördermitteln (GVFG, Kommunalrichtlinie, Stadt und Land, Klimaschutz durch Radverkehr, LEADER/ Ortserneuerung) und Mobilitätsprojekte in Samtgemeinden (öffentliche und gewerbliche LIS, Probefahrten E-Bikes und E-Pkw, E-Bürgerbus, E-Bürgerauto, E-Lastenrad).



3.4 Schnittstellen städtischer Radverkehrsplanung mit dem Umland

Die Hansestadt Lüneburg verfolgt mit der Radverkehrsstrategie 2025 u.a. die Entwicklung hochwertiger Velorouten als schnell befahrbare Arbeitswege und Pkw-Alternativen und strebt dazu die Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden, dem Landkreis Lüneburg und der Metropolregion Hamburg an.

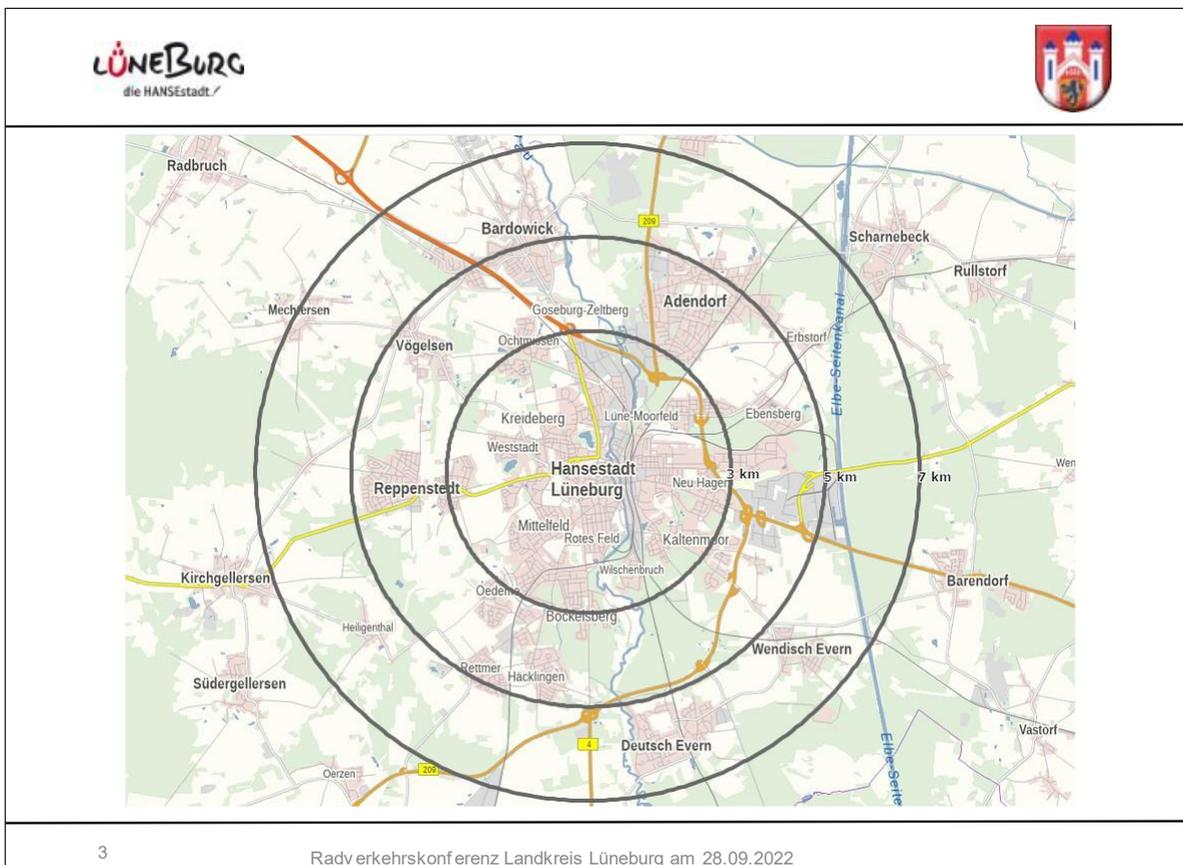
Herr Thöring stellt die Planung der Velorouten vor, die über die Stadtgrenze von Lüneburg hinausgehen:

- Lüneburg – Reppenstedt
- Lüneburg – Adendorf (Premiumroute)
- Lüneburg – Ochtmissen



Michael Thöring (Hansestadt Lüneburg)

Optimierungsbedarf wird bei der interkommunalen Zusammenarbeit gesehen: In räumlicher Hinsicht (zur Vermeidung von Übergängen, die willkürlich wirken und aus Nutzer*innensicht nicht nachvollziehbar sind) und in zeitlicher Hinsicht (durch Generierung von Synergieeffekten/ Kostenersparnissen bei gemeinsamen Ausschreibungen). Vorgeschlagen werden deshalb mindestens 2 x jährliche Arbeitsgespräche mit NLStBV, SBU, Landkreis und Stadt, in denen die Radverkehrsprojekte abgestimmt und ggf. Kostenbeteiligungen vereinbart werden. Diese Arbeitstreffen könnten auch gleichzeitig zum Erfahrungsaustausch dienen, was z.B. die Festlegung von gemeinsamen Standards anbetrifft.



3.5 Rückfragen/ Diskussionsbeiträge

- Im Impulsvortrag von Herrn Alrutz wurde ein Beispiel einer außerörtlichen Fahrradstraße vorgestellt. Das Beispiel ist aus dem Bundesland Brandenburg. In Niedersachsen ist die Ausweisung einer Fahrradstraße außerorts rechtlich nicht möglich. Um den Radverkehr zu fördern, wäre eine Flexibilisierung des Straßenrechts auch in Niedersachsen notwendig. Die Landkreise brauchen dringend rechtliche Handlungsmöglichkeiten.

Antwort: Es sollten die Ermessensspielräume der StVO und der ERA genutzt werden.

- Zur Radverkehrsführung kommen mehr und mehr sogenannte Piktogrammketten zum Einsatz. Außerdem variieren die Piktogramme in ihrer Darstellung je nach Kommune. Ihr Einsatz ist laut StVO aber erst ab einer bestimmten (nachzuweisenden) Radverkehrszahl möglich. Was, wenn keine Handlungsmöglichkeiten gegeben sind aufgrund geringer Radverkehrszahlen?

Antwort: Die Radverkehrsplanung stellt eine Angebotsplanung dar und der Anstieg des Radverkehrs ist zu erwarten. Mit dieser Erwartungshaltung sollte geplant und gehandelt werden. Auch hier gibt es Ermessensspielräume. Aktuell werden Piktogramme je nach Kommune nach ortsspezifischen Besonderheiten eingesetzt. Eine Standardisierung der Piktogramme im Landkreis ist in jedem Fall sinnvoll.

