

Stadt Lüneburg

BYPAD - Audit der Radverkehrspolitik

Schlussbericht Juli 2004



Stadt Lüneburg

BYPAD - Audit der Radverkehrspolitik

Schlussbericht im Rahmen des EU-Forschungsprojektes BYPAD+
Bicycle Policy Audit 2003 – 2005, SAVE 2002-075

Auftraggeber: - Europäische Kommission,
Generaldirektion Energie und Verkehr (DG TREN)
- Stadt Lüneburg, Fachbereich 3
- Bürgerservice, Sicherheit, Verkehr und Umwelt -

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
Große Barlinge 72 a
D - 30171 Hannover
Telefon 05 11 - 80 80 37
Fax 05 11 - 80 46 37
E-Mail PGV@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bearbeitung: Detlev Gündel
Gabriele Skorning

Hannover, im Juli 2004

Inhalt

0	Zusammenfassung	III
1	Einführung	1
2	BYPAD+ in Kürze	1
2.1	Überblick	1
2.2	Der BYPAD-Ansatz	2
2.3	Module im Fragebogen.....	4
2.4	Bewertungsstufen.....	7
3	Lüneburg und seine Radverkehrspolitik	9
3.1	Kurzcharakteristik.....	9
3.2	Ausgangslage	9
3.3.	Zielsetzung und Vorgehen bei der Radverkehrsförderung	10
3.3.1.	Ziele	10
3.3.2	Entwicklung und Strategie der Radverkehrsförderung	10
3.4	Gesamtkonzept.....	11
3.4.1	Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur	11
3.4.2	Wegweisung und Orientierung	12
3.4.3	Fahrradparken	12
3.4.4	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	12
3.4.5	Serviceangebote und Öffentlichkeitsarbeit	13
3.4.6	Verkehrssicherheit für Radfahrende	13
3.4.7	Zuständigkeiten für den Radverkehr	14
3.4.8	Finanzierung	14
3.4.9	Spezielle Untersuchungen.....	15
3.5	Wirkungen der Radverkehrspolitik in Lüneburg	15
3.5.1	Bewertungen durch die Nutzer	15
3.5.2	Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr	16
3.5.3	Verkehrssicherheit	17
3.5.4	Bewertungen durch Experten	18
3.5.5	Vorläufige Bewertung.....	18
4	Ergebnisse des ersten BYPAD-Meetings	19
4.1	Überblick	19
4.2	Modul 1: Nutzeranforderungen (Fragen 1 bis 3).....	22
4.3	Modul 2: Steuerung der Fahrradpolitik (Fragen 4 bis 6).....	23

4.4	Modul 3: Strategien und Konzepte (Fragen 7 bis 8)	24
4.5	Modul 4: Finanzielle und personelle Ressourcen (Fragen 9 bis 11)	24
4.6	Modul 5: Infrastruktur, Sicherheit, Dienstleistungen (Fragen 12 bis 19)	26
4.7	Modul 6: Kommunikation und Erziehung (Fragen 20 bis 23)	29
4.8	Modul 7: Zielgruppen und Partnerschaften (Fragen 24 bis 29)	31
4.9	Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Fragen 30 bis 31)	33
4.10	Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit (Fragen 32 bis 35)	33
5	Ergebnisse des zweiten Treffens am 23. Juni 2004	35
5.1	Überblick	35
5.2	Infrastrukturmaßnahmen	36
5.3	Öffentlichkeitsarbeit	37
5.4	Radverkehrskonzept	38
5.5	Kommunikation innerhalb der Verwaltung	39
5.6	Erhöhung der Finanzmittel	39
5.7	Fahrradboxen	40
6	Feedback der Teilnehmer	41
6.1	... zur ersten Sitzung am 28. April 2004	41
6.2	... zur zweiten Sitzung am 23. Juni 2004	42
7	Literatur und Quellen	44
Anhang	47

0 Zusammenfassung

Als Überblick für den Zeit- und Arbeitsablauf dient der folgende Ablaufplan.

Ablauf des BYPAD-Audits in Lüneburg			
Schritt	Aktivität	Involvierte Akteure	OK
1	Zusammenstellung der Evaluationsgruppe + Terminvereinbarungen + Versand Anforderungskatalog Hintergrundinformationen	Kontaktperson Stadtverwaltung + BYPAD-Auditor	✓
2	Zusammenstellung Hintergrundinformationen und Versand an BYPAD- Auditor	Kontaktperson Stadtverwaltung + ggf. andere Personen und Ämter	✓
3	Versand BYPAD-Fragebögen per E-mail	Mitglieder der Evaluationsgruppe	✓
4	Individuelles Ausfüllen der BYPAD-Fragebögen inkl. Abstimmung innerhalb der drei Audit-Parteien + Rücksendung der ausgefüllten Fragebögen per E-mail an BYPAD-Auditor	Mitglieder der Evaluationsgruppe	✓
5	Auswertung der Fragebögen	BYPAD-Auditor	✓
6	1. Audit-Treffen (28.4. 2004) Konsensgespräch kompilierter Fragebogen mit den Antworten der Mitglieder der Evaluationsgruppe	Evaluationsgruppe, BYPAD-Auditor BYPAD-Assistent	✓
7	Auswertung des Konsensgesprächs Auswertung Hintergrund- informationen, Erstellung Zwischenbericht	BYPAD-Auditor BYPAD-Assistent	✓
8	Versand Zwischenbericht an Mitglieder der Evaluations- gruppe per E-Mail	BYPAD-Auditor	✓
9	Lesen und Stellungnahme Zwischenbericht	Evaluationsgruppe	✓
10	2. Audit-Treffen (23.6.2004): Formulierung von Qualitäts- zielen + Maßnahmen	Evaluationsgruppe, BYPAD-Auditor BYPAD-Assistent	✓
11	Erstellung Schlussbericht und Qualitätsplan, Qualitätslabel, Zertifikat	BYPAD-Auditor	✓

Bewertung

Die Qualität der Radverkehrsförderung in Lüneburg wurde von den Teilnehmern am BYPAD-Verfahren nach Beantwortung eines 35 Punkte umfassenden Fragebogens mit einer 1,7 bei einer höchstmöglich zu erreichenden Note von 4,0 bewertet. Laut BYPAD-Philosophie bewegt sich damit die Fahrradpolitik in Lüneburg in einem von anderen Feldern der Stadtentwicklungsplanung relativ isolierten Bereich mit noch zu geringer Bindungskraft.

Die Ergebnisse im schnellen Überblick sind der Tabelle auf Seite VI zu entnehmen. Zu den Inhalten der Module und zur Definition der Bewertungsstufen vgl. Kap. 2.3.

Während die Auswertung des Unfallgeschehens mit Radfahrern, die Eingrenzung der Autonutzung durch die innerstädtische Verkehrsberuhigung und die Kombination mit dem öffentlichen Verkehr die höchsten Noten erhielten, wurden die Förderung des Radfahrens bei Beschäftigten örtlicher Arbeitgeber und als Qualitätsverbesserung für den Einzelnen selbst (gesundheitliche und soziale Aspekte) am schlechtesten bewertet. Da sich jedoch daraus noch keine Aussagen bzgl. der am dringendsten erforderlichen Verbesserungen ableiten lassen, wurden bei der 2. Sitzung der BYPAD-Gruppe, ergänzt durch eine Analyse des Autors über die Stärken, Schwächen und Chancen des Radverkehrs in Lüneburg, Vorschläge hinsichtlich des zukünftigen Handlungsrahmens der Radverkehrsförderung in Lüneburg ausgearbeitet.

Handlungsfelder

Als wichtigste Handlungsfelder wurden dabei definiert:

Infrastruktur

- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Angebot von kostenlosen Fahrradabstellplätzen am Bahnhof
- Fahrradfreundlichere Schaltung/ Bedienung von Lichtsignalanlagen
- Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit wichtiger Radverkehrsverbindungen
- Öffnung weiterer Einbahnstraßen
- Erhöhung der Durchlässigkeit der Fußgängerzone
- Aufstellung von Fahrradboxen

Öffentlichkeitsarbeit

- Ausarbeiten einer Info- und Werbekampagne pro Fahrrad mit den Schwerpunkten „Das Fahrrad im Berufsverkehr/ als Alltagsverkehrsmittel“ und Fahrradtourismus

Radverkehrskonzept

- Erstellen eines verbindlichen Radverkehrskonzeptes, welches Bedarf und Dringlichkeiten festlegt und dabei Elemente wie z.B. Fahrradrouten beinhaltet. Nur mit solch einem ganzheitlichen Konzept bestehen zukünftig auch Chancen auf Förderung aus GVFG-Mitteln des Landes.

Steuerung und Finanzen

- feste Verankerung des Radverkehrs als Bestandteil der Stadtentwicklungspolitik
- gemeinsame Sitzungen von Bau- und Verkehrsausschuss bei größeren Projekten
- Wiederbelebung der AG Verkehr
- Einbeziehung des ADFC im Vorfeld von formellen Planungsverfahren
- Sicherung der finanziellen Ausstattung auf dem Stand von 2003
- Einwerbung von Drittmitteln für Kampagnen

MODUL		Punkte	
Frage		Frage	Modul
1 NUTZERANFORDERUNGEN			1,8
1	Ermittlung der Nutzeranforderungen	2,0	
2	Management der ermittelten Daten	1,0	
3	Einbeziehung der Nutzergruppen	2,5	
2 STEUERUNG DER POLITIK			2,0
4	Vorbereitung und Ausführung der Fahrradpolitik	2,5	
5	Rang der Fahrradpolitik	2,5 kein Konsens	
6	Interne und externe Lenkungsorgane	1,0	
3 STRATEGIE & KONZEPTE			1,8
7	Inhalt der Fahrradpolitik & Integration in größeren Kontext	2,0	
8	Sicherstellung von Umsetzung der Maßnahmen des Fahrradkonzepts	1,5	
4 FINANZ- & PERSONALMANAGEMENT			1,8
9	Sicherstellung der Finanzierung	3,0 Etat sehr gering	
10	finanzielle Unterstützung von Maßnahmen Dritter	0,5	
11	Qualifikation und Weiterbildungsmöglichkeiten	2,0	
5 INFRASTRUKTUR, SICHERHEIT, DIENSTLEISTUNGEN			2,2
12	Verbesserung Infrastruktur	2,0	
13	Unterhaltung Infrastruktur	2,0	
14	Orientierung	2,0	
15	Fahrradparken	2,0	
16	Vorbeugung Fahrraddiebstahl und Vandalismus	2,0	
17	Sicherheitsverbesserungen	2,5	
18	Kombination ÖV-Radverkehr	3,0	
19	Serviceangebote	2,0	
MODUL		Punkte	

Frage		Frage	Modul
6 KOMMUNIKATION & ERZIEHUNG			1,1
20	Kommunikation der Fahrradpolitik (Entscheidungsträger)	2,0	
21	Imageverbesserung Radverkehr	1,5	
22	lebenslanges Rad fahren fördern	0,0	
23	Erziehung und Radfahrtraining	1,0	
7 ZIELGRUPPEN & PARTNERSCHAFTEN			1,6
24	Förderung Fahrradnutzung bei Beschäftigten der Stadtverwaltung	2,5	
25	Förderung Fahrradnutzung bei Beschäftigten örtlicher Arbeitgeber	0,0	
26	Förderung Fahrradnutzung im Schulverkehr	1,5	
27	Förderung Fahrradnutzung im Freizeitverkehr	2,0	
28	Förderung Fahrradnutzung im Einkaufsverkehr	2,5 Verbesserungsbedarf an Discountern	
29	Förderung Fahrradnutzung in Familien	1,0	
8 ERGÄNZENDE MASSNAHMEN			1,8
30	Eingrenzung Autonutzung	3,0	
31	Nutzung Gesundheitseffekte	0,5	
9 EVALUATION & WIRKSAMKEIT			1,6
32	Ermittlung Wirksamkeit Fahrradpolitik	0,5	
33	Qualitätssicherstellung von Programmen, Maßnahmen und Handeln	1,0	
34	Monitoring Fahrradnutzung	1,5	
35	Sammlung und Nutzung von Sicherheitsdaten	3,5	
GESAMT , berechnet nach Modulen geteilt durch 9 (berechnet nach Fragen geteilt durch 35)			1,7 (1,8)

1 Einführung

Dieser Bericht dokumentiert den Zwischenstand des ersten BYPAD-Audits in der Stadt Lüneburg, das in der Zeit von Januar 2004 bis Juli 2004 durchgeführt wurde.

Nach einem Überblick zu BYPAD in Kapitel 2 kommt eine Vorstellung von Lüneburg und seiner Radverkehrspolitik im Kapitel 3. Diese Darstellung basiert im wesentlichen auf dem Studium der von der Stadt Lüneburg zur Verfügung gestellten Hintergrundinformationen, der Website der Stadt Lüneburg sowie weiterer Literatur und Quellen.

Kapitel 4 gibt einen Überblick zur Diskussion der Bewertungen im Konsensgespräch am 28.4.2004. Den Modulen zugeordnet werden Handlungsmöglichkeiten vorgestellt.

Kapitel 5 wird die Ergebnisse des zweiten Treffens am 23.6.2004 wiedergeben.

Kapitel 6 fasst das Feedback der Mitglieder der Evaluationsgruppe zu BYPAD-Prozess, -Fragebogen und -Zwischenbericht zusammen.

Kapitel 7 beinhaltet das Literatur- und Quellenverzeichnis.

2 BYPAD+ in Kürze

2.1 Überblick

BYPAD – Bicycle Policy Audit ist ein Instrument zur Evaluierung und Qualitätsverbesserung kommunaler Radverkehrspolitik. Es basiert auf der Auswertung internationaler Best Practice-Beispiele¹ in der lokalen Radverkehrspolitik.

BYPAD wurde 1999-2001 im Rahmen eines EU-Projekts von einem internationalen Konsortium entwickelt und in sieben europäischen Städten getestet: Gent, Graz, Troisdorf, Birmingham, Zwolle, Ferrara und Grenoble.

Das aktuelle BYPAD+-Projekt ist ein Nachfolgeprojekt von BYPAD. Ziel ist es, BYPAD europaweit zu verbreiten und damit zur Qualitätsverbesserung der Radverkehrspolitik in europäischen Städten beizutragen. Auch BYPAD+ wird von der Europäischen Kommission (im Rahmen des SAVE-Programms) finanziell unterstützt; dieses Projekt hat im Januar 2003 begonnen und läuft bis Anfang 2005. 42 Städte in 15 europäischen Ländern nehmen an BYPAD+ teil. Sie werden in ihren Audit-Prozessen von speziell dafür geschulten Beratern aus diesen Ländern begleitet. In Deutschland nehmen die Städte Bünde, Ettlingen, Kiel, Köln, Lüneburg, Marl und Münster an dem Vorhaben teil.

¹ Übersetzt: "Die vollkommendste Umsetzung". „Herausragende Leistungsfähigkeit eines Unternehmens [oder einer Stadt] hinsichtlich einer Unternehmensfunktion (z.B. Marketing); nicht notwendigerweise Marktführer, auch Nischenanbieter. Dient dem Vergleich und der Orientierung zwecks Lernens aus den Fähigkeiten des Mitbewerbers, z.B. im Rahmen eines Benchmarking.“
Zitiert nach: http://www.unister.de/Unister/wissen/sf_lexikon/ausgabe_stichwort1222_29.html

Mit BYPAD können Kommunen die Qualität ihrer Radverkehrspolitik in einer strukturierten Stärken- und Schwächen-Analyse auswerten. Dabei erhalten sie gleichzeitig konkrete Hinweise dafür, wie sie ihre künftige Politik verbessern können. Turnusmäßige Wiederholungen (alle vier bis sechs Jahre) können den Fortschritt in der kommunalen Radverkehrspolitik aufzeigen und dienen der Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen.

Durch den Einsatz von BYPAD in vielen europäischen Städten entsteht ein europaweites Netzwerk von BYPAD-Städten. Dies bietet die Möglichkeit, Erkenntnisse und Erfahrungen untereinander auszutauschen – und ermöglicht ein Benchmarking² kommunaler Radverkehrspolitik.

Die geschulten BYPAD+-Berater bilden ein europaweites Netzwerk nationaler BYPAD-Kontaktstellen. Sie sind auch die Anlaufstellen für weitere Städte, die an der Anwendung von BYPAD in ihrer Stadt interessiert sind.

Das Kern-Konsortium, das BYPAD und BYPAD+ entwickelt hat, besteht aus

- Langzaam Verkeer, Belgien (Projektkoordination)
- FGM-AMOR (Forschungsgesellschaft Mobilität), Österreich
- velo:consult, Schweiz
- ECF (Europäischer Radfahrer-Verband), derzeit Sitz in Bremen, sonst in Brüssel.

Die nationalen BYPAD-Kontaktstellen sind Berater aus 15 verschiedenen europäischen Ländern, die die Audit-Prozesse in den Städten begleiten. In Deutschland sind die durchführenden Auditoren die Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover und velo:consult, Männedorf, Schweiz.

Weitere Details zu BYPAD finden sich auf der BYPAD-Website www.bypad.org. (ein Überblick zu den bisherigen Ergebnissen und Hinweise auf gute Beispiele sind in Vorbereitung).

2.2

Der BYPAD-Ansatz

Die BYPAD-Methode basiert auf der Idee des Totalen Qualitätsmanagements, das in der Wirtschaft seit langem Standard ist. Mit Hilfe von Techniken des Qualitätsmanagements (QM) versuchen Unternehmen, ihre Produkte und Dienstleistungen zu verbessern, die Abläufe zu optimieren und die Kundenbindung zu stärken – in

² Kurzformel nach www.olev.de/b/benchm.htm: "Besser werden durch Lernen von anderen". Definition nach Sabisch/ Tintelnot: „Benchmarking (ist) der ständige Prozeß des Strebens eines Unternehmens nach Verbesserung seiner Leistungen und nach Wettbewerbsvorteilen durch Orientierung an den jeweiligen Bestleistungen in der Branche oder an anderen Referenzleistungen". Zitiert nach: http://www.unister.de/Unister/wissen/sf_lexikon/ausgabe_stichwort1218_29.html

Hinblick auf einen höheren Ertrag und größeren Marktanteil. Die Verbesserungen basieren auf Benchmarking-Prozessen, in denen die Firmen von den besten Leistungen in anderen Unternehmen lernen. Beispiele für solche QM-Modelle sind z.B. die ISO-9000-Serie oder das EFQM-Modell (European Foundation for Quality Management).

