

BESCHLUSSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: B 16/0287
15 - Nachhaltiges Norderstedt 604 - FB Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften			Datum: 05.07.2016
Bearb.:	Haß, Christine Mario Kröska	Tel.: -366 -258	öffentlich
Az.:	15/Frau Christine Haß		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtent- wicklung und Verkehr	15.09.2016	Entscheidung

**Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes
hier: Beschluss des 20-Punkte-Programms und Einrichtung eines Fahrradforums**

Beschlussvorschlag

Das vorliegende 20-Punkte-Programm zur Radverkehrsförderung bildet die Grundlage für die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes und die künftigen politischen Leitlinien zum Radverkehr.

Für Norderstedt wird ein Fahrradforum gegründet, das zweimal pro Jahr tagt und sich aus Verwaltung, Politik, Vereinen und Institutionen (analog zur BYPAD-Gruppe) zusammensetzt.

Sachverhalt

Das 20-Punkte-Programm wurde im Rahmen des Fahrradpolitikaudits (BYPAD) im Konsens entwickelt.

BYPAD ist ein Instrument zur Evaluierung und Qualitätsverbesserung kommunaler Radverkehrspolitik. Die Ergebnisse liefern einen Überblick über Maßnahmen und bestehende Strukturen in der lokalen Radverkehrspolitik und eröffnen die Möglichkeit, diese zu optimieren. Ziel von BYPAD ist es, zur Qualitätsverbesserung der Radverkehrspolitik in europäischen Städten beizutragen.

Dazu wurde auch in Norderstedt eine Evaluationsgruppe (BYPAD-Gruppe) aus Politik, Verwaltung, Vereinen und Institutionen zusammengestellt, die in drei gemeinsamen Sitzungen dieses 20-Punkte-Programm erarbeitet hat.

Das 20-Punkte-Programm

Präambel

Das Fahrrad ist das umweltfreundlichste individuelle Verkehrsmittel. Radfahren ist platzsparend, leise, schadstoffarm, klimafreundlich, energieeffizient und gesund. Menschen auf dem Fahrrad beleben das Stadtbild und sind ein Indikator für Lebensqualität.

Sachbearbeiter/in	Fachbereichs- leiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausga- ben: Amt 11)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeister
-------------------	----------------------------	---------------	--	---------------------	-------------------

Nahezu alle Menschen können von Kindheit an bis ins höchste Alter mit dem Fahrrad fahren. Das Fahrrad ist ideal für die Mobilität in der Stadt. Es kann für den Weg zum Kindergarten, zur Schule, zur Ausbildung, zur Arbeit, für Dienstfahrten, zum Einkaufen, zu Freizeitaktivitäten und für Erledigungen als Verkehrsmittel dienen. Radfahren ist außerdem eine beliebte Freizeitbeschäftigung, ob als entspannte Radtour oder sportliche Aktivität.

So unterschiedlich die Menschen, Wegezwecke und Motive sind, so unterschiedlich sind die Bedürfnisse und Anforderungen beim Radfahren an die Infrastruktur. Allen Radfahrenden gemeinsam ist, dass sie auf ihre Weise sicher und möglichst komfortabel vorankommen wollen. Sehr unterschiedlich sind dagegen die bevorzugte Geschwindigkeit, Risikoempfinden und Komfortanspruch. Unter Berücksichtigung dieser Besonderheiten des Radfahrens soll eine Gleichberechtigung des Fahrrades mit allen anderen Verkehrsmitteln erzielt werden.

Darauf will die Stadt Norderstedt eingehen und das Radfahren entsprechend fördern. Im Rahmen des Fahrradpolitikaudits BYPAD haben Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Verwaltung und Vereine intensiv über den aktuellen Stand der Radverkehrspolitik in Norderstedt und die Potenziale für die Zukunft diskutiert. Als Ergebnis wird einvernehmlich folgendes Programm zur Radverkehrsförderung der Stadtvertretung zum Beschluss vorgelegt:

1. Leitbild Fahrradfreundliche Stadt Norderstedt

Die Stadt Norderstedt soll eine fahrradfreundliche Stadt werden.