- Für die Förderung des Radverkehrs ist intensive Öffentlichkeits-, Aufklärungs- und Bildungsarbeit erforderlich. Insbesondere in Schulen oder Betrieben gibt es einen hohen Bedarf. Was wird im Landkreis dafür getan?

Antwort: Die Bildungsarbeit ist Bestandteil des Radverkehrskonzeptes des Landkreises. Es sind innerhalb des Handlungsfeldes „Motivieren“ Projekte zur Beteiligung vorgesehen. Im Rahmen der Kampagne Stadtradeln gab es eine hohe Präsenz von Kindern aus Schulen und Kindertagesstätten.



Dokumentation

4. Aus der Praxis: Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen

4.1 Radwegemaßnahmen der NLStBV im Zusammenhang mit dem Radwegekonzept 2016 an Landesstraßen

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr betreut im Regionalen Geschäftsbereich Lüneburg (RGB) 1.100 km Bundes- und Landesstraßen mit ca. 675 km fahrbahnbegleitenden Radwegen. 80% der Bundesstraßen sind mit Radwegen ausgestattet, die Hauptaufgabe liegt hier daher in der Verbesserung des Bestandes. Bei den Landesstraßen sind es 50%, die mit Radwegen ausgestattet sind. Hauptaufgabe besteht hier im Neubau und in der Verbesserung der Radwege, wofür im RGB Lüneburg im Jahr 2022 ca. 1,9 Mio.€ zur Verfügung stehen.



Dirk Möller (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lüneburg)

Herr Möller stellt das Radwegekonzept 2016 an Landesstraßen mit „vordringlichem und „weiterem Bedarf“, im dem ausschließlich Radwege außerorts priorisiert werden vor, ebenfalls das Konzept Gemeinschaftsradweg (Bürgeradweg) (Beispiel im LK Lüneburg: L 254 Oetzendorf – Kleine Hesebeck). Förderprogramme für Radverkehrsvorhaben stehen auf Bundes- und Landesebene zur Verfügung und werden vorgestellt.

Radwegekonzept an Landesstraßen hier: landkreisübergreifende Liste des vordringlichen Bedarfs

| Prio | Straße | Strecke | Landkreis | Typ | Status |
|------|--------|------------------------|-------------------|-----|-------------------------------|
| 1 | L 262 | Dolgow – Wustrow | Lüchow-Dannenberg | GRW | gebaut |
| 2 | L 270 | Wieren – Esterholz | Uelzen | RW | Beschluss rechtskräftig |
| 3 | L 221 | Lüneburg – KV (K 28) | Lüneburg | RW | im Planfeststellungsverfahren |
| 4 | L 233 | Ebstorf – Stadorf | Uelzen | GRW | in Planung |
| 5 | L 232 | Neuhaus – Sückau | Lüneburg | RW | in Planung |
| 6 | L 263 | Bergen – Jiggel | Lüchow-Dannenberg | RW | in der Bauvorbereitung |
| 7 | L 215 | Thieshope – Pattensen | Harburg | RW | in Planung |
| 8 | L 265 | Batensen – Nateln | Uelzen | GRW | im Planfeststellungsverfahren |
| 9 | L 231 | Hitzacker – Streezt | Lüchow-Dannenberg | GRW | in Planung |
| 10 | L 213 | Schätzendorf – Nindorf | Harburg | GRW | im Planfeststellungsverfahren |
| 11 | L 222 | Dahlenburg – Kösdorf | Lüneburg | RW | noch nicht begonnen |
| 12 | L 270 | Esterholz – Uelzen | Uelzen | RW | noch nicht begonnen |

Dokumentation

4.2 Umsetzung des Radverkehrskonzeptes - Prioritätenliste für Radwege an Kreisstraßen

Auf Basis einer Prioritätenliste und eines Beschlusses des Betriebs- und Straßenbauausschusses vom 02.02.2022 begleitet der Betrieb Straßenbau und -unterhaltung (BSU) die Umsetzung von Baumaßnahmen zur Netzlückenschließung bzw. zur Qualitätsverbesserung der Radwege an Kreisstraßen.

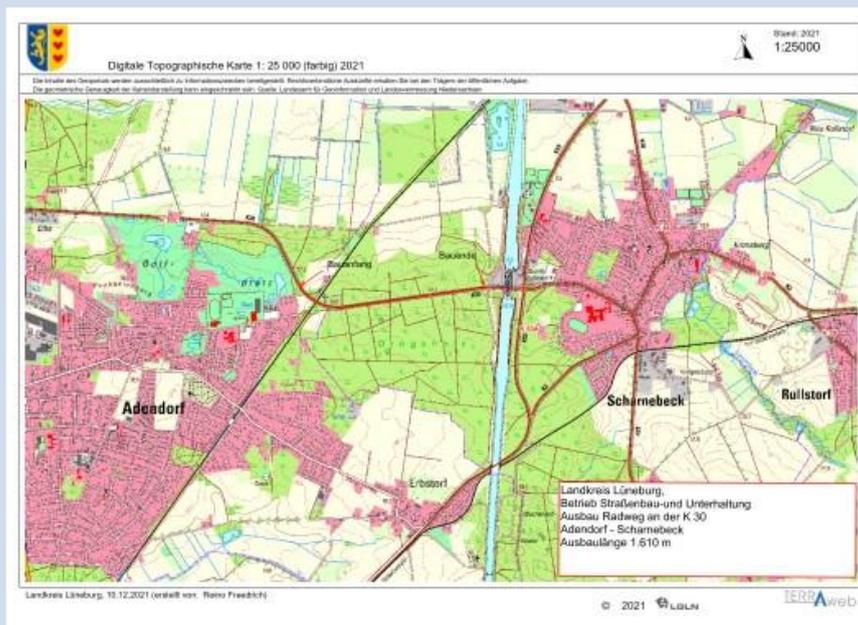
Vorgestellt werden von Herrn Seegers und Herrn Tippe sechs Bauvorhaben des BSU im Landkreis Lüneburg mit unterschiedlichem Verfahrensstand.

Erläutert werden die wesentlichen Verfahrensschritte bei der Umsetzung: Fördermittelantrag – Abfrage Kampfmittelfreiheit – Ausschreibung und Vergabe der Planungen – Grenzfeststellung / Baugrunduntersuchung – Abstimmung mit fachlich Beteiligten – Entwurfs- und Ausführungsplanung – Meldung Baureife – Bauausführung nach Bewilligung Fördermittel und Veröffentlichung der Ausschreibung.



Jens-Michael Seegers (Betrieb Straßenbau und -unterhaltung, Landkreis Lüneburg)

P 01. Ausbau Radweg an der K30. Abschnitt Adendorf– Scharnebeck



Dokumentation

4.3 Radverkehr in Ortsdurchfahrten

Der Fokus des Vortrags von Frau Holste-Gerstenkorn liegt auf der Straßenverkehrsordnung, den entsprechenden Rechtsgrundlagen für den Radverkehr in Ortsdurchfahrten sowie den Ausführungen in den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010).