Der QM-Ansatz kann auch auf kommunale Radverkehrspolitik übertragen werden, und zwar mit dem Ziel, die Fahrradnutzung zu stärken und die Sicherheit für Radfahrende zu verbessern.

BYPAD betrachtet kommunale Radverkehrspolitik als dynamischen Prozess. Untersucht werden nicht nur die Ergebnisse der Radverkehrspolitik, sondern vor allem auch, wie dieser Prozess in die politischen und administrativen Strukturen eingebettet ist. BYPAD unterscheidet neun Module, deren Qualitäten einzeln bestimmt werden. Jedem Modul wird eine Stufe auf der vierstufigen BYPAD-Entwicklungsleiter zugeordnet. Die Ergebnisse aller neun Module ergeben zusammen die Qualitätsstufe der gesamten Radverkehrspolitik. An Hand der Entwicklungsleiter kann eine Kommune für jedes Modul einzeln Qualitätsziele definieren und daraus Handlungsmöglichkeiten ableiten. Außerdem wird es möglich, die Entwicklung in der städtischen Radverkehrspolitik zu beobachten.

Der gesamte Evaluations- und Verbesserungsprozess wird von einer internen Evaluationsgruppe durchgeführt, unter Begleitung eines externen Beraters. Die Teilnehmer setzen sich zusammen aus der Politik (Stadtratsfraktionen – dies ist nur in den deutschen Städten so), der Verwaltungsspitze, den zuständigen Sachbearbeitern in der Verwaltung und Vertretern der Nutzergruppen. Die Evaluationsgruppe sucht gemeinsam nach den schwächsten Gliedern der Qualitätskette, um gemeinsam zu definieren, in welchen Bereichen Verbesserungen nötig und möglich sind.

Der Prozess beginnt mit einer individuellen Beurteilung durch jedes Mitglied der Evaluationsgruppe. Soweit der Fragebogen für mehrere Personen, z.B. aus den Nutzergruppen gelten soll, stimmen diese sich intern ab. Danach kommt die Gruppe zu einem Konsensmeeting zusammen, wo die Mitglieder mit den unterschiedlichen Einschätzungen der anderen Gruppenmitglieder konfrontiert werden. Auf Basis der Diskussionsergebnisse dieses Konsensmeetings wird in einem weiteren Treffen ein Qualitätsplan mit Zielen und Handlungsansätzen für die künftige Radverkehrspolitik entwickelt.

Die folgenden Instrumente gehören zu einer Anwendung von BYPAD:

- Ein Katalog erforderlicher **Hintergrund-Informationen**, einer Mischung aus allgemeiner Information über die Stadt, ihre Verkehrs- und Radverkehrspolitik sowie quantitativen Daten zum Verkehr und insbesondere Radverkehr werden von der Stadtverwaltung zusammen gestellt. Sie helfen dem Auditor, die Qualität der städtischen Radverkehrspolitik zu bewerten.

- Der **BYPAD-Fragebogen** wird von jedem Mitglied der örtlichen Evaluationsgruppe ausgefüllt und bildet die Grundlage für die Erarbeitung eines Qualitätsplans. Da der Fragebogen geschlossene Antworten enthält, die – nach Qualitätsstufen geordnet – Aktivitäten enthalten, die mit Erfolg irgendwo in Europa durchgeführt werden, gibt er für jeden Bereich konkrete Anregungen für Zielsetzungen zur Verbesserung der eigenen Politik.
- Beim **Konfrontations- und Konsensmeeting** diskutieren die Mitglieder der Evaluationsgruppe das aktuelle Qualitätsniveau der Radverkehrspolitik in ihrer Stadt.
- Der **BYPAD-Qualitätsplan** definiert die Ziele für die nächsten Jahre. Dieser Plan wird von der Evaluationsgruppe im zweiten Treffen entwickelt. Vom Auditor werden die Ziele zusammengefasst und durch seine Einschätzungen und Hinweise für die kommunale Radverkehrspolitik ergänzt.
- Am Schluss des BYPAD-Prozesses erhält die Stadt das **BYPAD-Qualitäts-label** und das **BYPAD-Zertifikat**, welche das aktive Bestreben der Stadt bestätigt, die Qualität ihrer Radverkehrspolitik zu verbessern.
- Die regionalen **BYPAD-Workshops** sind Foren für einen intensiven Austausch von Erkenntnissen und Erfahrungen zwischen den BYPAD-Städten. Für Deutschland ist der Workshop geplant für Herbst 2004 in Marl, Kreis Recklinghausen.
- Die **BYPAD-Website** bildet das Forum, in dem Städte von den Erfahrungen anderer Städte lernen können (www.bypad.org). Dort werden später auch Berichte zu BYPAD in den verschiedenen Städten und eine Dokumentation von vorbildlichen Maßnahmen vorgestellt.

2.3 Module im Fragebogen

Innerhalb des Fragebogens sind die Themen zu 9 Modulen zusammengestellt, die im Folgenden vorgestellt werden. Die Module lassen sich wiederum den Gruppen Rahmenbedingungen, Umsetzung und Überprüfung zuordnen.

Rahmenbedingungen

1 Anforderungen der Nutzer

Dieses Modul prüft, wie bestimmte Anforderungen der Nutzer ermittelt und einbezogen werden. Die Aufmerksamkeit wird darauf gelenkt, wie die Kommune die Nutzer einbezieht und wie sichergestellt wird, dass die Nutzer im politischen Entscheidungsprozess beteiligt sind.

2 Führung

Dieses Modul untersucht Einfluss und Engagement von Verwaltungsspitze und Politikern bezüglich der Qualität der Fahrradpolitik. Haben die Personen in Führungspositionen einen anregenden und motivierenden Einfluss? Sind sie fähig, ihre Führungspositionen auszufüllen, sind sie engagiert bei der Sache, sind sie wirkliche Manager für Änderungen oder stehen sie eher isoliert ohne großen Einfluss?

Es ist interessant zu erfahren, wer die Leitlinien der Politik auf der offiziellen Ebene vorbereitet und in welchem Ausmaß führende Persönlichkeiten einen deutlichen Einfluss auf die (Verkehrs-)Politik haben. Auf der politischen Ebene ist es wichtig festzustellen, wer Verantwortung trägt und Initiativen startet (eine Person, Gruppen oder der ganze Stadtrat). Aufmerksamkeit wird auch auf das Vorhandensein von Lenkungsgruppen gelegt, sowohl internen als auch externen. Die Möglichkeiten, wie Nutzer und ihre Gruppen sich einbringen können, werden ebenfalls in diesem Modul behandelt.

3 Politik auf dem Papier

Dieses Modul untersucht die vorhandene Strategie der Fahrradpolitik und die Schritte zur Umsetzung. Welche Inhalte hat die Fahrradpolitik und in welchem Ausmaß ist sie in den größeren Rahmen der städtischen Politik eingepasst? Andere wichtige Punkte sind der Stellenwert von Beschlüssen und (verpflichtenden) Vereinbarungen, Langzeitplanung, Dringlichkeits- und Prioritätenlisten und der Umgang mit fach- oder stadtgrenzenüberschreitenden Problemen.

4 Mittel und Personal

Dieses Modul beschäftigt sich einerseits mit den finanziellen Aspekten der Politik, andererseits mit Personalstärke und Vorbildung derer, die mit Radverkehr zu tun haben. Welches sind die Quellen zur Finanzierung der Umsetzung der Radverkehrspolitik und was wird unternommen, um die Finanzen langfristig zu sichern. Wie sind die Anstrengungen, um Haushaltsmittel für eine bessere Radverkehrspolitik zu bekommen? Daneben werden auch die Qualifikation des beteiligten Personals und die Möglichkeiten der Fortbildung untersucht.

Umsetzung

Diese Module betrachten das tatsächliche Handeln der städtischen Fahrradpolitik. Wegen der Vielzahl an möglichen Maßnahmen werden vier unterschiedliche Module festgelegt.

5 Infrastruktur, Dienstleistungen und Sicherheit

Welche Radverkehrs-Infrastruktur ist vorhanden und wie wird ihre Unterhaltung organisiert? Weitere Themen sind die Orientierung der Radfahrer im Netz und die getroffenen Maßnahmen zum Fahrradparken. Die Verbesserung der Verkehrs-

sicherheit für Radfahrer ist ein zentraler Bereich, deshalb wird ihm in diesem Modul besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr und zusätzliche Angebote wie bewachtes Fahrradparken, eine Fahrradstation... sind weitere Inhalte dieses Moduls.

6 Öffentlichkeitsarbeit und (Verkehrs-)Erziehung

Öffentlichkeitsarbeit ist in zwei wichtige Bereiche aufzuteilen. Einerseits geht es darum, Daten und Fakten bekannt zu machen sowie Argumente zu verbreiten, um neue Akteure zu finden und zu unterstützen, die eigene Beiträge zur Radverkehrspolitik liefern. Wie vermittelt die Kommune ihre Radverkehrspolitik? Andererseits die Frage, wie das Image des Radfahrens verbessert wird. Außerdem wird nach Initiativen gefragt, die (Verkehrs-)Erziehung und Radfahr-Training betreffen.

7 Partnerschaften und Zielgruppen

In diesem Modul wird betrachtet, wie die kommunale Radverkehrspolitik bestimmte Zielgruppen anspricht und erreicht und wie sie entsprechende Partner einbindet oder mit ihnen zusammenarbeitet. Mit welchen Anreizen wird die Fahrt zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen mit dem Fahrrad gefördert, und wie sind örtliche Arbeitgeber, Schulen, Kindergärten, Gebäudeeigentümer etc. beteiligt? Gibt es Maßnahmen, um "lebenslanges Radfahren" zu fördern?

8 Ergänzende Maßnahmen

Dieses Modul behandelt Aktivitäten und Entscheidungen jenseits der engeren Radverkehrspolitik, die aber einen Einfluss auf die Fahrradnutzung haben (können). Es gibt zwei Aspekte: was wird getan, um die Autonutzung zu beschränken und wie werden die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens genutzt, um den Radverkehr zu steigern.

Es gibt unterschiedliche Politikbereiche, die indirekt die Fahrradnutzung beeinflussen. Es ist wichtig, auch diese Bereiche zu betrachten, um kontraproduktive Wirkungen zu vermeiden.

Überprüfung

9 Überprüfung und Wirksamkeitskontrolle

Dieses Modul konzentriert sich darauf, wie die Ausführung der Beschlüsse und die Ergebnisse der Fahrradpolitik überprüft werden und auf welche Art diese Daten für weitere Verbesserungen der Fahrradpolitik genutzt werden. Die direkten Wirkungen der Radverkehrspolitik sind der zweite wesentliche Bereich in diesem Modul. Wie nutzt die Kommune die Wirkungen ihrer Politik? Wie wird die Qualität des Prozesses sichergestellt? Wie wird die Fahrradnutzung (regelmäßig) untersucht, wie wird die Verkehrssicherheit gemessen?

2.4 Bewertungsstufen

Bei jedem Modul wird eine Punktzahl ermittelt und, möglichst im Konsens der Teilnehmer, festgelegt, die auf den Befragungsergebnissen basiert (siehe unten). BYPAD unterscheidet zwischen vier Qualitätsstufen. Jede Stufe stellt einen weiteren Schritt auf der Leiter der Entwicklung für die städtische Fahrradpolitik dar. Qualitätsverbesserung stellt sich somit als schrittweises Erklimmen dieser Leiter dar. Das bedeutet, dass eine Stadt nicht von einem Tag auf den anderen die Stufe des Totalen Qualitätsmanagements erreichen kann.

Die Leiter der Entwicklung ist das Barometer der städtischen Fahrradpolitik. Hier kann die Stadt sehen, wo sie mit ihrer Fahrradpolitik an einem bestimmten Zeitpunkt steht, und zwar für die Module und Fragen getrennt voneinander. Die Stadt bekommt einen Überblick, welche Module verbessert werden müssen, um eine höhere Stufe zu erreichen.

BYPAD weist der städtischen Fahrradpolitik auf der Entwicklungsleiter eine bestimmte Stufe von 0,1 bis 4,0 zu.

1.	Ad-hoc orientiert	0,1-1,0
2.	Isolierter Ansatz	1,1-2,0
3.	System-orientiert	2,1-3,0
4.	Integrierter Ansatz	3,1-4,0

Die einzelnen Punktzahlen der Fragen ergeben zusammengerechnet die **Punktzahl der Module**. Die Punktzahl jedes einzelnen Moduls errechnet sich als Mittelwert aus der Summe der einzelnen Fragen, die dem Modul zugeordnet sind. Beispiel: Frage 1 = 3,0, Frage 2 = 2,0 und Frage 3 = 4,0. Die Gesamtpunktzahl des Moduls beträgt $3,0+2,0+4,0=9,0$, geteilt durch die Anzahl der Fragen (3): $9,0 / 3 = 3,0$. Das Ergebnis wird auf eine Stelle hinter dem Komma gerundet. Die folgende Beschreibung der Bewertungsstufen ist auf die Gesamtbewertung bezogen. Für die einzelnen Fragen und Module sind die Bewertungen entsprechend ihres Namens sinngemäß anzuwenden.

Stufe 1: Ad hoc-orientiert (0,1 bis 1,0)

Auf dieser Stufe gibt es Radverkehrspolitik, aber nur in geringem Ausmaß. Sie ist begrenzt auf Lösungen an isolierten Problemstellungen. Wegen des engen Verständnisses der Radverkehrspolitik werden Maßnahmen ausschließlich bei der Infrastruktur oder wegen der Verkehrssicherheit an einzelnen Stellen getroffen. Damit ist eine niedrige Qualitätsstufe festzustellen, die charakterisiert wird durch:

- niedrige und ungleichmäßige Finanzmittel
- wenige zuständige Hauptamtliche (wenn überhaupt), mit geringem Ausbildungsgrad und wenig einflussreicher Position

- kaum Öffentlichkeitsarbeit
- informelle Strukturen und Entscheidungen
- Qualität ist nur das Ergebnis individuellen Engagements

Für den Fall, dass einzelne Charakteristika für Stufe 1 nicht erfüllt werden, kann überhaupt keine Qualitätsstufe vergeben werden.

Stufe 2: Isolierter Ansatz (1,1 bis 2,0)

Auf der zweiten Stufe gibt es bereits eine Radverkehrspolitik, aber diese ist von anderen Politikbereichen wie allgemeiner Verkehrsplanung, Flächennutzungsplanung, Umwelt ... getrennt. Gute bauliche Infrastruktur ist das Haupt-Interesse und es gibt nur wenige zusätzliche Aktivitäten. Die Radverkehrspolitik lässt sich charakterisieren durch:

- Nutzung von Daten und Berücksichtigung von Anforderungen und Prioritäten seitens der Radfahrer
- allgemeine Entscheidungen mit geringer Bindungskraft (Aufgabensetzung)
- wegen geringer Abstimmung mit anderen Politikbereichen werden oft kontraproduktive Entscheidungen getroffen
- die Kontinuität der Radverkehrspolitik ist nicht gewährleistet.

Stufe 3: System-orientiert (2,1 bis 3,0)

Rad fahren wird als System gesehen, das in die allgemeine Verkehrspolitik integriert ist. Es gibt politische Unterstützung von verschiedenen verantwortlichen Politikern, im Stadtrat und in der Verwaltungsspitze. Die Fahrradpolitik umfasst eine große Spanne unterschiedlicher Handlungsfelder (Mobilitätsmanagement, Dienstleistungen, Kampagnen, Erziehung, Infrastruktur...). Verschiedene Partner beteiligen sich und arbeiten zusammen an der Umsetzung der Radverkehrspolitik. Charakteristika sind:

- Tendenzen zur langfristigen Planung
- die Nutzer-Anforderungen werden systematisch berücksichtigt
- es gibt eine gute Datenverfügbarkeit als feste Grundlage der Radverkehrspolitik
- es gibt große Finanzmittel, aber diese sind noch nicht langfristig abgesichert
- Entscheidungen sind verbindlich gefasst und mit anderen Akteuren abgestimmt (andere Verwaltungsstellen, Schulen, Arbeitgeber....)

Stufe 4: Integrierter Ansatz (3,1 bis 4,0)

Fahrradpolitik wird als kontinuierliche Aufgabe mit enger Verbindung zu anderen Politikbereichen gesehen (Umwelt, Gesundheit, Wirtschaft, Beschäftigung).

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehr werden ergänzt durch Maßnahmen zur Minderung der Autonutzung. Qualitäts-Indikatoren werden als politische Instrumente wahrgenommen. Neben politischer Unterstützung sind systematische Arbeit in Netzwerken und strategische Partnerschaften charakteristisch für die Fahrradpolitik. Dies hilft, Synergie-Effekte durch den Austausch von Ideen, Wissen und Erfahrungen mit externen Partnern zu erzielen, sowohl auf der horizontalen Ebene (mit anderen Städten und Körperschaften und Privaten) als auch vertikal (mit höheren Verwaltungsebenen). Typisch sind:

- gute Datenverfügbarkeit
- systematische Wirkungskontrollen
- eine hohe und langfristig abgesicherte Finanzausstattung
- systematische Arbeit in Netzwerken
- strategische Partnerschaften.

3

Lüneburg und seine Radverkehrspolitik

3.1

Kurzcharakteristik

Die Stadt Lüneburg liegt in Niedersachsen und ist als Oberzentrum für die Region zwischen Hamburg und Hannover von großer Bedeutung. Lüneburg liegt im Einzugsbereich der Metropolregion Hamburg und ist ein attraktiver Wohnstandort mit derzeit 70.000 Einwohnern. Der historische Stadtkern hat eine Ausdehnung von ca. 1000 x 1000 m, die sich daran anschließenden Stadtteile sind konzentrisch aufgebaut. Kein Stadtteil liegt weiter als 5 km vom Stadtzentrum entfernt. Die benachbarten Gemeinden sind in den letzten Jahren stark gewachsen. Achsenförmig schließen sie sich an die Stadt an. Bis zu einer Entfernung von 7 km vom Stadtkern wohnen in den Randgemeinden zusätzlich 30.000 EW. Lüneburg liegt in einem Tal, zur Peripherie hin gibt es einen Höhenunterschied von ca. 30-40 m. Die Steigung erfolgt meist gleichmäßig, ist aber für Radfahrer deutlich spürbar.