Die Rechtsvorschriften werden mit Beispielen verschiedener Führungsarten in Ortsdurchfahrten im Landkreis Lüneburg erläutert. Dabei werden die Grenzen und Handlungsspielräume für die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit kritisch beleuchtet.



Katharina Holste-Gerstenkorn, Fachdienst Straßenverkehr, Landkreis Lüneburg)

Die Benutzungspflicht von Radwegen, verkehrsrechtliche Anordnungen von benutzungspflichtigen baulich angelegten Radwegen sowie die Anlage von Schutzstreifen, Fahrradstraßen und Radfahrstreifen werden erläutert und rechtlich eingeordnet.

Straßenverkehrs -Ordnung (StVO)

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs -Ordnung (VwV-StVO)



Zustand der Verkehrsfläche genügt den Erfordernissen des Radverkehrs???



Verkehrsfläche wird in einem den Erfordernissen des Radverkehrs genügenden Zustand unterhalten???







Landkreis Lüneburg | FD Straßenverkehr | Radverkehr in Ortsdurchfahrten Seite 10

4.4 Gestaltung und Förderung der Ortsdurchfahrten in der Region Hannover

Die Region Hannover ist in Niedersachsen in Hinblick auf den Radverkehr beispielgebend. Ein Blick auf die Landeshauptstadt und ihre Praxis setzt Impulse bei der Gestaltung von Ortsdurchfahrten für den Radverkehr. Frau Schepelmann erläutert in ihrem Vortrag:

- das Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover
- die Herleitung der Führungsformen des Radverkehrs in der Region Hannover
- die Umsetzung / Best-Practice-Beispiele
- die Förderung von Maßnahmen



Wiebke Schepelmann (ÜSTRA Hannover)

Grundlage für das Handeln im Radverkehr bilden der im Jahr 2011 durch die Regionsversammlung beschlossene VEP, das Handlungskonzept Radverkehr „umsteigen: aufsteigen“ 2014/2015 und das regionsweite, flächendeckende Radverkehrsnetz für den überörtlichen Radverkehr mit baulastübergreifendem Vorrangnetz. Nach der Auswahl der Führungsformen des Radverkehrs anhand der Belastungsdiagramme der ERA konnte festgestellt werden, dass für 90% der Kreisstraßen-Ortsdurchfahrten eine Führung der Radfahrenden auf der Fahrbahn angezeigt war. Von 2017 bis 2021 wurden 49 Ortsdurchfahrten im Vorrangnetz überprüft und in Folge Schutzstreifen und Piktogramme markiert, Fahrbahndecken saniert, Querungshilfen für Radfahrende angelegt sowie von 2018 bis 2022 zwei Radwege aus- und sieben Radwege neu gebaut.



Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover

2022 VEP „Aktionsprogramm Verkehrswende“



Siehe auch:
[VEP 2035+ | Verkehrsplanung & -entwicklung |](#)
[Mobilität | Leben in der Region Hannover](#)

4.5 Rückfragen/ Diskussionsbeiträge

- Um eine Radschnellverbindung umsetzen zu können, müssen 2.000 Radfahrende/Tag auf der Strecke generiert werden: wie soll diese Zahl erreicht werden?

Antwort: 2.000 Radfahrende/Tag für Radschnellverbindungen (prognostiziertes Potenzial) ist eine Empfehlung aus den Hinweisen für Radschnellverbindungen (H RSV) und nicht zu hoch gegriffen. Aus Erfahrung weiß man, dass die Zahl schnell erreicht ist. Sie stellt aus Sicht der Fachleute keine große Hürde dar.

- Können Landeszuschüsse genutzt werden, um einen Gemeinschaftsradweg umzusetzen? Und was ist für die Umsetzung eines Bürgerradweges mit hoher örtlicher Priorität erforderlich?

*Antwort: Fördermittel des Landes können nur für Landesstraßen mit den Standards des Landes eingesetzt werden. Für die Umsetzung des Bürgerradweges sind keine allzu hohen Hürden gelegt: Voraussetzung ist ein Bürger*innen-Wille, d.h. die Gründung einer Bürgerinitiative oder eines Vereins, für den die Kommune bei Planung, Grunderwerb und ggf. Bau die Federführung übernimmt sowie Planungsgespräche, die in eine Vereinbarung zwischen Kommune und dem RGB Lüneburg münden sollten.*

- Der Radverkehr in der Region ist stark durch den Tourismus geprägt. Radfahrtouristen nutzen eher Radwege abseits der Landesstraßen, da entlang der Landesstraße führende Radwege für Radtouristen eher unattraktiv sind. Warum können Wege abseits der Landesstraße nicht gefördert werden? Radwege an Landstraßen bleiben so vom (im Landkreis starken) Tourismus ungenutzt, das macht keinen Sinn.

Antwort: Radwege abseits von Landesstraße können auch gefördert werden, nur eben nicht aus Mitteln des Landes zum Bau von Radwegen an Landesstraßen. Es bestehen aber auch andere Fördertöpfe für die genannten Radwege.



5. Radverkehrsförderung auf lokaler Ebene und im Landkreis Lüneburg

Erster Kreisrat Herr Krumböhrer führt in den nächsten Themenblock ein.

Sein Vortrag ist ein Plädoyer für eine neue Mobilitätskultur und die Bedeutung des Radverkehrs.

Die Rahmenbedingungen für eine neue Radkultur sind „von unten“ klar und deutlich zu formulieren, um erforderliche Veränderungen im Recht zu bewirken sind sie als Forderungen an die Politik „nach oben“ (Land und Bund) zu richten. Beispiele aus anderen Bundesländern zeigen, dass ein flexibler Umgang mit den rechtlichen Grundlagen den Handlungsspielraum für im Radverkehr Verantwortliche in Gemeinden und Kommunen deutlich vergrößert – in NRW z.B. werden Radschnellverbindungen per Gesetz zu Landesstraßen und unterliegen damit einem Anspruch auf Förderung durch das Land.



Erster Kreisrat Jürgen Krumböhrer (Landkreis Lüneburg)

„Die Rahmenbedingungen für eine neue Radkultur sind von unten einzufordern.“

Zwischenfazit: Radverkehr auf lokaler Ebene im Landkreis Lüneburg

Handlungserfordernisse

- Neue Mobilitätskultur und die Bedeutung des Radverkehrs
- Integration mit dem ÖPNV und Fußverkehr
- Anpassungen im Verkehrsrecht
- Radverkehr immer mitdenken: Schulen, Betriebe, Kommunen, ...
- Straßenraum ist eine wertvolle kommunale Ressource
- Ins Tun kommen!



Dokumentation

Mitarbeiter*innen des Fachdienstes Mobilität im Landkreis Lüneburg sowie der Polizeiinspektion Lüneburg, Lüchow-Dannenberg, Uelzen stellen in Kurzvorträgen Projekte und Aktivitäten des Landkreises vor:

- **Radverkehrsförderung 3.0 (Marina Schweikert (FD 45))**

Vorstellung des Kooperationsprojektes mit der Leuphana (Prof. Pez). Aufbau einer Datenbank mit Mängelanalyse für das sogenannte „Schönnetz“ (gut befahrbare Wege mit dem Rad) in Kooperation mit den Gemeinden (bislang schon 1.000 km kartiert)

- **Förderrichtlinie Radverkehr und Fördermittelakquise (Inga Masemann (FD 02))**

Vorstellung der Richtlinie zur Förderung des Radverkehrs im LK Lüneburg: Nennen der förderfähigen Maßnahmen, Stichtage (15.03./ 15.09.) und einzureichende Unterlagen

- **Lokale Rad- und Nahmobilitätskonzepte (Tobias Winkelmann (FD 45))**

Lokale Rad- und Nahmobilitätskonzepte werden als Grundlage für baulich infrastrukturelle als auch weiche Maßnahme vorgestellt. Ein wichtiger Aspekt ist die Schulwegsicherheit

- **Präventionsarbeit der Polizeiinspektion Lüneburg: Schulwege (Martin Schwanitz (Polizeiinspektion Lüneburg, Lüchow-Dannenberg, Uelzen))**

Vorstellung der vielfältigen Aktivitäten der Präventionsarbeit der Polizei und der Verkehrswacht im Landkreis im Rahmen der Schulwegsicherheit (Gelbe Füße, Fahrradparcours, Lichttunnel, Schulweglotsen ...)



Marina Schweikert
(Fachdienst Mobilität, Landkreis Lüneburg)



Inga Masemann (Fachdienst Kreisentwicklung/
Wirtschaft/ Klimaschutz, Landkreis Lüneburg)

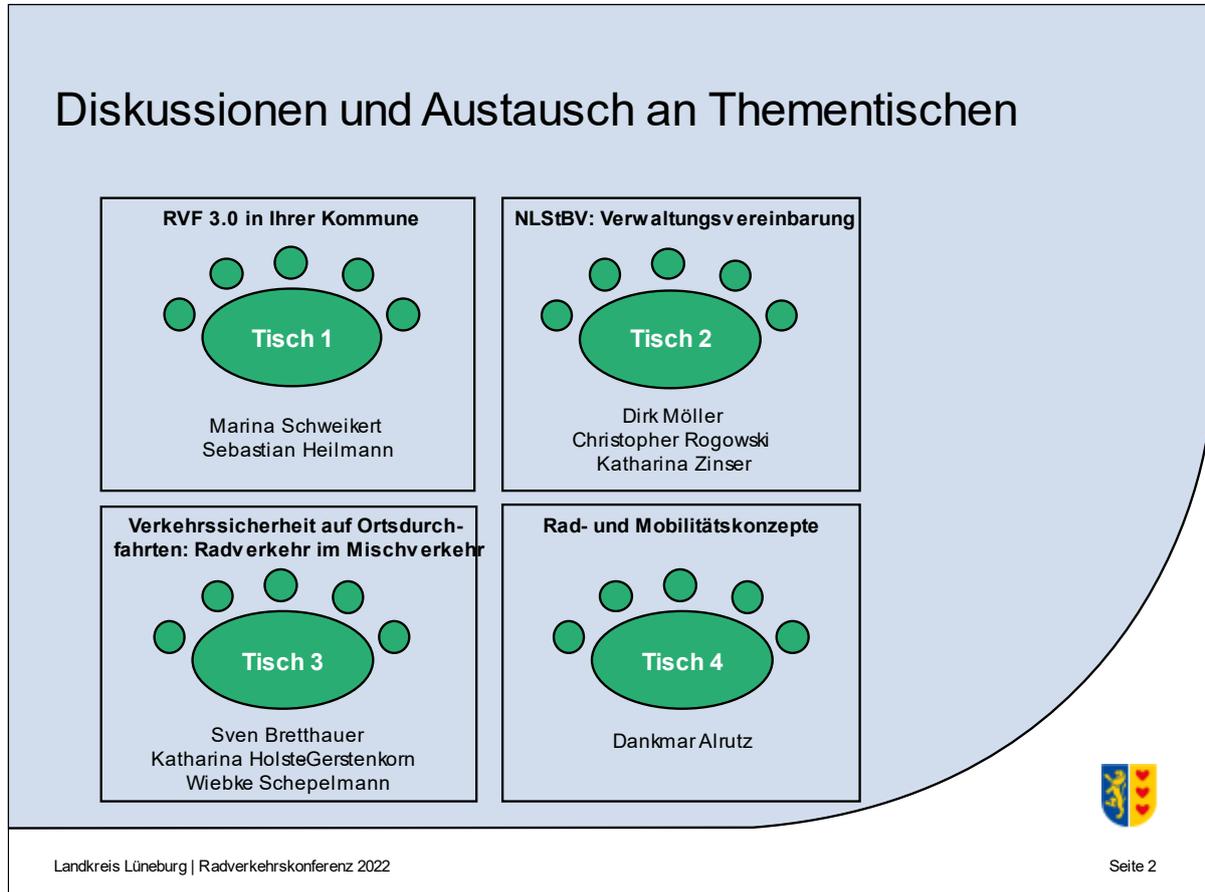


Tobias Winkelmann
(Fachdienst Mobilität, Landkreis Lüneburg)



Martin Schwanitz (Polizeiinspektion Lüneburg,
Lüchow-Dannenberg, Uelzen)

6. Diskussion und Austausch an Thementischen (Block 1)



Im weiteren Verlauf der Radverkehrskonferenz werden einzelne Themen an Thementischen vertieft diskutiert. Es sind in zwei Blöcken jeweils vier Thementische. Zu Beginn wird durch die Moderation am Thementisch ein inhaltlicher Input gegeben. Diskussionsbeiträge, Anregungen etc. werden auf Moderationskarten notiert. In jedem Block besteht die Möglichkeit, einmal zu wechseln (nach 25 Minuten). Die Moderation wiederholt in der 2. Runde den Input, weitere Diskussionsbeiträge/ Anregungen werden notiert. Die Ergebnisse werden am Ende jeden Blockes im Plenum vorgestellt. Dabei sollte auf die Hauptpunkte der Diskussion, die nächsten Schritte und mögliche Projektideen eingegangen werden.