3.2

Ausgangslage

Als Universitätsstadt mit über 11.000 Studenten, mit einem für den Autoverkehr nur bedingt geeignetem historischen Stadtkern und einer für den Radverkehr günstigen Ausdehnung, hat Lüneburg gute Voraussetzungen für einen hohen Radverkehrsanteil.

Am 20.12.1990 wurde vom Rat der Stadt Lüneburg der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) beschlossen. Durch weitgehende Restriktionen des motorisierten Individualverkehrs (MIV), insbesondere in der Altstadt, sollte eine Verringerung des Autoverkehrs um 25 % sowie eine Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erreicht werden. Ein Stadtring, der die 1000 x 1000 m große Altstadt umrundet und Alternativen zu vorherigen Durchfahrtsmöglichkeiten durch die Altstadt für den MIV bot, war das zentrale Element des VEP. Die Erreichbarkeit der öffentlichen Parkmöglichkeiten blieb dabei erhalten (vgl. Stadt Lüneburg 1990).

3.3. Zielsetzung und Vorgehen bei der Radverkehrsförderung

3.3.1. Ziele

Mit der Umsetzung des VEP wurden in Lüneburg erstmalig Ziele hinsichtlich der Förderung des Radverkehrs formuliert. Unter dem Motto „Fahrrad vor Auto“³ sollte ein Gesamtradverkehrsnetz unter Einbeziehung bis dahin unkonventioneller Ansätze (z.B. Öffnung von Einbahnstraßen, Einrichtung von Radfahrstreifen, etc.) erstellt werden. Sogenannte City-Routen sollten in das Radverkehrsnetz integriert werden. Außerdem sollten Unfallschwerpunkte kurzfristig abgebaut und neue Fahrradabstellanlagen in den zentralen Lagen geschaffen werden (vgl. Stadt Lüneburg 1990).

3.3.2 Entwicklung und Strategie der Radverkehrsförderung

Am 23.05.1993 wurde die Innenstadt für den Durchfahrtsverkehr gesperrt. Damit verbunden war die Ausweisung von 4,1 km Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigten Bereichen bei weitestgehender Beibehaltung der Durchfahrbarkeit für den Radverkehr (nach Informationen der Stadt Lüneburg vom 24.06.04).

Daran gekoppelt wurden im Zuge der Umsetzung des VEP die Kreuzungen des Stadtringes für Fahrradfahrer u.a. durch Schaffung von Aufstellbereichen für indirektes Abbiegen sicherer gestaltet, vorhandene Lücken im Radwegenetz geschlossen, die Qualität der Radwege kontinuierlich verbessert (so sind heute 30 von 61 km Radwegen aus rotem Verbundpflaster jüngerer Datums), 4,5 km Schutzstreifen auf Straßenabschnitten abmarkiert, wo keine bzw. nur äußerst unzureichende Radwege existierten, rund 2/3 aller Einbahnstraßen für Radfahrer im Gegenrichtungsverkehr geöffnet und einige bis dahin nur Fußgängern vorbehaltene Verbindungswege zum Radfahren freigegeben (vgl. Stadt Lüneburg 2004, S.1).

Um der Radverkehrsförderung zusätzliche Impulse zu geben, wurde 1995 ein Radverkehrsbeauftragter für zwei Jahre auf ABM-Basis eingestellt. Er konzipierte 1995 ein innerstädtisches Radroutennetz. Die baulichen Maßnahmen (Lückenschlüsse, Beseitigung von Engstellen), die zur Umsetzung erforderlich sind, konnten aufgrund der angespannten Haushaltslage überwiegend nicht realisiert werden.

³ Wortlaut des Beschlusses: „es gilt: Fahrrad vor Auto!“...

Derzeit liegt der Schwerpunkt der Bemühungen darin, eine durchgehend gute Qualität der Radwege am Stadtring zu erreichen, da hier bei der vermuteten Bündelung der Radverkehrsströme ein besonders großer Nutzen zu erzielen wäre.

3.4 Gesamtkonzept

3.4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur

In Lüneburg gibt es folgendes Angebot für den Radverkehr (vgl. Stadt Lüneburg 2004b):

- 4,8 km Schutz- und Radfahrstreifen
- 4,3 km selbständig geführte Radwege
- 33,8 km getrennte Geh- und Radwege
- 27,4 km gemeinsame Geh- und Radwege
- 1,7 km Gehwege, Radfahren frei
- 23,0 km andere (nichtbenutzungspflichtige) Radwege

Insgesamt gibt es 95 km für den Radverkehr vorgesehene Strecken.

In Lüneburg existieren fast flächendeckend außerhalb des Netzes der Hauptverkehrsstraßen Tempo 30-Zonen. In der Nähe von Schulen und Kindergärten gilt Tempo 30 abschnittsweise auch an einigen Vorrangstrassen. Nach den jüngsten Novellen der StVO wurden die bisher kleinräumig angelegten Tempo 30-Zonen zu großen Zonen zusammengelegt und somit bestehende Lücken geschlossen.

Mit Hilfe einer ABM-Kraft wurde 1998 das gesamte Radwegenetz systematisch erfasst, ergänzend zu einer 1993 von der Universität Lüneburg durchgeführten umfangreichen Bestandsaufnahme (PEZ 1993). Damit existieren nun detaillierte Informationen über den Zustand jedes einzelnen Streckenabschnittes. Für alle Radwege wurde eine Bewertung eingeführt, in der für Kfz-Dichte, Radwegbreite und Oberflächenbeschaffenheit Punkte je nach Handlungsdruck vergeben wurden. Von den insgesamt 95 km speziell für den Radverkehr vorgesehenen Strecken haben 40 km (43%) eine fehlende Breite, 15 km (15%) eine schlechte Oberfläche und 6 km (7%) beides zusammen (vgl. Stadt Lüneburg 2004b).

Auf Basis der Punktbewertung dieses Radwegkatasters ist dann eine Prioritätenliste für bauliche Maßnahmen erstellt worden. Ausbaumaßnahmen an Radwegen entlang des Stadtringes sollen dabei bevorzugt umgesetzt werden, da hier aufgrund von Bündelungseffekten der höchste Nutzen zu erwarten ist. Aufgrund der angespannten Haushaltslage konnten in den letzten Jahren allerdings nur punktuelle Verbesserungen an dringend sanierungsbedürftigen Abschnitten vorgenommen werden (nach Informationen der Stadt Lüneburg vom 24.06.04).

Bordsteinabsenkungen konnten bisher ebenfalls nur punktuell aus den zur Verfügung stehenden Mitteln für die Radwegeunterhaltung vorgenommen werden. Ab 2004 werden kostengünstigere Ankeilungen ausgeführt (nach Informationen der Stadt Lüneburg vom 24.06.04).

3.4.2 Wegweisung und Orientierung

Der Wegweisung in LG liegt kein vollständiges Radroutenkonzept zugrunde. Es gibt innerhalb des Stadtgebiets zehn Touristik- und Freizeitrouten deren Ausschilderung momentan noch vervollständigt wird. Von diesen werden fünf touristisch vermarktet (Elbe-, Heide- und Waldtour, Seenradweg und Alte Salzstraße), die anderen sind Bestandteil des 20 Radtouren umfassenden „Freizeitnetzes“ des Landkreises.

Ein ausführlicher Fahrradstadtplan wurde 1992 von Studentinnen der Uni Lüneburg erarbeitet. Er ist seit dem allerdings nicht mehr aktualisiert worden. Die Stadt Lüneburg hat 2002 einen Plan „In Lüneburg ohne Auto mobil“ herausgegeben, in dem das Lüneburger Fahrrad- und Busnetz dargestellt ist. Dieser Plan wird an Neubürger, die nach Lüneburg zuziehen, ausgegeben (Stadt Lüneburg 2002⁴).

3.4.3 Fahrradparken

Auf hohem Niveau befindet sich die qualitative und quantitative Ausstattung mit dezentralen Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich: Es bestehen 670 Abstellmöglichkeiten im Bereich der Fußgängerzone, davon 560 an Bügeln (nach Informationen der Stadt Lüneburg vom 24.06.04).

Derzeit bestehen nach Auskunft der Stadt noch Defizite an einzelnen Standorten in der Innenstadt, ansonsten gibt es in der Regel sichere Abstellmöglichkeiten. Allerdings ist die Situation bei Großveranstaltungen unbefriedigend, denn dann werden die meisten Fahrradbügel abgebaut, weil der Platz für die Schausteller benötigt wird. Dem erhöhten Parkdruck stehen dann nur wenige sichere Abstellmöglichkeiten gegenüber.

3.4.4 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Für 3,5 Mio. DM wurde 1997 eine Fahrradstation mit 1.000 Stellplätzen am Bahnhof („Radspeicher“) errichtet, mit Mitteln von Bund und Land (60 %), Stadt und Landkreis (je 20 %). Die aktuelle Auslastung liegt bei 73 %. Im April 2004 ist eine Aufstockung auf 1.250 Plätze durchgeführt worden. Die Fahrradstation ist für die Verknüpfung von Fahrrad und Bahn von großer Bedeutung, da Lüneburg Wohnstandort für zahlreiche Pendler ist, die täglich Richtung Hamburg, Hannover und Lübeck mit der Bahn fahren.

⁴ <http://www.lueneburg.de/dokumente/26821/Radwege.pdf>

Auf allen Bahnstrecken ist eine Fahrradmitnahme möglich, was vor allem für den Freizeitverkehr von Bedeutung ist. Die Fahrradmitnahme in Bussen ist zwar kostenlos, aber dahingehend eingeschränkt, dass gleichzeitig mitfahrenden Rollstuhlfahrern bzw. Mütter/Vätern mit Kinderwagen Vorrang einzuräumen ist. Ein Angebot besteht an Sonn- und Feiertagen von Mai bis Oktober mit dem Fahrradwanderbus, der mit einem Fahrradanhänger auf zwei verschiedenen Routen ins Umland fährt. Zur Information über den Fahrrad-Wander-Bus ist ein Faltblatt mit Abfahrtszeiten, Angaben zu Radtouren und einer Übersichtskarte im April 2004 erschienen (Lüneburg 2004c).

3.4.5 Serviceangebote und Öffentlichkeitsarbeit

Serviceangebote gibt es in Lüneburg nicht über den üblichen Standard hinaus:

- es gibt einen individuellen Service bei den Lüneburger Fahrradläden,
- in der Fahrradstation gibt es einen Reparaturservice und Gepäckschließfächer,
- der einzige Fahrradverleih ist die Fahrradstation am Bahnhof.

Jedes Jahr an einem Samstag im Mai wird vom Stadtmarketing die Fahrradmesse „bike point“ durchgeführt, auf der sich örtliche und überörtliche Fahrradhändler präsentieren und das Lüneburger Stadtmarketing mit einem Stand vertreten ist. Am darauffolgenden Sonntag findet regelmäßig das Lüneburger BiRadlon statt. Auf einer Strecke von 75 km steht diese Radtour für alle offen. Im Preis von 14 / 7 € sind ein Mittagessen, ein BiRadlon T-Shirt sowie Erfrischungen enthalten (Landeszeitung 21.04.2004, S.6).

Neubürger werden mit dem o.g. Radstadtplan über die vorhandene Fahrradinfrastruktur informiert.

Auf der Homepage der Stadt Lüneburg gibt es Informationen zum Radverkehr, dort ist u.a. eine Karte mit dem Radwegenetz und allgemeine Informationen zum Radverkehr zu finden (vgl. www.lueneburg.de/index.htm?baum_id=1011), wobei diese Seite über die Suchfunktion erst an untergeordnete Stelle ausgeworfen wird (u.a. erst hinter einzelnen Gaststätten).

3.4.6 Verkehrssicherheit für Radfahrende

Im VEP von 1990 wurde beschlossen, dass Unfallschwerpunkte kurzfristig abgebaut werden sollen (Stadt Lüneburg 1990). Seitdem sind einige Unfallschwerpunkte durch Baumaßnahmen entschärft worden.

Einmal im Jahr trifft sich die Unfallkommission (auch Verkehrssicherheitskommission genannt), bestehend aus Polizei, Straßenbauamt, Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt und Verkehrsentwicklungsplanung, um Unfallhäufungspunkte zu analysieren und möglichst gezielt abzubauen. Daraus

werden Maßnahmen abgeleitet, die bei größeren Umbaunotwendigkeiten im Verkehrsausschuss zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

3.4.7 Zuständigkeiten für den Radverkehr

Die Radverkehrsförderung wird in Lüneburg von der Koordinierungsstelle Verkehrsentwicklungsplanung wahrgenommen. Zugleich sind hier die Aufgaben des Radverkehrsbeauftragten angesiedelt. Die Koordinierungsstelle ist an den Ordnungs- und Straßenverkehrsbereich angegliedert und dem Fachbereich Bürgerservice, Sicherheit, Verkehr und Umwelt zugeordnet.

Folgende Bereiche sind außerdem innerhalb der Verwaltung im Verkehrsbereich beteiligt:

- Stadtentwicklungsplanung (Bereich 61)
- Straßen- und Ingenieurbau (Bereich 72)
- Ordnung und Straßenverkehr (Bereich 32).

Die größeren Maßnahmen im Radverkehr werden im Rat beschlossen und vom Verkehrsausschuss (für grundsätzliche konzeptionelle Maßnahmen sowie für ordnungsrechtliche Maßnahmen) und/oder vom Ausschuss für Bauen und Stadtentwicklung (für bestimmte bauliche Maßnahmen) vorbereitet. Im Verkehrsausschuss sind beratende Mitglieder des ADAC, ADFC, der IHK, der Polizei, der Werbe- und Parkgemeinschaft, des Seniorenbeirates, der KVG Stade, des BUND, des VCD, des Behindertenbeirates und der Kreishandwerkerschaft vertreten. Der Oberbürgermeister, der zugleich Verkehrsdezernent ist, setzt wesentliche politische Akzente in der Radverkehrspolitik.

Die Vorbereitung und Begleitung der politischen Diskussion der Radverkehrsfragen in den Ausschüssen werden von der Fachbereichsleiterin Verkehr koordiniert. Die fachliche Vor- und Nachbereitung erfolgt in der Koordinierungsstelle Verkehrsentwicklungsplanung. Beschlossene Maßnahmen werden vom Fachbereich Straßen- und Ingenieurbau in Zusammenarbeit mit der Koordinierungsstelle umgesetzt.

3.4.8 Finanzierung

Der Radverkehrsbeauftragte verfügt über einen jährlichen Haushaltsansatz von (2004) 50.000 € für Radwegebau und 20.000 € für Radwegeunterhaltung. Darüber hinaus werden weitere bauliche Maßnahmen für den Radverkehr im Rahmen von Straßenbauprojekten abgewickelt.

Aufgrund der angespannten Haushaltslage wurden die Ansätze für den Radverkehr von zunächst 500.000 DM (entsprechend etwa 256.000 €) reduziert. Damit hat sich auch die Abarbeitung der bekannten Mängel zusätzlich nach hinten verschoben.

3.4.9 Spezielle Untersuchungen

Von der Universität Lüneburg sind zahlreiche Arbeiten herausgegeben worden, die sich u.a. auch mit dem Radverkehr beschäftigen (Verkehrswissenschaftliche Arbeiten der Uni Lüneburg; insgesamt 11 Bände). Enthalten sind u.a. Verkehrszählungen, Modal-Split-Analysen und Meinungsumfragen, v.a. mit Bezug zur Verkehrsberuhigung in der Altstadt Lüneburgs.

Der Agenda Arbeitskreis Verkehr hat ein Diskussionspapier "Nachhaltige Verkehrspolitik für Lüneburg" im Jahr 2002 herausgegeben. In diesem wurden Vorschläge zur Verbesserung des Radverkehrs in Lüneburg herausgearbeitet (Agenda 21 2002).

Ein weiterer Baustein zur Radverkehrsförderung wurde im Rahmen einer Diplomarbeit zur Einrichtung von Velorouten erarbeitet, wo drei potenzielle Hauptrouten des Radverkehrs analysiert und Vorschläge zur Realisierung gemacht wurden (STEFFEN 2002).

3.5 Wirkungen der Radverkehrspolitik in Lüneburg

3.5.1 Bewertungen durch die Nutzer

Lüneburg wird im Urteil der Nutzer, je nach Befragung, unterschiedlich bewertet. Beim **Fahrrad-Klimatest von ADFC und BUND 2003** hat Lüneburg den Rang 44 unter 148 bewerteten Städten eingenommen. Grundlage ist eine Befragung von Nutzern mit einem Fragebogen, wobei die Fragebögen auch von der Stadt Lüneburg im Bürgeramt verteilt wurden. Lüneburg hat einen Notendurchschnitt von 3,67 erhalten, angelehnt an Schulnoten also ein schlechtes „befriedigend“ (als beste Note war 1,00, als schlechteste 6,00 erreichbar). Münster ist mit einer 1,88 Testsieger, Bocholt bei den kleineren Städten mit einer 2,10.

„Gute“ Einschätzungen gab es in Lüneburg zur „Erreichbarkeit des Zentrums per Rad“, den Faktoren „Spaß oder Streß beim Radfahren in der Stadt“, der Bewertung des Fahrrades als „vollwertiges Verkehrsmittel“ und der Einschätzung, dass alle Bevölkerungsgruppen und Altersklassen das Rad benutzen. Demgegenüber bekommen die „Regelungen an Baustellen“ und die „Verknüpfung von Radverkehr mit Bahn und Bus“ ein mangelhaft. „Zu schnelle Pkw“, „Überwachung bei Falschparkern“, „Reinigung“ und „Komfort“ von Radwegen sowie die Wegweisung, die Häufigkeit von Grünvorläufen an Ampeln und das Sicherheitsgefühl werden nur als ausreichend bewertet. Fragebogen und Ergebnisse sind den zuvor verschickten Dateien zu entnehmen.