Im Block 1 sind es die vier Themen

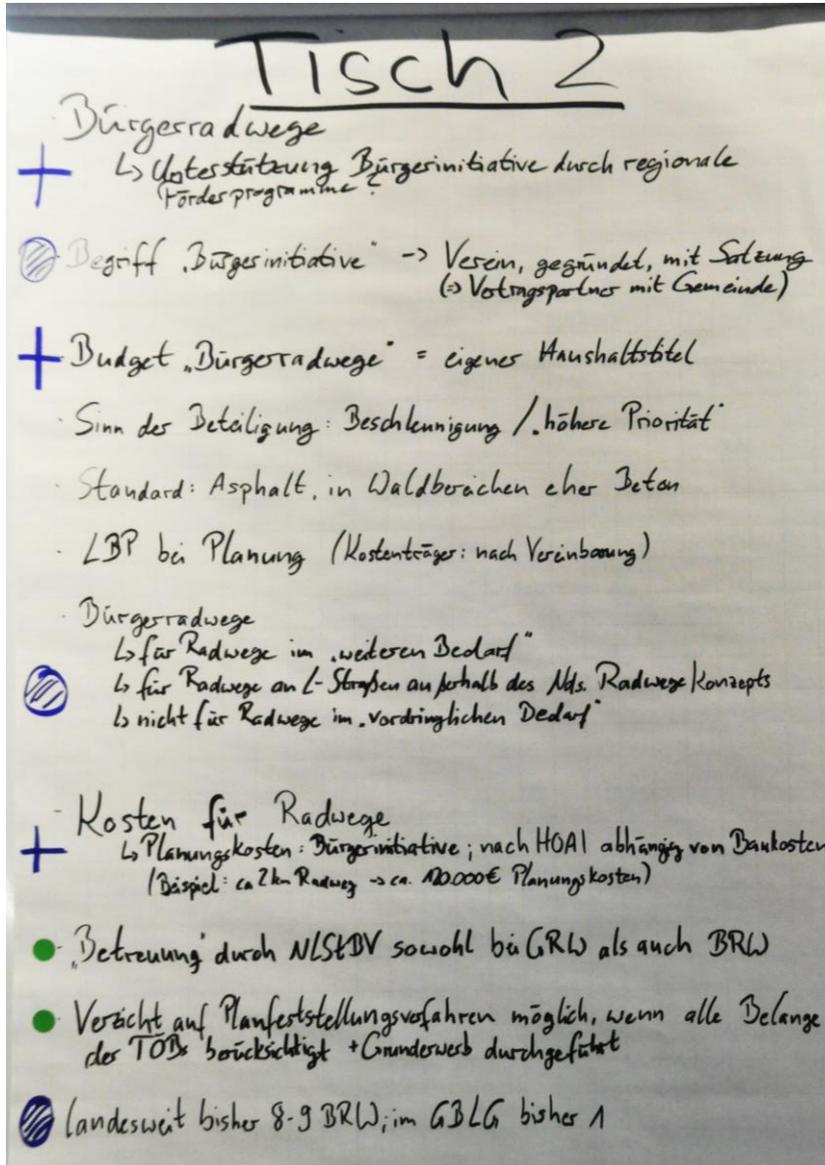
- **RVF 3.0 in Ihrer Kommune**
- **NLStBV: Verwaltungsvereinbarung zu Ortsdurchfahrten**
- **Verkehrssicherheit auf Ortsdurchfahrten: Radverkehr im Mischverkehr**
- **Rad- und Nahmobilitätskonzepte**

Dokumentation

6.1 RVF 3.0 in Ihrer Kommune

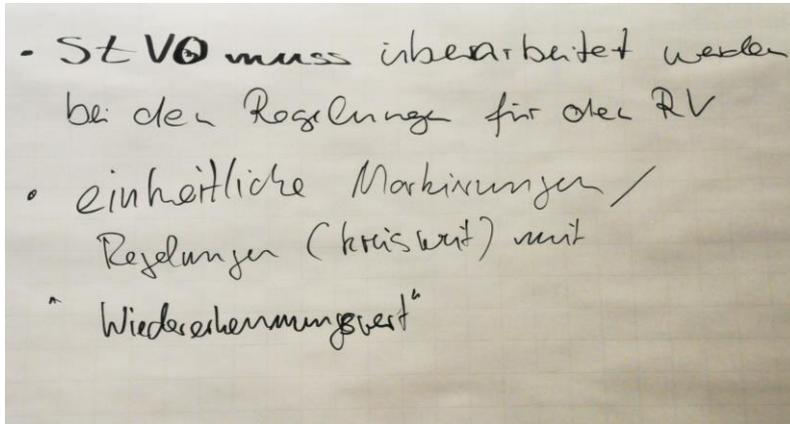


6.2 NLStBV: Verwaltungsvereinbarung zu Ortsdurchfahrten



Dokumentation

6.3 Verkehrssicherheit auf Ortsdurchfahrten: Radverkehr im Mischverkehr



- StVO muss überarbeitet werden
bei den Regelungen für den RV

- einheitliche Markierungen /
Regelungen (Kreiswert) mit
"Wiedererkennungswert"

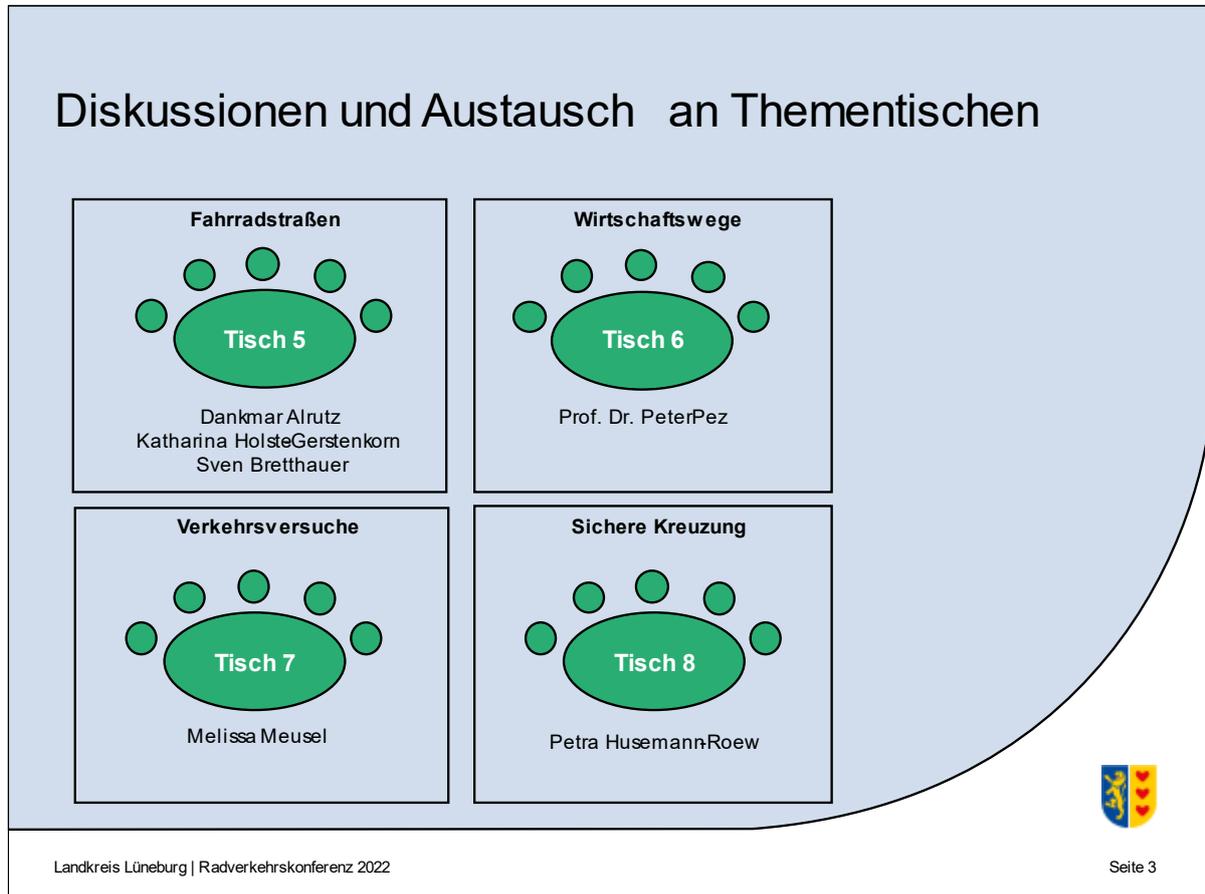


Dokumentation

6.4 Rad- und Nahmobilitätskonzepte



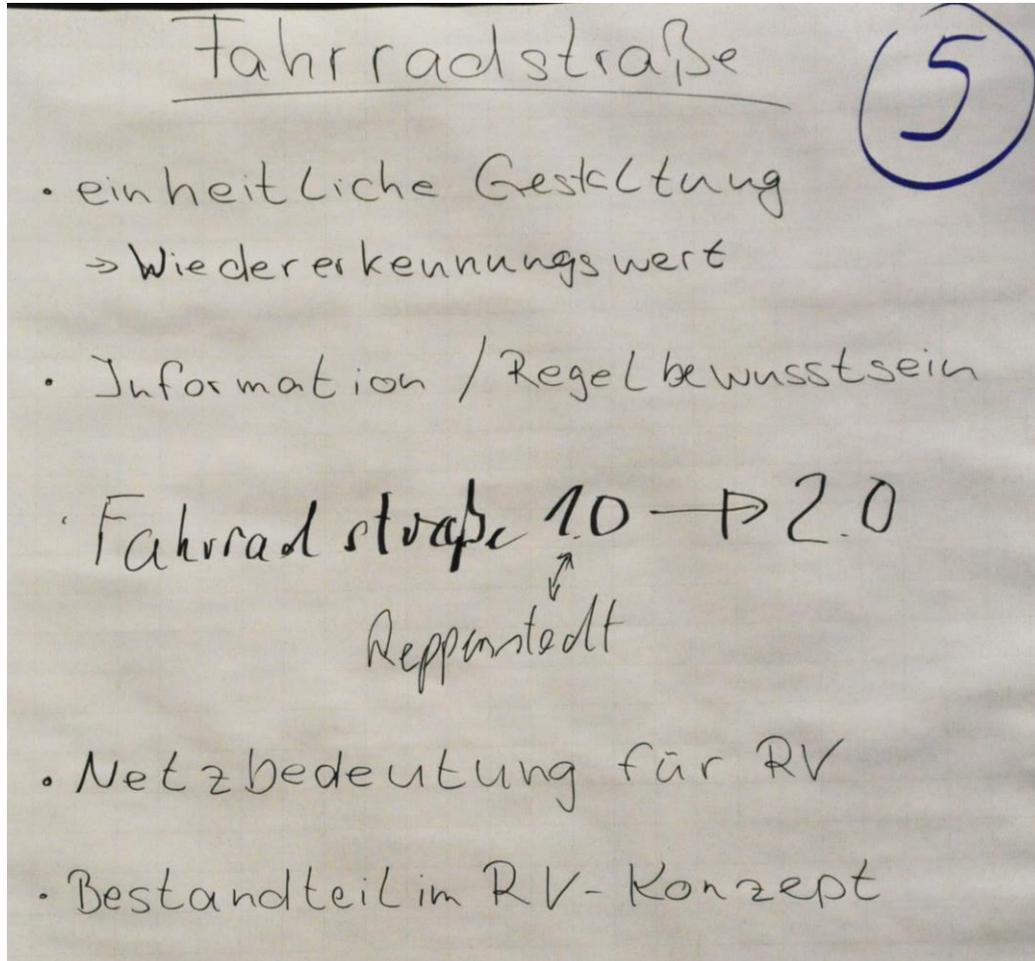
7. Diskussion und Austausch an Thementischen (Block 2)



Im Block 2 sind es die vier Themen

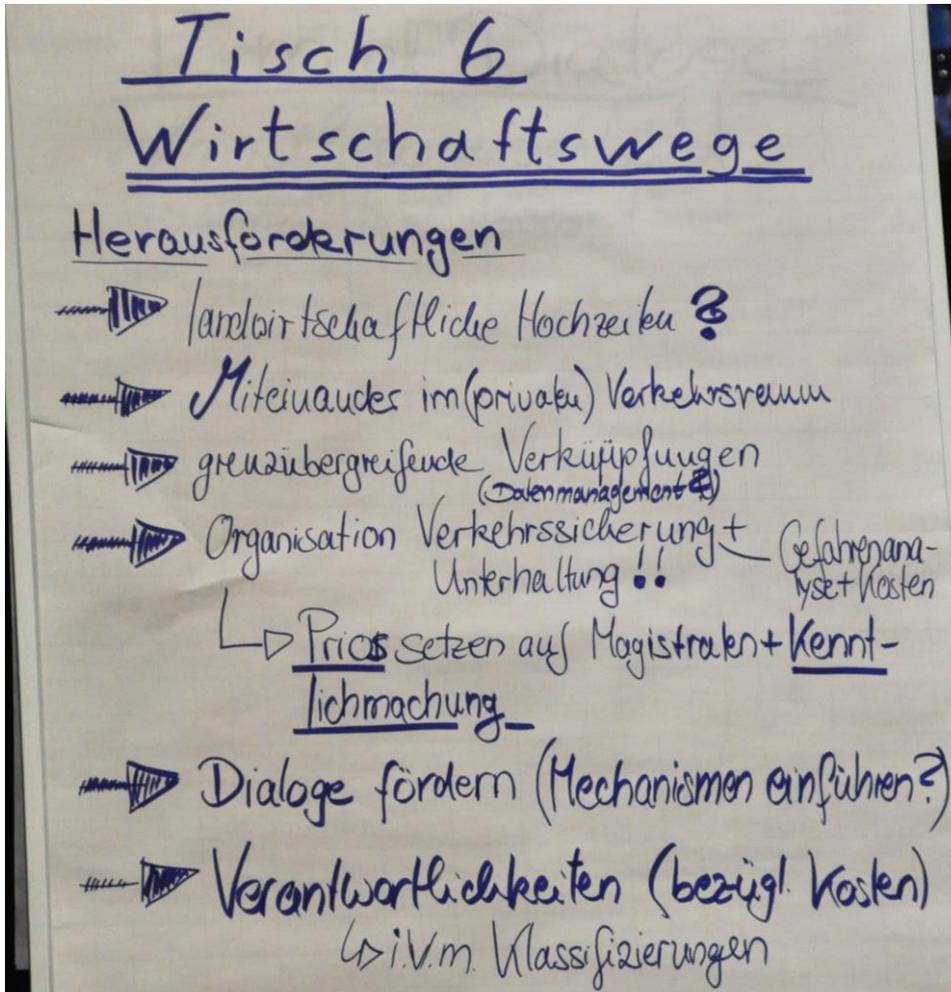
- **Fahrradstraßen**
- **Wirtschaftswege**
- **Verkehrsversuche**
- **Sichere Kreuzung**