Gegenüber dem ADFC-Klimatest 1991 hat sich eine Verbesserung um etwas mehr als eine Notenstufe ergeben. Eine so deutliche Verbesserung der Bewertung ist nur bei einer kleinen Zahl anderer Städte gegeben gewesen, bei den meisten Städten gab es aber Verbesserungen in geringerem Umfang.

Von der **Universität Lüneburg** wurden in den Jahren 1994 und 1997 umfangreiche Befragungen zu „Auswirkungen der innerstädtischen Verkehrsberuhigung in Lüneburg“ durchgeführt. Eine Frage innerhalb des Fragebogens beschäftigte sich dabei auch mit der Beurteilung der Radverkehrsqualität (PEZ 1998a).

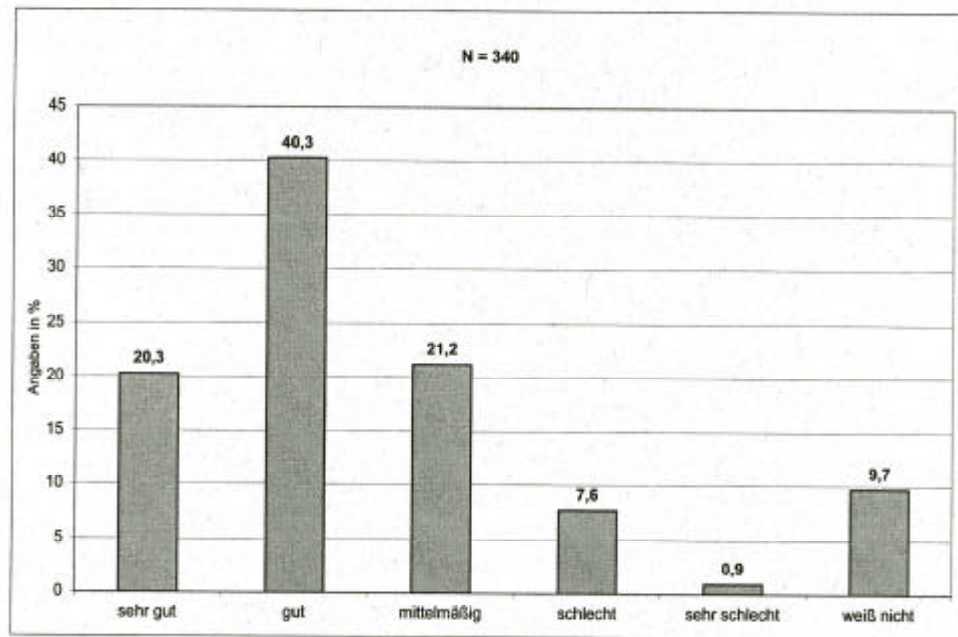


Abbildung 1: Bewertung des VEP – Fahrradverkehr (PEZ 2003)

Die Verkehrssicherheit in Lüneburg wurde dabei 1997 von 19 % der Befragten als gut, von 27 % als (sehr) schlecht bewertet. Der Fahrkomfort auf Wegen und Straßen bzw. der Zustand der Radwege wurde von der Mehrheit der Befragten als mittelmäßig bewertet, von 25 % als (sehr) schlecht (PEZ 1998a).

Im Jahre 2003 wurde von der Universität Lüneburg, anlässlich des 10jährigen Bestehens des VEP, eine **erneute Befragung** zum VEP durchgeführt worden. In einer Frage wurde eine Bewertung des VEP in bezug auf die Bedingungen und Angebote des Radverkehrs abgefragt. Die Ergebnisse sind in der Abbildung oben aufgeführt.

Die Bedingungen und Angebote des Radverkehrs wurden von dem Großteil der Befragten (60,6 %) als „gut“ oder „sehr gut“ bewertet und nur ein kleiner Teil (8,5 %) ist mit den Bedingungen unzufrieden, wobei dieser Anteil bei denen, die (vermutlich) häufig Rad fahren, etwas höher ist (PEZ 2003).

3.5.2 Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr

Bei mehreren Untersuchungen der Universität Lüneburg, zuletzt im Jahr 2002, wurden in den Stadtteilen Befragungen zur Verkehrsmittelwahl durchgeführt. Die von den 350 befragten Personen am Stichtag im Jahr 2002 zurückgelegten 1.565 Wege verteilten sich wie folgt auf die Verkehrsmittel:

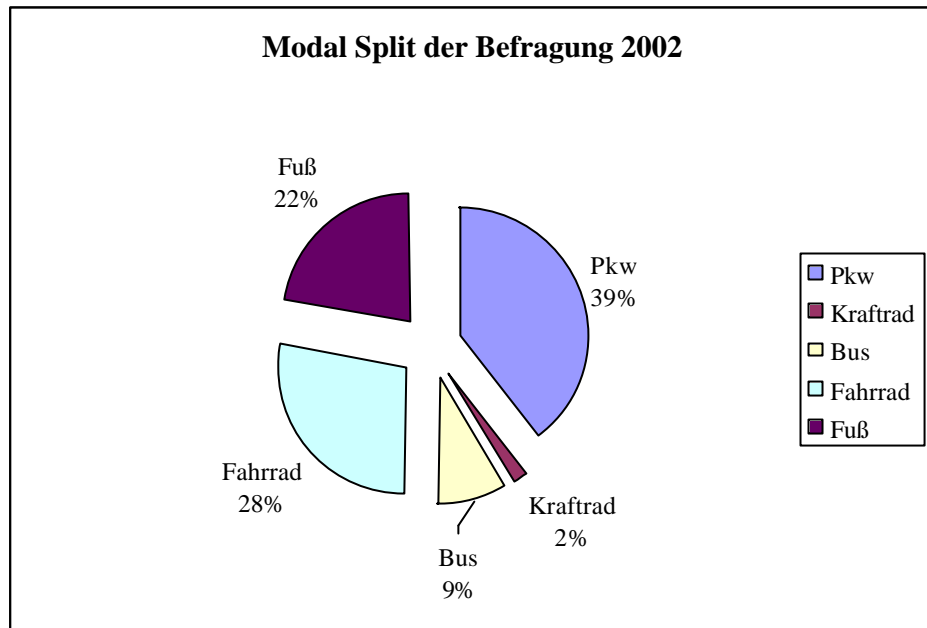


Abbildung 2: Modal Split nach Befragungsdaten, Lüneburger Einwohner 2002 (PEZ 2003)

Die Befragungswerte weichen allerdings erheblich von den Zahlen einer parallel dazu erfolgten Verkehrszählung ab. Dies ist methodisch auf die bei einer Befragung zusätzlich erfassten kleinräumigen Fahrten mit dem Rad zurückzuführen, während Querschnittszählungen nur eine Momentaufnahme darstellen (PEZ 2003).

Vom Trend ist jedoch auch im Vergleich zu früheren Befragungen zu erkennen, dass es nach Umsetzung des VEP eine deutliche Zunahme des Radverkehrs in Lüneburg gegeben hat. Dies geht jedoch mit wieder steigenden Fahrten mit dem Pkw einher. So haben täglich 120.000 Pkw-Fahrten Quelle und Ziel innerhalb des Stadtgebietes. Diese sind somit potenziell auf das Fahrrad verlagerbar.

3.5.3

Verkehrssicherheit

Im gesamten Stadtgebiet ergibt sich aus der Entwicklung der Unfallzahlen der letzten fünf Jahre mit Radfahrerbeteiligung ein uneinheitliches Bild. Während 1999 der Polizei nur 136 Unfälle gemeldet wurden, stieg die Zahl im darauffolgenden Jahr auf 168. Der Tiefststand wurde 2001 mit 124 Unfällen erreicht, bei denen 11 Radfahrer schwer- und 84 leichtverletzt wurden. 2003 gab es 135 Unfälle, nur einer weniger als 1999, bei denen 11 Radfahrer schwer verletzt und seit längerer Zeit erstmals wieder zwei Radfahrer tödlich verletzt wurden.

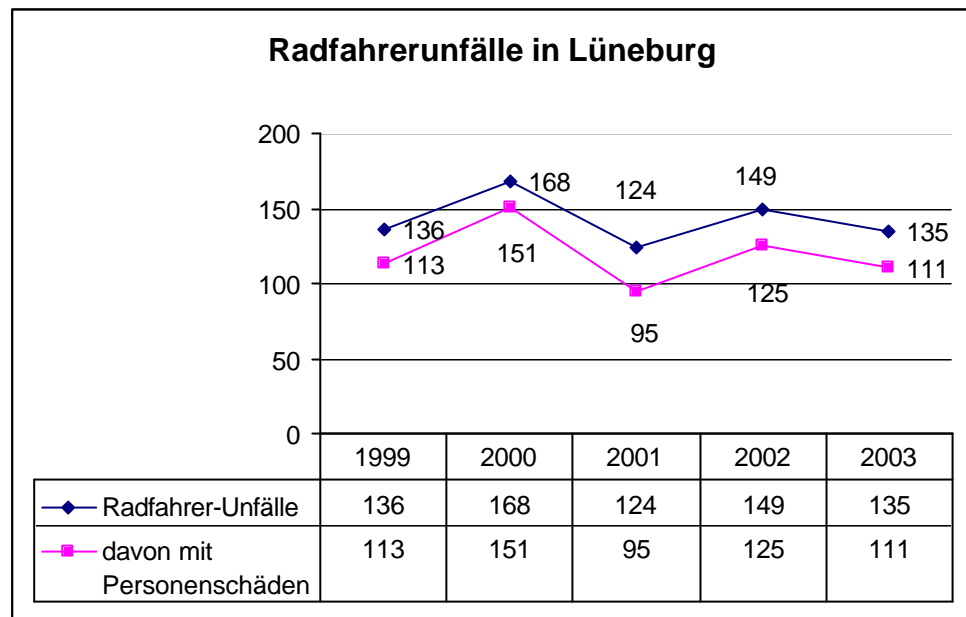


Tabelle 1: Radfahrerunfälle in der Stadt Lüneburg 1999-2003 (nach Angaben der Polizei)

Als häufigste Unfallursache hat sich bei den Radfahrern das Fahren auf Radwegen entgegen der eigentlichen Fahrtrichtung etabliert. So tauchen in diesem Zusammenhang die Zufahrten Post und Neukauf in der Sülztorstraße jährlich wiederkehrend als Unfallhäufungspunkte auf. Als besondere Gefahrenstellen hinzugekommen sind, aufgrund der unterschätzten Geschwindigkeiten der bergab fahrenden Radfahrer, die Einmündungen Pulverweg und Bahnhofstraße an der Dahlenburger Landstraße.

3.5.4 Bewertungen durch Experten

Aus einem Vergleich des ADFC-Klimatests mit der Untersuchung des ADAC „Radfahren in Städten“ (Expertenurteil mit Datenauswertung und Befahrung), den die PGV für 22 Großstädte über 200.000 Einwohnern erarbeitet hat, kann abgeleitet werden, dass die Ergebnisse des ADFC-Klimatests im Regelfall die örtlichen Defizite gut wiedergeben, die auch die gezielten Expertenuntersuchungen ergaben.

Lüneburg kam 2002 in die engere Auswahl beim Wettbewerb „Fahrradfreundliche Kommunen in Niedersachsen“, bei dem eine Jury aus Landtagsabgeordneten, ADFC und Experten Unterlagen der Stadt prüft und eine Besichtigung vor Ort vornimmt (Stadt Lüneburg 2004a).

3.5.5 Vorläufige Bewertung

Nach den Nutzerbefragungen hat Lüneburg von der Mehrzahl der Befragten ein durchschnittliches bis gutes „Zeugnis“ bekommen, jedenfalls deutlich bessere Noten als Anfang der 90er Jahre. Dies dokumentiert eine z.T. hohe Zufriedenheit, die Aktivitäten der Stadt werden anerkannt. Allerdings sind auch ca. 40% der Befragten nicht oder nur mittelmäßig mit der Radverkehrssituation in Lüneburg

zufrieden. Insgesamt kann nicht von einer durchgehend guten Bewertung gesprochen werden, es gibt deutliche Verbesserungspotenziale.

Bezüglich der Verkehrsmittelwahl hat Lüneburg einen bemerkenswert hohen Anteil von Wegen, der mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Dabei scheint die Verkehrsberuhigung in der Altstadt ein wesentlicher Faktor zu sein.

Bezüglich der Unfalldaten kann eine abschließende Bewertung nicht vorgenommen werden, da ausreichend viele Vergleichsdaten für ähnlich große Städte nicht vorliegen. Bezüglich der Unfallentwicklung der letzten Jahre kann jedoch nur von einer Stagnation, nicht von einer deutlichen Verbesserung gesprochen werden.

4 Ergebnisse des ersten BYPAD-Meetings

4.1 Überblick

Die Beantworter des Fragebogens bzw. die Teilnehmer der beiden Treffen in Lüneburg sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Name	Organisation
Herr	Eichelmann	Ratsfraktion SPD
Herr	Hornig	Ratsfraktion CDU (bei beiden Treffen nicht anwesend)
Herr	Soldan	Ratsfraktion FDP (ca. 1,5 Stunden beim ersten Treffen)
Herr	Löb	Ratsfraktion B90/Die Grünen
Frau	Schröder-Ehlers	Stadtverwaltung Lüneburg (Leiterin Fachbereich 3)
Herr	Lübbecke	Stadtverwaltung Lüneburg (Bereichsleiter Straßen- und Ingenieurbau) (nicht anwesend)
Herr	Domanske	Stadtverwaltung Lüneburg (stellv. Bereichsleiter Ordnung und Straßenverkehr)
Herr	Thöring	Stadtverwaltung Lüneburg (Koordinierungsstelle Verkehrsentwicklungsplanung)
Herr	Zidorn	Polizeiinspektion Lüneburg
Herr	Dr. Pez	Universität Lüneburg (Verkehrsgeographie)
Herr	Mott	ADFC (Kreisverband Lüneburg)

Bei verschiedenen Fragen wurden von einzelnen Mitgliedern der Evaluationsgruppe Ideen oder Ziele für die jeweilige Fragestellung geäußert, ohne dass diese immer weiter beraten wurden oder unbedingt dem Konsens der Gruppe entsprechen müssen. Damit diese Gedanken nicht für die weitere Debatte verloren gehen, wurden sie jeweils dokumentiert.

Zusätzliche Informationen sowie Einschätzungen des BYPAD-Auditors, die auf Grund der Auswertung der verfügbaren Hintergrundinformationen gewonnen wurden und über die Ergebnisse des Konsensgesprächs bzw. die ausgefüllten Frage-

bögen hinaus gehen, sind am Schluss des Absatzes vermerkt. *Zur deutlichen Abhebung dieser Einschätzungen von den Gesprächsergebnissen sind die Hinweise des Auditors kursiv gedruckt.*

Bei allen diskutierten Fragen wird vermerkt, auf welchen Konsens sich die Gruppe geeinigt hat. Bei einzelnen Fragen ergaben sich in der Gruppe Einschätzungen wie z.B. „besser als 3, aber noch keine richtige 4“, die dann als 3,5, ggf. auch als 3,75 in die Berechnung eingehen. In den Ergebnissen können durch die Berechnung alle Punktzahlen zwischen 0,0 und 4,0 auftreten, wobei jeweils auf eine Stelle hinter dem Komma gerundet wird. Die Tabelle (S.23) zeigt die Einzelergebnisse aller Fragen und Module.

Maximal erreichbar ist eine Bewertung von 4,0, so dass Lüneburg mit einer Gesamtbewertung von 1,7 noch gerade eben als mittelmäßig einzustufen ist. In einem Bereich wird, nach den Vorgaben des Fragebogens und der Eigeneinschätzung der Gruppe, (annähernd) das bestmögliche Ergebnis erreicht (Frage 35, Sammlung und Nutzung der Sicherheitsdaten mit 3,5). Gute Werte gibt es auch für die Kombination mit dem öffentlichen Verkehr und die Eingrenzung der Autonutzung (jeweils 3,0).

Die Fragen 22 und 25 (lebenslanges Radfahren und Förderung der Fahrradnutzung bei Beschäftigten örtlicher Arbeitgeber) konnten nur mit 0,0 bewertet werden. Bei den Fragen 10 (finanzielle Unterstützung von Maßnahmen Dritter), der Frage 31 (Nutzung der Gesundheitseffekte) sowie der Frage 32 (Ermittlung Wirksamkeit) ist danach mit 0,5 die niedrigste Bewertung aller Fragen erzielt worden. Als niedrigst bewertete Module treten 6, 7 und 9 hervor.

Einige Vorschläge für Handlungsmöglichkeiten tauchen bei verschiedenen Modulen auf. Sie sind nicht nach Prioritäten o.ä. geordnet, sondern nur grob thematisch sortiert.

MODUL		Punkte	
Frage		Frage	Modul
1 NUTZERANFORDERUNGEN			1,8
1	Ermittlung der Nutzeranforderungen	2,0	
2	Management der ermittelten Daten	1,0	
3	Einbeziehung der Nutzergruppen	2,5	
2 STEUERUNG DER POLITIK			2,0
4	Vorbereitung und Ausführung der Fahrradpolitik	2,5	
5	Rang der Fahrradpolitik	2,5 kein Konsens	
6	Interne und externe Lenkungsorgane	1,0	
3 STRATEGIE & KONZEPTE			1,8
7	Inhalt der Fahrradpolitik & Integration in größeren Kontext	2,0	
8	Sicherstellung von Umsetzung der Maßnahmen des Fahrradkonzepts	1,5	
4 FINANZ- & PERSONALMANAGEMENT			1,8
9	Sicherstellung der Finanzierung	3,0 Etat sehr gering	
10	finanzielle Unterstützung von Maßnahmen Dritter	0,5	
11	Qualifikation und Weiterbildungsmöglichkeiten	2,0	
5 INFRASTRUKTUR, SICHERHEIT, DIENSTLEISTUNGEN			2,2
12	Verbesserung Infrastruktur	2,0	
13	Unterhaltung Infrastruktur	2,0	
14	Orientierung	2,0	
15	Fahrradparken	2,0	
16	Vorbeugung Fahrraddiebstahl und Vandalismus	2,0	
17	Sicherheitsverbesserungen	2,5	
18	Kombination ÖV-Radverkehr	3,0	
19	Serviceangebote	2,0	
MODUL		Punkte	

Frage		Frage	Modul
6 KOMMUNIKATION & ERZIEHUNG			1,1
20	Kommunikation der Fahrradpolitik (Entscheidungsträger)	2,0	
21	Imageverbesserung Radverkehr	1,5	
22	lebenslanges Rad fahren fördern	0,0	
23	Erziehung und Radfahrtraining	1,0	
7 ZIELGRUPPEN & PARTNERSCHAFTEN			1,6
24	Förderung Fahrradnutzung bei Beschäftigten der Stadtverwaltung	2,5	
25	Förderung Fahrradnutzung bei Beschäftigten örtlicher Arbeitgeber	0,0	
26	Förderung Fahrradnutzung im Schulverkehr	1,5	
27	Förderung Fahrradnutzung im Freizeitverkehr	2,0	
28	Förderung Fahrradnutzung im Einkaufsverkehr	2,5 Verbesserungsbedarf an Discountern	
29	Förderung Fahrradnutzung in Familien	1,0	
8 ERGÄNZENDE MASSNAHMEN			1,8
30	Eingrenzung Autonutzung	3,0	
31	Nutzung Gesundheitseffekte	0,5	
9 EVALUATION & WIRKSAMKEIT			1,6
32	Ermittlung Wirksamkeit Fahrradpolitik	0,5	
33	Qualitätssicherstellung von Programmen, Maßnahmen und Handeln	1,0	
34	Monitoring Fahrradnutzung	1,5	
35	Sammlung und Nutzung von Sicherheitsdaten	3,5	
GESAMT , berechnet nach Modulen geteilt durch 9 (berechnet nach Fragen geteilt durch 35)			1,7 (1,8)

4.2 Modul 1: Nutzeranforderungen (Fragen 1 bis 3)

Die Nutzeranforderungen werden nicht systematisch erfasst. Auf einzelne Großprojekte bezogen werden sie teilweise durch Bürgerversammlungen ermittelt, wobei dabei Verzerrungen wahrscheinlich sind. Die verschiedenen Nutzergruppen (z. B. Schüler, ältere oder sportliche Radfahrer) werden selten gezielt angesprochen und angehört. Eine Arbeitsgemeinschaft Verkehr, die die Umsetzung der Verkehrsberuhigung in der Altstadt und dann in ähnlicher Weise den Umbau des Bahnhofs begleitet hat, tagt seit 1998 nicht mehr, ihre Arbeit und Wirkung wurde von den Anwesenden positiv eingeschätzt. Anregungen der Nutzergruppen werden in den regelmäßigen Verkehrsausschusssitzungen bei Planungen berücksichtigt, nicht aber im Bauausschuss, wo sie nicht vertreten sind. Die Verbände ADFC und BUND werden bei der Umsetzung von Baumaßnahmen durch ihren Sitz im Verkehrsausschuss beteiligt, wobei aber die fehlende Einbeziehung im Vorfeld der Planung (formelle Planung) bemängelt wurde. Dieser Zustand wird als unbefriedigend bewertet und könnte durch eine formelle Beteiligung entsprechend der Träger öffentlicher Belange verbessert werden. Dieses wurde in der Runde als positiv und umsetzbar bewertet.

Als ein Beispiel wurde angeführt, dass die Nutzeranforderungen der Universität bei deren Umgestaltung berücksichtigt wurden.

Die Stadt Lüneburg hat ein Beschwerdemanagement eingeführt, wo verbindlich festgelegt ist, wie mit Beschwerden verfahren wird (Bürgertelefon Tel. 309-100 im Büro des Oberbürgermeisters). Bei den einzelnen Fachabteilungen gehen ebenfalls Anregungen oder Beschwerden ein, die dann nicht mit im städtischen Beschwerdemanagement erfasst sind. Eine Rückmeldung ist innerhalb einer festgelegten Frist erforderlich. Im Bereich 3V (Verkehrsentwicklungsplanung) gehen allerdings im Jahr nur ca. 5 Beschwerden ein. Diese Anregungen werden dann bearbeitet und, sofern es möglich ist, umgesetzt. Eine Archivierung der Daten erfolgt nicht. Es gibt keine Aktionen (z. B. Verteilung von Mängelfragebögen), die die Bürger dazu motivieren, Anregungen und Beschwerden sowie Hinweise auf Mängel an die Stadt heranzutragen. Kritisch gesehen wurde, dass es keinen Fahrradbeauftragten gibt, der nach außen auftritt und so z.B. Bürger motiviert, Anregungen zu äußern, wie z.B. in Lübeck, wo auch es einen Mängelbogen gibt.

Über Presseinformationen werden die Bürger über geplante Baumaßnahmen informiert.

Handlungsmöglichkeiten

- Vorschlag aus der Runde: Ernennung eines Fahrradbeauftragten, der die Interessen des Radverkehrs nach außen und innerhalb von Politik und Verwaltung vertritt und u.a. ein öffentlichkeitswirksames Mängelhinweismanagement voranbringt

- Einführen eines detaillierten offensiven Mängelhinweismanagements, z.B. über detaillierten Mängelbogen, Abdruck auch in der Tageszeitung (vgl. als Vorlage www.karlsruhe.de/Stadtraum/Tiefbau/radb.htm)
- systematische Auswertung der vorliegenden und einlaufenden Mängelhinweise, ggf. im Sinne einer Dokumentation mit Ableitung von ggf. notwendigem Veränderungsbedarf
- Thematisierung Radverkehr zusammen mit Schülern, z.B. bei Projekttagen der Schulen, Initiierung dieses Themenfeldes von Seiten der Verwaltung oder des ADFC (mögliche Themen: Probleme auf dem Schulweg, eigenes Verhalten der Schüler, z.B. Fahrradbeleuchtung, Situation beim Fahrradparken und Gegenstrategien z.B. gegen Fahrraddiebstahl und Vandalismus, ...)

4.3 **Modul 2: Steuerung der Fahrradpolitik (Fragen 4 bis 6)**

Anfang der 90er Jahre wurde der Radverkehr vor dem MIV teilweise bevorzugt behandelt. In den letzten Jahren wurde, wenn Konflikte auftraten, oft zugunsten des MIV entschieden. Die Interessen des Radverkehrs werden bei Planungen zwar immer angesprochen, aber nicht immer berücksichtigt. Die Interessen des Radverkehrs werden aus der Sicht einiger Teilnehmer als gleichberechtigt betrachtet. Darüber bestand aber kein Konsens in der Gruppe, da nach Einschätzung anderer Teilnehmer Radverkehr nur zweitrangig behandelt wird, was auch durch einige Beispiele belegt wurde. Ob der Radverkehr angemessen berücksichtigt wird, hängt wesentlich von den verantwortlichen Personen in Politik und Verwaltung ab.

Die Koordinierungsstelle Verkehrsentwicklungsplanung hat die Aufgabe, die Interessen des Radverkehrs zu vertreten, dabei handelt es sich nicht speziell um einen Fahrradbeauftragten.

Handlungsmöglichkeiten

- Vorschlag aus der Runde: Ernennung eines Fahrradbeauftragten, der die Interessen des Radverkehrs nach außen und innerhalb von Politik und Verwaltung vertritt
- regelmäßige Treffen in ähnlicher Runde wie bei BYPAD, z.B. halbjährlich, mit eher strategischer Ausrichtung. Zu speziellen Themen können Schulen, Einzelhandel etc. hinzugezogen werden.
- direkte Kontaktaufnahme zwischen ADFC und Fraktionen
- Vorschlag aus der Runde: regelmäßiges Treffen der verschiedenen Verbände mit den Entscheidungsträgern wieder einführen (wie z.B. das Kieler Fahrradforum)
- Beteiligung des ADFC an Planungen, z.B. Beteiligung entsprechend der Träger öffentlicher Belange (Leitungsträger etc.)

- Bildung einer AG Radverkehr mit regelmäßigen Treffen (zu klären: als Verwaltungs-AG (ohne Fraktionen) oder als Unterausschuss des Rates (mit Fraktionen), in jedem Fall mit ADFC für Detailplanungen)

4.4 **Modul 3: Strategien und Konzepte (Fragen 7 bis 8)**

Ein komplettes und schriftlich ausgearbeitetes Radverkehrskonzept gibt es für Lüneburg nicht. Basierend auf einem Mängelkataster für Radwege ist eine Prioritätenliste erstellt worden, die aufgrund der Bündelung der Radverkehrsströme Ausbaumaßnahmen an Radwegen entlang des Stadtringes (inklusive Lückenschlüsse) als vorrangig vor anderen Maßnahmen einstuft. Im Stadtgebiet kommt das gesamte Spektrum unterschiedlicher Radverkehrsanlagen zum Einsatz. Dazu gibt es ein jährlich vom Verkehrsausschuss beschlossenes Arbeitsprogramm, das auch Aspekte wie etwa Öffentlichkeitsarbeit beinhaltet.

Eine Sicherstellung der Umsetzung mit einer Festlegung auf einen bestimmten Zeitplan existiert nicht. Aufgrund der eingeschränkten Haushaltsmittel gibt es immer wieder dringende Maßnahmen, die aufgrund von akut zu behebenden Mängeln aufgeschoben werden müssen.

Handlungsmöglichkeiten

- Vorschlag aus der Runde: Erstellung und Verabschiedung eines umfassenden Radverkehrskonzeptes, das die verschiedenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs beinhaltet, und sich daran orientiert, was für den Radverkehr die beste Wirkung erzielt (möglicherweise wird absehbar die GVFG-Förderfähigkeit von Radverkehrsmaßnahmen vom Vorliegen eines Netzkonzepts abhängen)
- auf dieser Grundlage: Abschätzung des Gesamtbedarfs, um bei den begrenzten Haushaltsmitteln sachlich argumentieren zu können
- Überprüfung der Festlegung für Maßnahmen am Stadtring als oberste Priorität, Kriterien für Prioritätenfestlegung auf Grundlage von abgesicherten Daten, z.B. Netzbedeutung, Radverkehrsstärken, Unfallhäufungen etc.
- messbare Ziele für definierte Zeiträume setzen, mit Handlungsprogrammen und Personalausstattung untersetzen, z. B. Zielwerte zum Radverkehrsanteil, zur Unfallentwicklung, ggf. auch mit Warnwerten
- Abstimmung mit Handlungsansätzen anderer Ressorts und Baulastträger

4.5 **Modul 4: Finanzielle und personelle Ressourcen (Fragen 9 bis 11)**

In Lüneburg gibt es einen jährlichen Haushaltsansatz für den Radverkehr mit derzeit etwa 70.000 Euro pro Jahr, davon sind 20.000 Euro für Instandsetzungsmaßnahmen vorgesehen. Dieses Geld wird von den meisten Teilnehmern als

außerordentlich gering angesehen, so dass die formell gute Bewertung lediglich auf der Tatsache beruht, dass überhaupt ein jährlicher Haushaltsansatz vorhanden ist. Die Höhe reicht allerdings nicht aus, um die bereits bekannten Mängel in absehbarer Zeit abzubauen.

Für Projekte, die von Dritten an die Stadt herangetragen werden, gibt es keine extra Gelder. Es wird versucht, diese aus bestehenden Budgets zu finanzieren, wie dies auch bei den bisherigen Teilnahmen an den europaweiten Aktionstagen für nachhaltige Mobilität der Fall war. Das Aktionswochenende mit der Fahrradmesse „bikepoint“ und dem anschließenden Volksradeln „BiRadlon“ wird von der Stadtmarketing GmbH durchgeführt.

Es gibt ein stadtweites Budget für Fortbildungen, das allerdings auch von den allgemeinen Kürzungen betroffen ist. Für Fortbildungen im Verkehrsbereich gibt es dabei kein eigenes Budget. Einmal im Jahr nimmt der für den Radverkehr zuständige städtische Mitarbeiter an dem Treffen der „Arbeitsgemeinschaft der Radverkehrsbeauftragten aus Norddeutschland“ teil.

Handlungsmöglichkeiten

- Unterhaltungsmittelanteil für Radverkehr mindestens entsprechend dem Radverkehrsanteil an den Wegen der Einwohner (20 bis 30 %)
- Zusätzliche Finanzierungsquellen bei Ausbau und Unterhaltung von Infrastrukturmaßnahmen erschließen (z.B. Mittel aus der Stellplatzablöse, GVFG-Mittel)
- Nutzung der neuen Möglichkeiten des GVFG für den Routenausbau, Sicherstellung der notwendigen Eigenanteile im städtischen Haushalt, z.B. aus Parkgebühren, Stellplatzablösemitteln
- Anwendung der Landesbauordnung, um Investitionen Dritter anzuregen, die der Förderung der Fahrradnutzung dienen (z. B. Fahrradstellplätze auf Grundstücken)
- Werbung auf Fahrradständern einführen, um zusätzliche Finanzmittel zu erschließen
- Finanzielle und ideelle Unterstützung von Initiativen und Projekten Dritter zum Radverkehr, wenn hieran ein öffentliches Interesse besteht
- Wettbewerb zum Thema Radverkehr, um bei Bürgern weitere Ideen zur Radverkehrsförderung anzuregen
- durch Zusammenarbeit mit Krankenkassen oder anderen weitere Projekte ermöglichen (z. B. „Mit dem Rad zur Arbeit“)

4.6 **Modul 5: Infrastruktur, Sicherheit, Dienstleistungen (Fragen 12 bis 19)**

Die Qualität der Radverkehrsanlagen in Lüneburg ist sehr unterschiedlich, ein sehr großer Anteil der Radwege hat bauliche Mängel. Die Mängel am Stadtring sollen nach der Bauprioritätenliste schwerpunktmäßig abgebaut werden. Über die Qualität der in Lüneburg existierenden Radrouten bestand in der Gruppe kein Konsens. Die Radverkehrsanlagen werden mit den zur Verfügung stehenden Mitteln verbessert. Bei besonderen Problemen, insbesondere Unfallhäufungspunkten, werden Sofortmaßnahmen durchgeführt. An Lichtsignalanlagen herrscht z.T. Unsicherheit, ob Druckknöpfe, die fast überall vorhanden sind, betätigt werden müssen.

Bei vielen Radwegen werden regelmäßig Pflasterarbeiten durchgeführt, um diese instand zu setzen. Teilweise müssen Radwege aber auch erneuert werden, da sie nicht mehr saniert werden können. Über die Qualität der Radverkehrsanlagen bestand in der Gruppe kein Konsens.

Der Winterdienst wird von der Gruppe als gut bewertet. Die Pflege durch Baumschnitt geschieht teilweise zeitverzögert, so dass es dort zu Gefahrenstellen kommen kann. Die Straßengeher beobachten auch den Zustand der Radwege und leiten ggf. Mängel weiter.

Zur Zeit wird eine Wegweisung für touristische Routen im Stadtgebiet aufgestellt. Für den Alltagsverkehr ist eine Wegweisung bisher nicht geplant. Der veraltete Radfahrerstadtplan soll absehbar durch die Universität in Zusammenarbeit mit der Stadt neu aufgelegt werden. Zur Zeit existiert in aktueller Fassung nur der von der Stadt herausgegebene Plan „In Lüneburg ohne Auto mobil“. Dazu wird bemängelt, dass dies keinen Radfahrerstadtplan darstellt, da er nur eine Übersicht bietet, aber nicht in einen Stadtplan integriert ist.

In der Innenstadt sind, bis auf wenige Standorte, ausreichend viele und qualitativ hochwertige Abstellanlagen vorhanden. Die Problembereiche sind beim Fahrradparken vor allem die Situation an Schulen und an großen Discountern. Dort sind Anzahl und Qualität oft unbefriedigend. Die aus dem Radspeicher ausgebauten Bügel werden für die Schulen verwendet, so dass sich die Parksituation dort teilweise verbessern wird. Bei den Wohnungsbaufirmen hat sich die Qualität der Abstellanlagen aufgrund eines Rundschreibens der Stadt so verbessert, dass heutzutage größtenteils Fahrradbügel aufgestellt werden. Fahrradboxen für den touristischen Bedarf gibt es nicht. Gepäckschließfächer wurden in der Innenstadt abgebaut und am Radspeicher aufgebaut, sie sind allerdings zur Zeit außer Betrieb. Der vorherige Standort wurde nicht angenommen, da er schlecht auffindbar war.

Durch die Polizei finden unregelmäßig (1-2 mal im Monat und bei Großveranstaltungen) kostenlose Fahrrad Codierungen statt. Der Zugang zu dieser Maßnahme wird durch die Unregelmäßigkeit und die zum Teil langen Wartezeiten erschwert. Bei Neukauf von Fahrrädern wird durch den Fachhandel ein Fahrradpass ausgestellt. Vermisste Fahrräder können über das Fundsachenregister der Stadt per Inter-

net gesucht werden. Fahrradwracks im öffentlichen Raum, die keinen Besitzer mehr haben, werden durch das Ordnungsamt abgeholt.

Der Sicherheit von Radfahrenden steht beim Bau und bei der Erhaltung der Infrastruktur in Lüneburg im Vordergrund. Tempo 30-Zonen sind nach der Änderung der Straßenverkehrsordnung von 1997 zusammengelegt worden, so dass mittlerweile bis auf Vorrangstrassen 90% der Straßen in Tempo 30-Zonen oder Fußgängerzonen liegen. Bestehende Lücken sollen in Kürze geschlossen werden. Bei allen Schulen und Kindergärten an Vorrangstrassen wurde im Einzelfall geprüft, ob Tempo 30 notwendig ist. Bei einzelnen Vorrangstrassen ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit daraufhin auf 30 km/h reduziert worden.

In Lüneburg gibt es kaum gebrochene Verkehre zwischen Rad und Bus im Stadtgebiet, dazu ist die Fläche der Stadt zu klein. Entsprechend werden Abstellanlagen an Stadtbushaltestellen nicht für erforderlich gehalten. An einzelnen Schnellbushaltestellen gibt es Abstellanlagen und am Bahnhof den Radspeicher. Zusätzliche kostenlose Abstellanlagen sind am Bahnhof geplant. Die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern in Bussen liegt im Ermessen der Busfahrer und wird infolgedessen kaum in Anspruch genommen, da der Transport nicht zuverlässig gewährleistet ist.