7.1 Fahrradstraßen



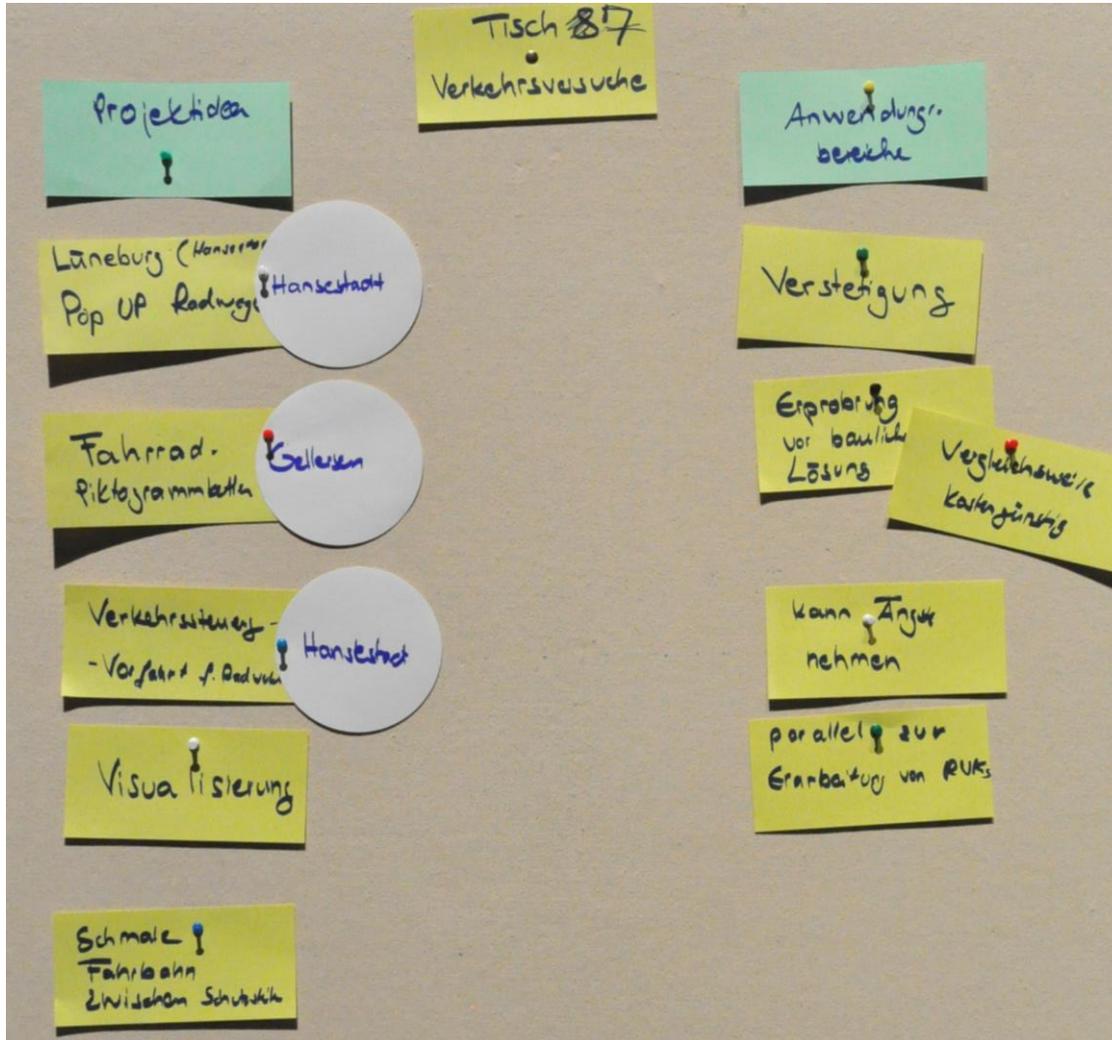
Dokumentation

7.2 Wirtschaftswege



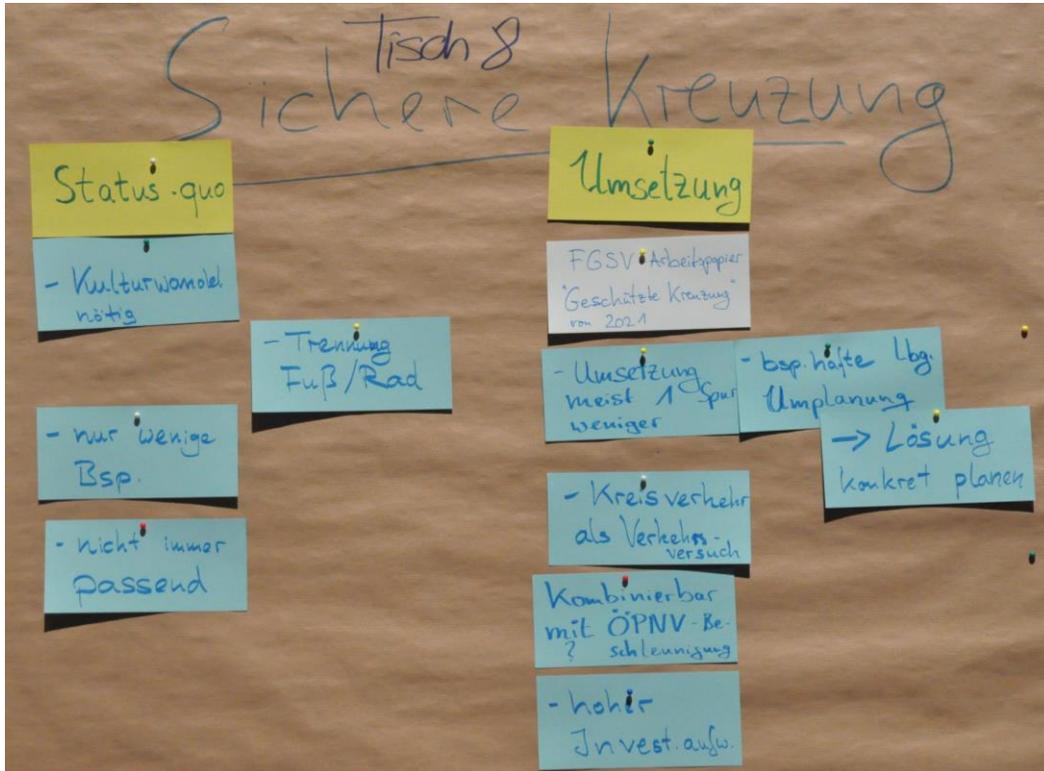
Dokumentation

7.3 Verkehrsversuche



Dokumentation

7.4 Sichere Kreuzung



8. Fazit Thementische

In insgesamt 3,5 Stunden wurden die acht Schwerpunktthemen des Radverkehrs an den Thementischen intensiv diskutiert. Als Fazit kann festgehalten werden:

- Es besteht Einigkeit darin, dass das Kommunikationsmanagement auf Landkreisebene verbessert werden soll. Dazu zählen Arbeitsgespräche zur Abstimmung der Radverkehrsplanungen zwischen Stadt und Landkreis. Vorgeschlagen wird ebenfalls ein Onlinetool für alle Kommunen, das dem erhöhten Bedarf an Information, Austausch, Vernetzung und Beratung gerecht wird.
- Deutlich wird, dass das Modell des „Bürgerradwegs“ (bisher für den „nicht vordringlichen Bedarf“ vorgesehen) mehr Beachtung finden sollte. So könnte z.B. das Radwegkonzept 2016 des Landes Niedersachsen in der Art fortgeschrieben werden, dass Bürgerradwege auch vordringlich umgesetzt und (durch regionale Förderprogramme) gefördert werden.
- Um den Radverkehr im Mischverkehr sicherer zu machen, sind landkreisweit einheitliche Lösungen bei der Gestaltung der Ortsdurchfahrten für den Radverkehr erforderlich. Vorbild ist hier die Landeshauptstadt Hannover. Dringender Bedarf wird bei der Überarbeitung der StVO und den Regelungen für den Radverkehr angemahnt.
- Das Element Piktogrammketten (bisher in der Gemeinde Adendorf realisiert) soll nach einheitlichen Standards ein Entwurfselement im Landkreis darstellen, entsprechende Hinweise sollten ausgearbeitet werden.
- Konsens besteht darin, dass Radverkehrs- und Nahmobilitätskonzepte auch in kleinen Gemeinden sinnvoll sind. Grundlagen sind einheitliche Standards, integrative Herangehensweise und Bürgerbeteiligungsverfahren.
- Raum nimmt das Thema Fahrradstraßen ein: Als wichtiges Instrument zur Förderung des Radverkehrs und mit Bedeutung für das Radnetz sollten sie Bestandteil eines jeden Radverkehrskonzeptes werden. Einheitliche Gestaltung und hoher Wiedererkennungswert im Gebiet des Landkreises sind wichtig. Auch die Einrichtung von Fahrradstraßen außerorts sollte ausprobiert werden.