Serviceangebote für Radfahrer gibt es an der Fahrradstation, in Form von Luftpumpe, Reparaturservice und der Verleihung von Mieträdern. Es gibt eine studentische Initiative, die eine Reparaturwerkstatt betreibt, in der man sein Fahrrad unter Anleitung auch selbst reparieren kann. Die Lüneburger Fahrradläden haben teilweise ein gutes Serviceangebot. Es gibt kein städtisches Serviceangebot.

Handlungsmöglichkeiten

- Komplettierung des Netzes und zügige Mängelbehebung (vor allem preiswerte Maßnahmen bevorzugen, da somit kurzfristig viele Mängel beseitigt werden können)
- Aufwändige Baumaßnahmen möglichst vor allem aus GVFG Mitteln finanzieren
- Ausbau des Routennetz: Einrichtung von Fahrradstraßen; Lückenschlüsse in Grünanlagen mit wetterunabhängiger Befestigung
- Aufkleber an Druckknöpfen an Ampeln anbringen: „Anforderung erforderlich zwischen xx und xx Uhr“ oder „... NICHT erforderlich zwischen xx und xx Uhr“
- Winterdienst mit Bedürfnissen des Radverkehrs abstimmen (Überarbeitung Räumungsplan)
- Mängelhinweismanagement einführen (s. Kap. 4.2)

- Wegweisung für das gesamte Stadtgebiet einführen. Auch die Alltagsrouten innerhalb der Stadt sowie zu den Umlandgemeinden sollten einbezogen werden. Die Unterhaltung, Überprüfung und Aktualisierung der Wegweisung sollte zeitnah erfolgen.
- Fahrradstadtplan neu auflegen und ggf. ergänzen, z. B. durch hervorgehobene, empfohlene Radrouten (ggf. nach Kfz-Aufkommen unterschieden), Fahrradstation, Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen. Ebenfalls ist es sinnvoll, Barrieren wie nicht geöffnete Einbahnstraßen, Steigungen, Treppen und Drängelgitter mit aufzunehmen. Prüfen: zusätzliches Info-Material, z.B. wie in FahrRadStadtPlan Leipzig, Fahrradstadtplan Kiel, Radwegekarte Mainz: Regeln der Straßenverkehrsordnung, Verhaltenstipps zum Rad fahren (aufgehende Autotüren, Toter Winkel, ...), auch für Autofahrer und Fußgänger; Darstellung typischer Unfallsituationen und Verhaltensmaßnahmen; notwendige Fahrradausrüstung lt. StVZO; wichtige Telefonnummern zum Radverkehr; Fahrradmitnahme-Regelungen (DB, Bus); ÖV-Linienspinne; Infos zu weiteren Planungen der Stadt → Ausbau zum zentralen Info-Medium
- Fahrradabstellanlagen-Konzept für Gebiete außerhalb der Innenstadt aufstellen und umsetzen
- Informationen verteilen, um an Discountern anforderungsgerechte Abstellanlagen aufzustellen (vgl. Rundschreiben an Wohnungsbaugesellschaften), ggf. auch Anreize, z.B. Mitnutzung des städtischen Mengenrabattes (soweit vorhanden), bei Neubauten Verteilung der Broschüre der AGFS 2003
- spezielle Fahrradabstellmöglichkeiten schaffen, z. B. für Fahrradtouristen, möglichst abschließbar oder bewacht; z. B. Fahrradboxen (Beispiel Höxter am Weserradweg) oder ungenutzte Räume in den Geschäftsstraßen (als Service und als Werbung auch für Einzelhändler). Dort könnte auch Gepäck zwischengelagert werden. Möglich ist ein Netzwerk aus Behörden und Geschäften, die z. B. durch Aufkleber „gesicherte Abstellmöglichkeiten für gepackte Räder“ oder „hier Gepäckaufbewahrung“ gekennzeichnet werden können. Dieses Vorgehen erfordert mehr organisatorischen Aufwand, bedarf aber ggf. keiner Investition. Falls Fahrradboxen aufgestellt werden, müssten sie in die Wegweisung einbezogen werden. Als Standort kommt Am Sande in Frage, Gepäckschließfächer kommen dort dann auch Stadtbus-Kunden zugute.
- in Zusammenarbeit mit einem Träger für den 2. Arbeitsmarkt (z.B. AWO) Fahrradwachen an Schulen einrichten (vgl. Städte Marl, Lünen, Unna; PGV/PBS 2000). Während der Unterrichtszeiten können neben der Bewachung der Räder auch kleinere Wartungen, wie etwa Reparatur von Bremsen und Beleuchtung, übernommen werden
- Bedarf für Abstellanlagen an (Regionalbus-)Haltestellen ermitteln

- gezielte und verstärkte Bekämpfung des Fahrraddiebstahls seitens der Polizei (Beispiele Krefeld, Magdeburg: vergleichsweise hohe Aufklärungsquoten, vgl. BKA 2002)
- Fahrrad-Registrierung sofort beim Fahrradkauf anstreben (Problem: Fahrradkauf im Supermarkt – wie damit umgehen?)
- falls nötig, Umbauten in Tempo-30-Zonen, ggf. finanziert mit Spenden aus der betroffenen Bevölkerung nach Beispiel Marl (dort für Erst-Beschilderung), auch als Form der Öffentlichkeitsarbeit für Geschwindigkeitsreduzierungen und Verkehrssicherheit
- verstärkte Geschwindigkeitskontrollen v.a. in Hauptverkehrsstraßen, da diese, bezogen auf die Unfallfolgen, vermutlich die eigentlichen Problembereiche sind (Auswertung der Erfahrung bez. der Häufigkeit von Kontrollen in Osnabrück, frühere „Unfallhauptstadt“; inzwischen mit Auszeichnung beim Wettbewerb „runter mit den Unfallzahlen“ des Landes Niedersachsen in 2000). Berücksichtigung der Empfehlungen von MEEWES 1993: Erfolge bei Geschwindigkeitsverhalten und Unfallentwicklung nur durch häufige, langfristige und anhaltende Arbeit möglich (langandauernde Geschwindigkeitskontrollen und begleitende Öffentlichkeitsarbeit). Tempokontrollen werden selbst von Autofahrern als gut bewertet (Ruhr-Uni Bochum/Zeus 1999).
- zur Verfügung stellen von Fahrrädern für Personen, die für einige Tage oder Wochen in Lüneburg sind, durch die entsprechenden Gast-Institutionen (Fortbildungen etc.), Initiative dazu durch Stadt oder Fahrradhändler. Welche Institutionen kommen dabei in Frage?
- Vorschlag aus der Runde: Einrichtung einer Pressluftpumpe im Rathausgarten

4.7 Modul 6: Kommunikation und Erziehung (Fragen 20 bis 23)

Die Kommunikation gegenüber Entscheidungsträgern und potenziellen Akteuren ist bei Bedarf gegeben. Über die Ziele der Radverkehrspolitik werden andere Abteilungen/ Dezernate sowie der Rat der Stadt informiert.

Die Stadt versucht durch einzelne Hauswurfsendungen, gelegentliche Aktionen (z.B. StVO Aufklärungskampagne) sowie durch regelmäßige Pressemitteilungen das Image des Radfahrens zu verbessern.

Zur Förderung des lebenslangen Radfahrens (Frage 22) wurden keine Kreuze vergeben.

Für alle Grundschüler wird regelmäßig Radfahrtraining im Verkehrsgarten angeboten (von Seiten der Verkehrssicherheitsberater der Polizei), ein darüber hinausgehendes Angebot in der realen Verkehrsumgebung gibt es nicht.

Handlungsmöglichkeiten

- Maßnahmen zur Radverkehrsförderung öffentlich dokumentieren (Jahresbericht o. ä.); einfacher zugänglich machen zur Information und Argumentation gegenüber Entscheidungsträgern und (potenziellen) Akteuren und (Fach-)Öffentlichkeit: Inhalte zusätzlich im Internet publizieren. Die Website könnte stärker Fakteninformationen enthalten wie Planungen und deren Fortschreibungen. Eine virtuelle Stadtrundfahrt (wie z.B. unter www.muenster.de/stadt/stadtplanung/ms-5521.html) kann vorbildliche Ansätze in Lüneburg dokumentieren. Weitere positive Beispiele sind z.B.

Stadt München:

www.muenchen.de/radverkehr/
www.muenchen.de/radwege/index.html
www.stadt-muenchen.de/ob/index.html

Stadt Kopenhagen:

www.veipark.kk.dk/byenstrafik/cyklernesby/uk/index.htm
www.veipark.kk.dk/byenstrafik/cyklernesby/uk/cykelpolitik_uk.pdf
www.veipark.kk.dk/byenstrafik/cyklernesby/uk/bicycleaccount2002/index.htm

Stadt Zürich:

www.stadt-zuerich.ch/taz/planen/velorouten.htm
www.stadt-zuerich.ch/taz/planen/velorouten_routen.htm
www.stadt-zuerich.ch/taz/planen/velorouten_wegweisung.htm

- Die Stadt könnte durch Plakat-, Flyer- und Postkartenaktionen ihre Öffentlichkeitsarbeit allgemein und zielgruppenspezifisch sowie themenspezifisch intensivieren (vgl. Maßnahmen Stadt Kiel oder der AGFS in NRW).
- Einzelhandel und Arbeitgeber als Akteure ansprechen, z. B. über Wettbewerbe „Fahrradfreundliches Geschäft“, „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“
- Neuauflage eines vollständigen Radstadtplans in Zusammenarbeit mit der Universität forcieren
- bisheriges Neubürger-Infopaket mit dem Übersichtsplan für Radwege und Buslinien, ggf. mit Bahnverbindungen, Flyern von Radtouren und Hinweisen zum dann neu herausgegebenen Radstadtplan ergänzen
- für Grundschüler Radfahrkurse in der realen Verkehrsumgebung anbieten
- Radfahrkurs für Erwachsene anbieten (ADFC, Volkshochschule)
- Aktion mit Zielgruppe Jugendliche im Führerscheinalter entwickeln

- Wettrennen mit verschiedenen Verkehrsmitteln, ggf. unter Einbeziehung von Prominenten, mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit (z.B. auch als Grafiken zum Zeitvergleich auf Plakaten o.ä.)
- Grafische Aufbereitung und Verbreitung anderer Umwelt- oder Gesundheitsvorteile (wie beim Flächenvergleich mit der Fotoserie Münster-Prinzpalmarkt: Platzbedarf von 40 Personen in Kfz, zu Fuß, Bus und mit dem Rad)

4.8 **Modul 7: Zielgruppen und Partnerschaften (Fragen 24 bis 29)**

Für die Mitarbeiter der Stadtverwaltung, die in der Altstadt ihren Arbeitsplatz haben, stehen nur Parkplätze mit einem 10 minütigen Fußweg zum Arbeitsplatz zur Verfügung. Fahrradabstellmöglichkeiten bestehen hingegen in unmittelbarer Nähe der Gebäude der Stadtverwaltung. Nur wenige dieser Abstellanlagen sind gut zugänglich und weisen eine gute Qualität auf. Der Schwerpunkt des städtischen Mobilitätsmanagements liegt in der Herausgabe des Jobtickets. Es gibt 5 funktionsstüchtige Dienstfahräder für die städtischen Mitarbeiter. Es besteht ein Informationsdefizit über das Vorhandensein dieser für alle Mitarbeiter zur Verfügung stehenden Räder. Zusätzliche Diensträder sind für den Verkehrsaußendienst vorhanden.

Bei der Gewinnung von örtlichen Arbeitgebern für die Förderung des Radverkehrs unter den Beschäftigten wurde nur ein einziges Kreuz vergeben und somit nur die Bewertung 0,0 erreicht.

Die meisten Schulen liegen in Tempo-30-Zonen. Sofern sie sich an Vorrangstrassen befinden, ist dort, im Einzelfall geprüft, ggf. Tempo 30 eingeführt worden. Die Abstellanlagen an den Schulen sind von sehr schlechter Qualität, wie bei einer vor kurzem stattgefundenen Begehung festgestellt wurde. Die abgebauten Bügel aus dem Radspeicher werden deswegen demnächst an die Schulen verteilt, was aber den Bedarf nicht komplett decken dürfte.

Die Förderung des Radfahrens in der Freizeit wird durch die drei Radtouren, die durch Lüneburg verlaufen und mit dem Fahrrad-Wanderbus verbunden werden können, vorangetrieben. An wichtigen Freizeiteinrichtungen sind ausreichend gute Abstellanlagen vorhanden.

Die innerstädtischen Einkaufseinrichtungen sind gut mit dem Rad erreichbar, zahlreiche Abstellanlagen sind im Straßenraum der Altstadt verfügbar. Die Einzelhandelsgeschäfte selber verfügen allerdings nur selten über eigene qualitativ hochwertige Abstellanlagen. Aufgrund des ausgedehnten Netzes an Fußgängerzonen, die nicht mit dem Fahrrad befahren werden dürfen, ist dort die Erreichbarkeit allerdings eingeschränkt. Bei den großen Discountern ist die Qualität der Abstellanlagen, sofern überhaupt welche vorhanden sind, meist schlecht. Hier wurde in der Runde bemängelt, dass die Landesbauordnung nur die Anzahlen, nicht aber die Qualität von Abstellanlagen vorgibt.

Das Radfahren von Familien wird nicht gesondert gefördert. Die infrastrukturellen Gegebenheiten für gemeinsames Radfahren in der Familie sind größtenteils gegeben. Hinzu kommen einzelne Veranstaltungen, die ganze Familien ansprechen (BiRadlon). Es gibt ein Buch mit 20 Radtouren, die auch teilweise für Familien geeignet sind, aber dafür nicht speziell ausgelegt sind.

Handlungsmöglichkeiten

- besteht Handlungsbedarf zur Änderung städtischer Vorschriften über Fahrtkostenzuschüsse oder -erstattungen für Mitarbeiter o.ä.? Wird der Radverkehr hierbei ggf. noch benachteiligt oder kann er ausdrücklich bevorzugt werden?
- Aktionen in Anlehnung an „Mit dem Rad zur Arbeit“ (ADFC Bayern, ADFC Hamburg), Gewinnfaktor Fahrrad (VCD Schleswig-Holstein, ADFC Niedersachsen), Bike and Business (ADFC Hessen) – Stadtverwaltung als initierende und unterstützende Institution, Durchführung durch AOK, ADFC und Arbeitgeber (www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/, www.gewinn-faktor-fahrrad.de, www.bikeandbusiness.de)
- zu prüfen ist, inwieweit nach der Landesbauordnung statt eines ÖV-Bonus auch ein Radverkehrsbonus möglich ist, der einen Verzicht (formell: Stundung) auf die Stellplatz-Ablöse ermöglicht, wenn eine sehr gute Fahrrad-Erreichbarkeit gegeben ist (und ggf. weitere Anreize der Arbeitgeber für radfahrende Mitarbeiter festgeschrieben werden)
- Wettbewerb „Fahrradfreundlichste Schule“ in Anlehnung an den fahrradfreundlichsten Arbeitgeber, mit besonderem Augenmerk auf Schüler als das künftige Verkehrsgeschehen bestimmende Bevölkerungsgruppe
- Erarbeitung von Schulwegplänen für Grundschulen und auch für weiterführende Schulen (ab 5. Klasse), da hier der Aktionsradius der Kinder sich deutlich erweitert (Grundlage: Fahrradstadtplan, vgl. Krefeld, Ruhr-Uni Bochum/Zeus 1999) (z.B. in Kiel sind die an sich vorgeschriebenen Schulwegpläne erst auf Initiative der Stadt flächendeckend erstellt worden). Angebot eines Radfahrtraining auch an den weiterführenden Schulen. Hauptproblem für Schüler dieser Altersgruppe scheint das Abbiegen zu sein.
- Initiierung von Fahrrad-Pooling für Grundschüler und beim Übergang auf die weiterführenden Schulen (organisiertes Fahren in Gruppen nach Fahrplan unter Begleitung erwachsener Radfahrer, z.B. in Marl, vgl. www.epommweb.org/ Stichwort Bicycle Pooling - nur in englisch)
- Mobile Abstellanlagen, im Sommer an Bädern, ansonsten für Veranstaltungen einsetzbar (Bedarf bei Großveranstaltungen in der Altstadt)

- Gepäckschließfächer und/oder Gepäckaufbewahrung in Geschäften/ bei Behörden
- Spezielle Radtouren veröffentlichen, die für Familien mit kleinen Kindern geeignet sind
- Nebenrouten, die für Familien mit kleinen Kindern besonders geeignet sind, ausbauen und durch Schilder ausweisen

4.9 **Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Fragen 30 bis 31)**

Die Einschränkung des Autoverkehrs in der Altstadt wurde im Rahmen des VEP von 1993 umgesetzt. Die Innenstadt ist für eine Durchfahrt mit dem Kfz überwiegend gesperrt. Es gibt ein Netz von Fußgängerzonen, das der Kfz-Verkehr nur mit Ausnahmeregelung befahren darf, welches aber teilweise für den Radverkehr freigegeben ist. In Lüneburg existiert ein abgestimmtes Konzept einer nach Zonen abgestuften Parkraumbewirtschaftung mit einer vorgegebenen Höchstparkdauer (mit Ausnahme der privat bewirtschafteten Parkhäuser). Je näher man am Stadtzentrum parkt, desto teurer ist das Parken.

Einmal im Jahr findet eine Kooperation mit den Krankenkassen bei der gemeinsam durchgeführten Veranstaltung „bikepoint“ statt. In den regelmäßigen Pressemitteilungen wird gelegentlich erwähnt, dass Radfahren gut für die Gesundheit ist. Eine systematische Öffentlichkeitsarbeit über die Gesundheitseffekte des Radfahrens gibt es in Lüneburg nicht.

Handlungsmöglichkeiten

- Diskussion der Bedeutung und Zielsetzungen für die Nutzung der Gesundheitseffekte zum Radfahren bei den städtischen Aktivitäten
- Aktionen in Anlehnung an „Mit dem Rad zur Arbeit“ (ADFC Bayern, ADFC Hamburg) in Zusammenarbeit mit ADFC; VCD und Krankenkassen, (www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/), vgl. Kap 4.7

4.10 **Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit (Fragen 32 bis 35)**

Zur Wirksamkeit der Radverkehrsaktivitäten sind nur wenige Kreuze vergeben worden. Der ADFC-Klimatest 2003 ist durch die Stadt unterstützt worden, indem die Fragebögen kopiert und ausgelegt wurden. Die Universität Lüneburg hat in zahlreichen Arbeiten u.a. auch den Radverkehr untersucht.

Bei der Wirksamkeit durchgeführter Einzelprojekte wurde nur ein Kreuz vergeben. Die Wirksamkeit wurde nur bei einzelnen Großprojekten wie z.B. der Fahrradstation geprüft. Für kleinere Maßnahmen wird es aus der Runde auch nicht für notwendig erachtet.

Die Beobachtung der Fahrradnutzung erfolgt bisher vor allem durch die verkehrswissenschaftliche Arbeiten der Universität, die von 1994 bis 2002 mehrfach Zählungen und Befragungen zum Radverkehr durchgeführt hat. Diese Untersuchungen werden von Seiten der Stadt genutzt und berücksichtigt.

Die Stadt Lüneburg ist Mitglied der Unfallkommission, diese trifft sich regelmäßig einmal im Jahr. Die Polizei führt eine detaillierte Unfallstatistik. Anhand von Steckkarten speziell für Radfahrer können der Unfallort, die Ursachen sowie die Folgen verfolgt und ein Unfalldiagramm erstellt werden. Die Polizei führt eine separate mehrjährige Unfallstatistik für Radfahrerunfälle gegliedert nach Folgen, Ursachen, Alter und Unfallort. Bei jedem Unfall wird eine Begehung gemacht und bei bestehenden Sicherheitsmängeln werden diese schnellstmöglich beseitigt. Ca. ein Drittel aller Verletzten im Stadtgebiet sind Radfahrer. Die Radfahrerunfälle verteilen sich auf das Stadtgebiet. Wenn es zu Häufungen von Unfällen kommt, werden von der Unfallkommission Maßnahmen vorgeschlagen.

Handlungsmöglichkeiten

- Beschlussfassung zu messbaren und damit überprüfbaren Zielwerten zur Förderung des Radverkehrs, z.B. Zielwerte (und ggf. auch „Warnwert“ für den Fall von Negativ-Entwicklungen) für Modal-Split-Anteil und Belastung mit Schwer Verunglückten (Getötete und schwer Verletzte) und leicht verletzten Radfahrern (bezogen auf Einwohnerzahl)
- systematische Radverkehrszählungen regelmäßig durchführen
- Durchführung einer Haushaltsbefragung zur Verkehrsmittelwahl und zu Veränderungs- und Verbesserungswünschen der Nutzer
- grundsätzliche Unterscheidung der Entwicklung nach leicht und schwerverletzten Radfahrern, da die Entwicklungen verschiedenartig verlaufen können: Die schwer Verunglückten und die leicht Verletzten sollten jeweils gesondert betrachtet werden, um nicht diesbezügliche strukturelle Unterschiede in der Unfallentwicklung von vornherein zu verwischen (vgl. BECKER et. al. 1992).
- vertiefende Unfall-Auswertungen für bestimmte Bevölkerungsgruppen (Kinder, Senioren, Langfristbetrachtung über mehr als drei Jahre mit Herausarbeiten struktureller Probleme und besonderer Problemstrecken, vgl. Projekt „Reduzierung von Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung“ in Krefeld, Mönchengladbach, Hamm; Ruhr-Uni Bochum/Zeus 1999) – die abzuleitenden Maßnahmen sind im Prinzip bekannt, ggf. ist eine Untersuchung aber zur Unterstützung bei der Umsetzung sinnvoll
- Benchmarking zur Unfallentwicklung, ggf. nur mit besonderem Bezug zu den Unfällen der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer, mit anderen Städten, ggf. nicht nur im Inland, sondern auch im Ausland: vertiefter Datenabgleich, Fest-

stellung von Besonderheiten (z.B. über- oder unterdurchschnittliche Zahl von Unfällen mit Schwerverkehr oder zwischen Fußgängern und Radfahrern, ...)

5 Ergebnisse des zweiten Treffens am 23. Juni 2004

5.1 Überblick

Auf der Grundlage des Berichts zum ersten Treffen wurden beim zweiten Treffen kleinere Korrekturen zum Bericht gegeben (die im Schlussbericht eingearbeitet sind). Der Auditor hat eine Analyse von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken aus seiner Sicht vorgetragen (vgl. Anhang). Bereits bei der Diskussion über die Stärken und Schwächen ergaben sich folgende konkrete Maßnahmenvorschläge (vgl. Kap. 5.2):

- Ausweitung der Öffnung der Fußgängerzonen für den Radverkehr
- beim Umbau der Bardowicker Straße Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs
- Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung
- radfahrerfreundliche Ampelschaltungen

Von den Teilnehmern wurden in einer Kartenabfrage unten stehende Handlungsfelder benannt (vgl. Kap. 5.3 – 5.7). Aus der Häufigkeit der Nennungen ist die Reihenfolge der Priorität der Handlungsfelder abzuleiten (darunter: zugehörige Teilthemen, die im Gespräch oder auf den Karten benannt wurden):

- Öffentlichkeitsarbeit (8 Nennungen)
 - Info- und Werbekampagne pro Fahrrad
 - Imageverbesserungen, Kommunikationskampagne
- verbindliches Radverkehrskonzept (5 Nennungen)
 - Radroutensystem mit Umsetzungsschritten
- Kommunikation innerhalb der Verwaltung (4 Nennungen)
 - festere Verankerung in der Stadtentwicklungspolitik
 - bessere Koordination zwischen Verwaltung, Politik und Nutzergruppen
 - bessere Koordination der Beteiligten in der Verwaltung (Verkehrsentwicklungsplanung, Tiefbau und Straßenverkehrsbehörde)
 - volle Stelle eines Fahrradbeauftragten
- Erhöhung der Finanzmittel (2 Nennungen)
- Fahrrad-Abstellmöglichkeiten (2 Nennungen)
 - Fahrradboxen

Die Themen „Verbesserung bzw. Hebung der Verkehrssicherheit“ und „Mangelerkennung an Radwegen“ bekamen nur eine geringe Priorität und wurden am Ende der Sitzung nicht mehr besprochen.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Aktivitäten in den Bereichen, wo die Wirkungen als positiv zu bewerten sind, beibehalten werden sollen, auch wenn sie hier und beim zweiten Treffen nicht ausdrücklich angesprochen und deshalb hier nicht aufgeführt sind. Hier geht es vorrangig um die nächsten Schritte oder um neue Handlungsfelder.

5.2 Infrastrukturmaßnahmen

Diskutiert wurde, inwieweit die Erlaubnis, in den Fußgängerzonen das Radfahren zu gestatten, ausgeweitet werden kann. Räumlich dafür in Frage kommt vorrangig die Untere Schrankenstraße. Näher zu prüfen ist eine Verschiebung der Sperrzeiten werktags (statt 10.00 bis 18.00 Uhr von 11.00 bis 19.00 Uhr) und, für alle oder ggf. nur für ausgewählte Abschnitte der Fußgängerzonen, eine generelle Erlaubnis zum Radfahren an Sonn- und Feiertagen. Die Straßensperrungen für Veranstaltungen gelten natürlich auch für den Radverkehr, insofern ist eine Freigabe an „normalen“ Sonn- und Feiertagen von der Regelung bei Veranstaltungen unabhängig (und erfordert keine zusätzlichen Schilder).

Eine wesentliche Anforderung bei weiteren Straßenumbauten ist, dass die belange des Radverkehrs angemessen berücksichtigt werden. Nötig ist dies v.a. beim geplanten Umbau der Bardowicker Straße. Es wird darauf hingewiesen, dass manche Probleme durch Radfahrer in Fußgängerzonen darauf zurückzuführen sind, dass die Umfahungsstrecken für Radfahrer sehr unkomfortabel sind und daher nicht angenommen werden.

Derzeit sind 45 von 80 Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet. Die Öffnung zusätzlicher Einbahnstraßen fördert Erreichbarkeit und Netzdurchgängigkeit. Es ist sinnvoll, die voraussichtlich noch 2004 erfolgende StVO-Novelle abzuwarten, da damit die Einbahnstraßenöffnung von weniger Restriktionen abhängen wird (absehbar: Wegfall des Kriteriums flächenhafte Radverkehrsplanung, Verzicht auf vorrangige Prüfung als unechte Einbahnstraße oder mit Radweg, flexiblere Regelung bezüglich der Fahrbahnbreiten, Verzicht auf Regelungen für den ruhenden Verkehr).

Lichtsignalanlagen, an denen nur zeitweise eine Anforderung erforderlich ist, sollten mit Aufklebern versehen werden, auf denen Hinweise stehen, in welchem Zeitraum ein Knopfdruck nötig ist. Da diese Zeiten z.T. verkehrsabhängig sind, kann diese Angabe nicht immer verbindlich sein. Von der Verwaltung wird geprüft, ob diese Maßnahme umsetzbar ist (zu prüfen ist ggf. auch, ob „nichtamtliche“ Aufkleber, bspw. des ADFC, dieses Defizit auch unbürokratisch und ohne großen Aufwand lösen helfen können).

Eine radfahrerfreundliche Ampelschaltung ist in Lüneburg häufig nicht gegeben, teilweise hat der MIV vor dem parallelen Radweg grün, was auch aus Sicht der Verkehrssicherheit bedenklich ist. Kurze Grünphasen für Radfahrer in den Schwachlastzeiten führen zu unnötig langen und häufig nicht akzeptierten Wartezeiten, was nachgewiesenermaßen gehäufte Rotlichtverstöße nach sich zieht. Entsprechende Änderungen sind daher, auch aus Gründen der Verkehrssicherheit, erforderlich. Was bei den Ampelschaltungen verändert werden kann, muss in Abstimmung mit dem Tiefbauamt geklärt werden. Sinnvoll ist eine Aufstellung der Anlagen, an denen Defizite bemerkt werden, wobei eine Sammlung auch z.B. im Rahmen des Mängelhinweis- oder Beschwerdemanagements erfolgen kann. Zu Mängelhinweisen sollte dabei durch auffordernde Öffentlichkeitsarbeit angeregt werden.

Neu eingeführt wurde die Regelung, dass bei Bauarbeiten an Radwegen das Schild „Radfahrer absteigen“ nicht mehr an Baustellen angebracht wird. Die Radfahrer dürfen somit die Fahrbahn benutzen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass der Hinweis auf die veränderte Führung bereits an der letzten Bordabsenkung vor der Baustelle steht, so dass Radfahrer rechtzeitig auf die Fahrbahn wechseln können.

5.3 Öffentlichkeitsarbeit

Die Stadt Lüneburg bedient sich zwar bereits der gesamten Palette der Öffentlichkeitsarbeit, jedoch wird von der Runde angeregt, Umfang und Intensität zu erweitern. Vor allem soll verstärkt zielgruppenorientiert gearbeitet werden. Gemeinsame Aktionen mit den Verbänden, der Universität und der Polizei mit begleitender Pressearbeit werden als besonders wirkungsvoll angesehen. Konkrete Aktionen sollen von einer neu zu bildenden Arbeitsgruppe (AG) Öffentlichkeitsarbeit entwickelt werden. Zu dieser AG aus Vertretern von Verwaltung, Verbänden, Universität und Polizei wird Frau Schröder-Ehlers einladen.

Folgende Ideen zu Aktivitäten in der Öffentlichkeitsarbeit wurden in die Runde eingebracht:

- Logo für ein fahrradfreundliches Lüneburg
- Radstadtplan neu auflegen
- Flyer zum Radfahren in Fußgängerzonen (was dürfen Fahrradfahrer, was dürfen Fußgänger)

- Plakat/ Postkartenaktion wie in Münster: 40 Menschen auf dem Platz Am Sande (in Auto, Bus, per Fahrrad, zu Fuß)
- Kampagne zu Semesterbeginn, z.B. vom Radspeicher, um Studenten die Angebote bekannt zu machen
- Serie in der Zeitung über Lüneburger Persönlichkeiten: „Ich fahre Rad, weil...“ (zu möglichen weiteren Themen zu Zeitungsartikeln vergleiche die Serie www.oberhausen-tritt-in-die-pedale.de)
- Kampagne zur Förderung des Radfahrens bei Schülern (in Zusammenarbeit mit den Krankenkassen, da sich viele Schüler zu wenig bewegen)

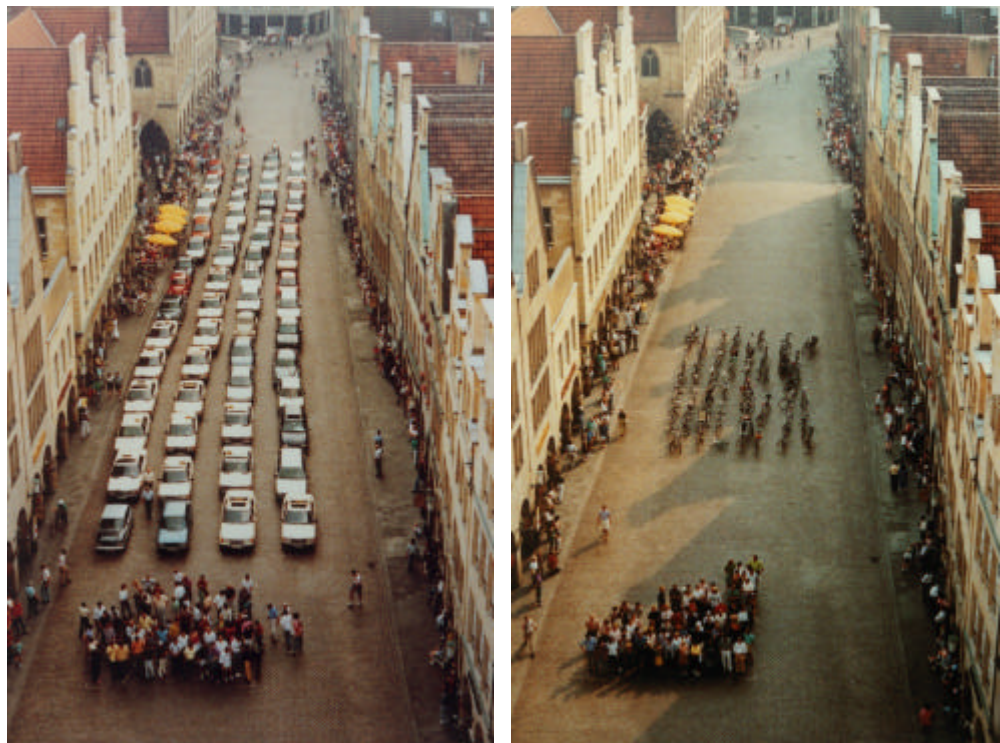


Abbildung 3 Foto-Aktion in Münster auf dem zentralen Prinzipalmarkt

5.4 Radverkehrskonzept

Es gibt ein Radwegkataster, in dem Mängel an Radwegen erfasst sind. Darauf aufbauend wird eine Prioritätenliste von Maßnahmen für jeweils ein Jahr erstellt.

Es war Konsens in der Runde, dass es notwendig ist, als Grundlage für künftige Entscheidungen ein systematisch hergeleitetes Radverkehrskonzept zu erarbeiten, mit der Festlegung stadtweiter und stadteilerschließender Routen. Anzustreben ist, dass dieses Konzept, z.B. als Begleitplan zum Flächennutzungsplan, bei allen Planungen verbindlich berücksichtigt wird. Dann können auch Maßnahmen, die ganz anderen Zielen dienen, zur Radverkehrsförderung beitragen. Sinnvoll ist auch, für verschiedene Zeithorizonte Ziele zur Entwicklung des Radverkehrs festzulegen.

Bei der Beantragung von Fördermitteln nach dem GVFG wird künftig für die Förderung von Maßnahmen abseits von Hauptverkehrsstraßen und für die Wegweisung vorausgesetzt, dass ein Radverkehrskonzept zugrunde liegt (Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Niedersachsen vom 24.6.2004).

5.5 Kommunikation innerhalb der Verwaltung

In Folge des ersten Treffens wurde von der Verwaltung beschlossen, wieder eine AG Verkehr einzuführen, wie sie bereits zur Umsetzung des VEP und zur Bahnhofsumgestaltung gearbeitet hat. Die AG stellt ein Gremium dar zur Vorbereitung der Beschlüsse in Ausschüssen und im Rat. In der AG werden die verschiedenen Bereiche der Verwaltung, die von der Maßnahme betroffen sind, die Fraktionen und die jeweils thematisch betroffenen Verbände beteiligt. Zu Radverkehrsthemen wird der ADFC regelmäßig beteiligt. Die Treffen sollen regelmäßig und projektbezogen stattfinden (alle 3 bis 6 Monate).

Außerdem wurde thematisiert, dass der Bauausschuss bei (großen) Verkehrsprojekten mit dem Verkehrsausschuss zusammen tagen soll, damit alle Informationen und Einschätzungen gegenseitig berücksichtigt werden können. Im Bauausschuss sind keine Verbände vertreten. Daran wird sich absehbar nichts ändern. Durch gemeinsame Sitzungen zu Verkehrsprojekten soll eine größere Transparenz geschaffen werden.

Der ADFC soll wie ein Träger öffentlicher Belange im Vorfeld von formellen Planungsverfahren beteiligt werden.

Eine volle Stelle für einen ausschließlichen Fahrradbeauftragten ist zur Zeit kaum finanzierbar. Herr Thöring übernimmt faktisch die Funktion eines Fahrradbeauftragten, wobei er weiterhin nicht ausschließlich für den Fahrradverkehr zuständig ist.

5.6 Erhöhung der Finanzmittel

Die Erhöhung der Finanzmittel wird von der Runde als zur Zeit politisch kaum durchsetzbar angesehen.

Bei Straßenbaumaßnahmen werden z.T. Radwege mitgebaut, die somit nicht aus dem Radverkehrsetat finanziert werden. Bei allen Baumaßnahmen kann innerhalb der Verwaltung geklärt werden, ob für den Radverkehr weitergehende Maßnahmen begleitend ausgeführt werden können. Dabei wird das Radverkehrskonzept eine wertvolle Hilfe sein, da andere Maßnahmenträger darauf aufmerksam werden, dass der Radverkehr besonders zu beachten ist.