- Festgehalten wird, dass zum Kooperationsprojekt Radverkehrsförderung 3.0 die Kommunikation mit den Gemeinden verbessert werden muss. Die Entwicklung von Musterverträgen (zwischen Kommunen und Privateigentümern der Landwirtschaft), in denen z.B. Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten regelt werden, sind ein hilfreiches Mittel für den weiteren Ausbau des Radnetzes auf Wirtschaftswegen.
- Ein Plädoyer wird für die Durchführung von Verkehrsversuchen (rechtliche Grundlage § 45 StVO) gehalten. Projekte wie der Ausbau von Fahrradstraßen, von Pop-up-Radwegen oder kostenintensive Planungen können vorab erprobt werden. Aus einer Probephase könnte nach positiven Erfahrungen eine Verstetigung eintreten.
- Die Vorstellung und Diskussion der „Sicheren Kreuzung“ (ADFC Bayern) zeigt, dass ein Umbau zu sicheren Kreuzungen nur erfolgen kann, wenn der Straßenraum neu umverteilt wird (meist eine Pkw-Spur weniger). Es wird dem Wunsch Ausdruck verliehen, in der Kreisstadt Lüneburg den Versuch der Umgestaltung eines Kreisverkehrs wie in den Niederlanden zu erproben.
- Dem Thema Schulwegsicherheit muss mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden. Dazu zählen u.a. sichere Fahrradabstellmöglichkeiten an Kitas und Schulen, der Ausbau des Verkehrsübungsplatzes und das Unterbinden des Bring- und Holverkehrs.

9. Impulse für Rad- und Nahmobilität im ländlichen Raum

Abschluss mit dem Ersten Kreisrat Krumböhmer:

Herr Krumböhmer knüpft zum Abschluss der Veranstaltung an seine Kernthese an: es braucht eine neue Mobilitätskultur. Der Kongress sei dafür ein sehr guter Start.

Weitere Veranstaltungen sollten folgen, um an einer gemeinsamen Vision zu arbeiten: eine neue Mobilitätskultur. Der Weg dorthin ist lang, es gibt noch viele Probleme zu lösen und dies braucht Kraft. Um die Kräfte zu bündeln wirbt Herr Krumböhmer für die Wiederholung eines Radverkehrskongresses mit einem noch größeren Teilnehmerkreis, mit einem Tagesprogramm, z.B. für ganz Niedersachsen.

Herr Krumböhmer erwähnt das neue und gut aufgestellte Team im Fachdienst Mobilität und nennt die Ausschreibung eines Mobilitätsplans für den Landkreis Lüneburg als nächsten wichtigen Schritt.

Herr Krumböhmer fordert zum Dabeisein, Weiter- und Mitmachen auf („Lassen Sie uns ins Tun kommen“) und schließt den Radverkehrskongress mit einem Dank an alle Akteure.

„Aus Erfahrung wissen wir, dass zur Erreichung der Ziele 5% der Energie in Theorie und Planung fließen, aber 95% für die Umsetzung nötig sind.“



Erster Kreisrat Jürgen Krumböhmer
(Landkreis Lüneburg)