Die Finanzierung über GVFG-Mittel ist zur Zeit durch zwei städtische Großprojekte ausgeschöpft. Seit Juni 2004 können in Niedersachsen auch Velorouten und Wegweisung über GVFG-Mittel finanziert werden. Zusätzliche Gelder werden voraussichtlich vom Land nicht zur Verfügung gestellt. Auch eine

Zweckbindung eines Fördermittelanteils zu Gunsten des Radverkehr ist derzeit nicht absehbar. Es soll geprüft werden, wofür die Gelder aus der Stellplatzablöse zur Zeit verwendet werden. Beim Radverkehr können sie sowohl für den ruhenden als auch den fließenden Verkehr eingesetzt werden.

Es ist zu prüfen, inwieweit bei bestimmten Projekten, z.B. für Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr, Sponsoren zur Finanzierung beitragen können. Als potentielle Sponsoren werden die Niedersächsische Umweltstiftung, Umweltbingo und Umweltlotto genannt.

Das Projekt „Mit dem Rad zur Arbeit“ wird von der AOK finanziert. Die Stadt kann in Zusammenarbeit mit AOK und ADFC das Projekt bei Lüneburger Arbeitgebern bekannt machen und sich als Stadtverwaltung selbst daran beteiligen.

5.7 Fahrradboxen

Das Aufstellen von (ggf. gebührenpflichtigen) Fahrradboxen für komplett gepackte Räder von Fahrradtouristen wird von der Runde als sinnvolle Maßnahme zur Tourismusförderung empfohlen. Als Standort kommt ein zentral gelegenes Parkhaus in der Innenstadt in Frage. Eine Wegweisung zu den Boxen muss installiert werden, sie muss auffällig und für Ortsfremde klar erkennbar sein. Wie bei Parkscheinen könnte die Gebühr durch die Einzelhändler teilweise erstattet werden. Frau Schröder-Ehlers wird sich mit den Zuständigen bei Lüneburg-Marketing und den Betreibern der Lüneburger Parkhäuser zu diesem Thema zusammen setzen.

6 Feedback der Teilnehmer ...

6.1 ... zur ersten Sitzung am 28. April 2004

Erwartungen der Teilnehmer

- Aktuelle Sachstandsanalyse
 - Objektiven Sachstandsbericht
 - Objektive Analyse, Bewusstseinsbildung, Anregungen
 - Realistisches Bild der Radverkehrssituation
 - Mängelerkennung und Wege zur Behebung
 - Effiziente Radverkehrsplanung
 - Verbesserung der Radpolitik in Lüneburg
 - Höherer Stellenwert des Radverkehrs in Lüneburg
 - Konkrete Ziele zur Radverkehrsförderung, Erhöhung des Radverkehrsanteils
 - Mehr Sicherheit
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - zukünftiger Handlungsrahmen
 - Impulse für die Qualitätsverbesserung
 - Anstoß für konzeptionelle Herangehensweise
 - neue konzeptionelle Ausrichtung
- Nutzergruppen wie ansprechen?
 - Verständnis für die Belange (unterschiedliche Standpunkte)
 - Bewusstseinstransfer in die politische Ebene
 - Verbesserte Abstimmung aller Akteure
 - Verbesserung der Zusammenarbeit Verwaltung – Politik – Nutzer
 - Vollständige Integration des Radverkehrs bei der Verkehrsplanung
 - Erkennen von Problem-/Mangelstrukturen, Erkennen des Radverkehrspotentials und daraus resultierend eine systematische, zielorientierte Stadtverkehrspolitik

Negative Nennungen

- Hintergrund der Fragen (z.B. Nr.1) teilweise unverständlich bzw. könnte noch genauer spezifiziert werden
- Fassung der Fragebögen etwas kürzer
- Der Fragebogen war nicht immer verständlich genug. Konsensfindung war schwierig, weil die Zuordnung der Fragen zu bestimmten Bereichen unklar war.
- Fragestellungen lassen oftmals zuviel Interpretationsspielraum.
- Die Wertigkeit der Fragen differiert oftmals zu stark.
- Fragebogen kann reduziert werden (z.B. Nr. 29)

- Einzelne Module waren nicht erkennbar
- Die einzelnen Module sind schlecht auszumachen
- Die Betonung von leitenden Verwaltungsstellen, ein Augenmerk auf alle Verkehrsteilnehmer haben zu müssen, lässt wenig Hoffnung auf eine grundlegende Umorientierung der Verkehrspolitik zu Gunsten des Umweltverbundes zu
- Es ist zum Teil nicht erkennbar, in wie weit uns die heutige Diskussion weiter helfen wird.
- Gelegentlich schien mir eine gewisse „Verbandshörigkeit“ durchzuschimmern. Ich gehe aber davon aus, dass dieses für die Beurteilung ohne Bedeutung ist.

Positive Nennungen

- Angenehme, konstruktive Atmosphäre
- Gute Zusammenarbeit, sachliche Diskussion
- Angenehme, konstruktive, sachliche Gesprächsatmosphäre
- Straffe Durchführung
- Klare Strukturierung der Gesprächsführung
- Gute, d. h. fachlich kompetente und stringente Moderation
- Herstellen von Objektivität

- Anregungen können dem Fragebogen entnommen werden
- Ich habe einiges Neues erfahren über die Arbeit der Verwaltung und der Polizei
- Bypad bringt Verantwortliche an einen Tisch und erzeugt ein positives Gesprächsklima
- Die Thematisierung des Radverkehrs gelang in einer grundsätzlichen Art und Weise, für die bei sonstigen Anlässen, die stets fall-/objektzentriert sind, keine Zeit zu erübrigen ist.
- Ich gehe mit dem Eindruck aus der heutigen Sitzung, dass das Verfahren geeignet ist, ein sachgerechtes Gesamtbild des „Ist-Zustandes“ zu erlangen
- Herausstellen der Ziele und Perspektiven, die sich aus dem Verfahren entwickeln können

6.2 ... zur zweiten Sitzung am 23. Juni 2004

Negative Nennungen

- Abwesenheit einiger Projektgruppenmitglieder
- Zufälligkeit des Verfahrens
- Wünschenswert stärkere Orientierung an örtlichen Rahmenbedingungen

Positive Nennungen

- Befragung lieferte gute Diskussionsgrundlage
- Das Bemühen aller im Sinne der Sache mitzuarbeiten
- Neutrale Moderation
- Straffe Führung / Kompetenz
- Konstruktive Moderation und Atmosphäre
- Konstruktive Zusammenarbeit (zweimal genannt)
- Zusammenarbeit, Gestaltung, Vortrag
- Schriftliche Aufbereitung der Befragungs- und Sitzungsergebnisse
- Es wurden Dinge ins Laufen gebracht (?)
- Z.T. konnten konkrete Vorschläge erarbeitet werden, die auch umsetzbar erscheinen
- Konkrete Ergebnisse
- Konkrete Ansätze für weiteres Handeln

7 Literatur und Quellen

allgemeines

- AGFS, Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen: Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW, eine Zwischenbilanz. Krefeld, Düsseldorf o.J. [1998]
- AGFS: ... und wo steht Ihr Fahrrad? Hinweise zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren. Krefeld 2003
- BECKER, U. et al.: Vergleich der Verkehrssicherheit von Städten. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 250. Bergisch Gladbach 1992
- BKA, Bundeskriminalamt: Polizeiliche Kriminalstatistik 2002 Bundesrepublik Deutschland. www.bka.de/pks/pks2002/index2.html, dort ist Fahrraddiebstahl unter 3.8 „Diebstahl insgesamt“ zu finden
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 1995 (ERA 95). Köln 1995
- FGSV: Merkblatt für die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr. Köln 1998
- PGV/PBS, Planungsgemeinschaft Verkehr/ Planerbüro Südstadt: Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW - Maßnahmen- und Wirksamkeitsuntersuchung. Düsseldorf 2000
- MEEWES, V. Mobile und ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung. Auswirkungen auf Verhalten und Verkehrssicherheit. Mitteilungen Nr. 34 der Beratungsstelle für Schadenverhütung. Köln 1993
- MWMEV, Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW. Düsseldorf 1999
- NRVP, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012. FahrRad!. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Berlin 2002.
- Ruhr-Uni Bochum/Zeus: Reduzierung von Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung in der Stadt Krefeld. Kurzfassung. 1999. Zur Wirksamkeit: www.institut.de/pdf/evalu_kr_99_00.pdf

Schriften der Stadt Lüneburg (veröffentlicht)

- STADT LÜNEBURG: Beschluss des Rates der Stadt Lüneburg vom 20. Dezember 1990: Verkehrsentwicklungsplan. Lüneburg 1990.
- STADT LÜNEBURG: Lüneburger Radstadtplan. Lüneburger 1992
- STADT LÜNEBURG: Radfahren in Lüneburg. Unter: <http://www.lueneburg.de/dokumente/26821/radfahren.pdf>. Stand vom 16.04.04, Lüneburg 2004a
- dort Links zu: „Radwege in Lüneburg“, „Mehr Informationen über das Radfahren in Lüneburg“, „Ich fahr so gerne Rad. Informationen für Rad- und Autofahrer über die Neuerungen in der Straßenverkehrsordnung“
- STADT LÜNEBURG: Radwegkataster vom 05.02.04, Lüneburg 2004b

Faltblätter , z.T. mit anderen Städten oder Institutionen:

- STADT LÜNEBURG: In Lüneburg ohne Auto mobil. Das Lüneburger Fahrrad- und Busnetz. Lüneburg 2002
- STADT LÜNEBURG 2004c: Radtouren – Rund um Lüneburg, in die Heide und an die Elbe –Mit Fahrrad-Wanderbus, auch unter: <http://www.lueneburg.de/dokumente/26821/Radwege.pdf>. Lüneburg 2004c

Weitere Literatur mit Bezug zu Radverkehr in Lüneburg

- Agenda 21: Nachhaltige Verkehrspolitik für Lüneburg. Diskussionspapier des Agenda 21 Arbeitskreises Verkehr, Lüneburg 2002
- PEZ, P.: Radverkehrsmängel und Möglichkeiten der Radverkehrsförderung in Lüneburg. Verkehrswissenschaftliche Arbeiten der Universität Lüneburg, Abteilung Wirtschafts- und Sozialgeographie. Band 7. Unveröffentlicht. Lüneburg 1993
- PEZ, P.: Das Unfallgeschehen im Kernbereich Lüneburgs vor und nach Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes. Verkehrswissenschaftliche Arbeiten der Universität Lüneburg, Abteilung Wirtschafts- und Sozialgeographie. Band 9. Unveröffentlicht. Lüneburg 1995
- PEZ, P.: Radverkehrsmängel und Möglichkeiten der Radverkehrsförderung in Lüneburg. Verkehrswissenschaftliche Arbeiten der Universität Lüneburg, Abteilung Wirtschafts- und Sozialgeographie. Band 7. Unveröffentlicht. Lüneburg 1993
- PEZ, P.: Das Unfallgeschehen im Kernbereich Lüneburgs vor und nach Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes. Verkehrswissenschaftliche Arbeiten der

Universität Lüneburg, Abteilung Wirtschafts- und Sozialgeographie. Band 9. Unveröffentlicht. Lüneburg 1995a

- PEZ, P.: Auswirkungen der innerstädtischen Verkehrsberuhigung in Lüneburg. Abschließende Untersuchungen. Verkehrswissenschaftliche Arbeiten der Universität Lüneburg, Abteilung Wirtschafts- und Sozialgeographie. Band 10. Unveröffentlicht. Lüneburg 1998a
- PEZ, Peter: Verkehrsmittelwahl im Stadtbereich und ihre Beeinflussbarkeit. Eine verkehrsgeographische Analyse am Beispiel der Städte Kiel und Lüneburg. Kieler Geographische Schriften 95. Kiel 1998b
- PEZ, P.: 10 Jahre Verkehrsentwicklungsplan Lüneburg – Eine Bilanz. Verkehrswissenschaftliche Arbeiten der Universität Lüneburg, Abteilung Wirtschafts- und Sozialgeographie. Band 11. Unveröffentlicht. Lüneburg 2003
- STEFFEN, B., Radiale Quelle-Zielbeziehungen im nichtmotorisierten Verkehr und Möglichkeiten zu ihre Optimierung am Beispiel des Stadtgebietes Lüneburg. Diplomarbeit im Studiengang Umweltwissenschaften der Universität Lüneburg, Lüneburg 2002

Anhang

Stärken nach Einschätzung des Auditors

- Radverkehr ist (in der Innenstadt) stadtbildprägend
- große Zahl guter Fahrradständer der Innenstadt
- Radspeicher: große und gut angenommene Fahrradstation,
- Sonderregelung für Radspeicher über Semesterticket
- Nutzung von Markierungslösungen: schnelle Umsetzung an Hauptverkehrsstraßen
- annähernd flächendeckendes Netz (Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, Tempo 30-Zonen, Wirtschaftswege, z.T. geöffnete Fußgängerzonen, Sackgassen, selbständige Gehwege, Einbahnstraßen)
- weitgehend ganztägige Durchfahrbarkeit der Fußgängerzonen
- Nutzung aller Aspekte der Radverkehrsförderung incl. Events und Öffentlichkeitsarbeit
- VEP-Koordination als starker Impulsgeber für Radverkehrsförderung, aber: ausreichende Kompetenzen?
- aktive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
- Nutzung und Austausch von Wissen und Erfahrung in der Arbeitsgruppe der Fahrradbeauftragten in Nord-Deutschland
- positives beim ADFC-Klimatest:
- Bemühen wird von Nutzern anerkannt: mit 3,67 Lüneburg Verbesserung um eine Notenstufe gegenüber 1991 (4,71)
- aber: Note entspricht einer 3-, Platz 31 bei 84 Städten unter 100.000 Einwohnern bundesweit, Platz 44 bei allen 148 beteiligten Städten, also Mittelfeld in schwacher Konkurrenz
- bei „Erreichbarkeit des Zentrums mit dem Rad“ auf Platz 14 gesamt mit 2,18
- bei „vollwertiges Verkehrsmittel“ auf Platz 13 mit 2,27
- bei „alle Bevölkerungs- und Altersgruppen fahren Rad“ auf Platz 15 mit 2,55
- bei „Streß oder Spaß“ auf Platz 16 mit 2,64

Schwächen – nach Auditor-Einschätzung -

- zahlreiche trotz z.T. wichtiger Funktion, noch nicht geöffnete Einbahnstraßen, Gehwege
- Ampeln: Berücksichtigung des Radverkehrs nicht anforderungsgerecht (Druckknöpfe mit/ohne Funktion), sehr lange und oft mehrfache lange Wartezeiten
- Kopfsteinpflaster in zahlreichen Straßen, auch bei sehr hoher Netzfunktion (und auch bei Neugestaltungen!)
- häufig schlechter Belag auf (benutzungspflichtigen!) Radwegen, unzureichende Breiten
→ das ist ggf. nicht gerichtsfest!
- fehlendes kostenloses Angebot von Fahrradabstellplätzen am Bahnhof (Nachrüstung ist vorgesehen)
- fehlendes Stellplatz-Angebot Bahnhofs-Ostseite
- schlechteste Werte bei ADFC-Klimatest:

	bester erreichter Wert
5,09 (!) Baustellen	2,36
4,64 (!) Verknüpfung mit Bus und Bahn	1,91
4,36 Ahndung von) Falschparker	2,45
4,36 zu schnelle Pkw	2,64
4,27 Reinigung von Radwegen	1,82
4,09 Wegweisung	1,55
4,00 Grünvorlauf an Ampeln	1,82
4,00 Sicherheit	1,64
- keine Einigkeit über hohen Rang Radverkehrsförderung
- (abgestimmtes) Radverkehrskonzept fehlt
- Routenausbau: schnelle Umsetzung eines systematischen Netzes stockt
- im Verhältnis zum ausgedehnten Radwegenetz und dem hohen Radverkehrsaufkommen: geringe Finanzmittel
- Fahrradparken abseits der Innenstadt, Diebstahl-Prävention und Service noch mit Handlungsbedarf
- bisher gering ausgeprägte Zielgruppenarbeit: Arbeitswege, Schülerverkehr, Einkaufsverkehr
- fehlende Wirkungsuntersuchungen: Unklarheit über grundlegende Informationen: Entwicklung des Radverkehrsanteils oder -aufkommens

Chancen

- Fahrradtourismus als Wirtschaftsfaktor: nutzt Lüneburg die Chancen schon voll aus (Mehrtagestourismus, Tagestourismus, z.B. aus Hamburg)?
 - verstärkte Vermarktung, ggf. in Kombination z.B. mit Kanutouren o.ä.?
 - Angebote schaffen für Fahrradtouristen in der Innenstadt
(Rad sicher abstellen mit Tourengepäck)

Risiken

- finanzielle Rahmenbedingungen nicht bedarfsgerecht

abgeleitete (wichtige) Handlungsfelder

- Ziele definieren als Wunsch- oder Warnwerte: messbar und überprüfbar (Modal-Split, Unfallentwicklung, Zufriedenheit der „Kunden“, ...); Wirksamkeitskontrollen einführen
- Dokumentation der geleisteten Arbeit zur besseren Argumentation
- Fakten und Argumente „kurz und knackig“ aufbereiten, über Broschüre und Internet verfügbar machen
- Erarbeiten eines Radverkehrskonzepts, um Bedarf und Dringlichkeiten deutlicher herauszustellen
- Infrastrukturkomplettierung und –ausbau: Fahrradparken, Fahrradstraßen, Wegbefestigung, Fahrradboxen o.ä.
- Ampeln als Handlungsfeld überprüfen:
 - direktes Linksabbiegen
 - aufgeweitete Radaufstellstreifen
 - Verkürzung Anforderungszeiten
 - Verkürzung Umlaufzeiten
- Thematisierung Fahrrad im Berufsverkehr; Nutzung Gesundheitstrend: „Mit dem Rad zur Arbeit“, „Gewinnfaktor Fahrrad“, mit ADFC, Krankenkassen