In Norderstedt sollen mehr Menschen für das Fahrrad als Verkehrsmittel begeistert und zum Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad bewegt werden.

Das Fahrrad soll in Norderstedt für Wege innerhalb und zwischen den Stadtteilen ein besonders attraktives Verkehrsmittel werden. Für weitere Strecken soll das Fahrrad in Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr eine bevorzugte Alternative zum Auto werden.

Die Stadt Norderstedt präsentiert sich als moderne und umweltbewusste Stadt, in der Radfahren Spaß macht und ein Ausdruck von Lebensqualität ist.

2. Ziel Radverkehrsanteil

In der Stadt Norderstedt soll sich der Anteil des Radverkehrs an den zurückgelegten Wegen (Modal Split) deutlich erhöhen. Es soll eine Steigerung um 50 % innerhalb von 10 Jahren erreicht werden.

Die Steigerung des Radverkehrsanteils soll den Umweltverbund stärken und zu einer Reduzierung des Autoverkehrsanteils führen.

Die Erreichung der Ziele wird mit Hilfe eines regelmäßigen Monitorings überprüft (siehe Punkt 20).

3. Ziel Verkehrssicherheit

Radfahren soll in Norderstedt noch sicherer werden und das Unfallrisiko deutlich sinken. Ziel ist es, dass auch bei steigendem Radverkehrsanteil die Zahl der Radverkehrsunfälle Jahr für Jahr zurückgeht.

Ziel ist es, schwere Unglücksfälle komplett zu vermeiden.

Wesentliche Schritte dazu sind eine detaillierte und stark maßnahmenbezogene Analyse der Unfalldaten auf Grundlage einer Unfallanalyse über einen 3-Jahres-Zeitraum, ein Maßnahmenprogramm zur Entschärfung von Strecken und Knotenpunkten mit hoher Unfalldichte und die anhaltende flächenhafte Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr im Straßennetz.

Ursachen für falsches und gefährliches Verhalten sind zu ermitteln und zu beseitigen.

4. Attraktives Radverkehrsnetz

Das bestehende Radroutennetz wird bedarfs- und zielgruppengerecht weiterentwickelt und an die tatsächliche Realisierbarkeit attraktiver Routen angepasst. Die Wegweisung soll so weiter entwickelt werden, dass sie übersichtlich bleibt, eine effektive Orientierung ermöglicht und auf die kurzen Wege für Radfahrende hinweist.

Als wesentliches neues Element werden Vorrangrouten für den Radverkehr eingeführt.

5. Vorrangrouten für den Radverkehr

Wichtige Routen sollen in Norderstedt als Vorrangrouten für den Radverkehr ausgebaut werden. Auf diesen Routen sollen Radfahrende besonders schnell und komfortabel vorankommen und vom Kfz- und Fußverkehr ungestört sein. Hierzu muss die Breite ein gegenseitiges Überholen von Radfahrenden, auch mit mehrspurigen Fahrrädern, sicher zulassen. Der Kfz-Verkehr muss durch geeignete Maßnahmen aus den Vorrangrouten ferngehalten werden.

Die Vorrangrouten sollen im Stadtbild gut sichtbar sein und besonders ausgeschildert werden. Als Regellösung sind großzügig dimensionierte, selbständig geführte Zweirichtungsradwege oder Fahrradstraßen zu wählen.

An kreuzenden Nebenstraßen und Erschließungsstraßen soll den Radfahrenden auf der Vorrangroute Vorfahrt gewährt werden.

Querungen von Hauptverkehrsstraßen sollen so ausgebildet werden, dass der Radverkehr möglichst wenig gebremst wird. Hierzu sind großzügig dimensionierte Brücken oder Unterführungen geeignet. Beim Einsatz von Lichtsignalanlagen ist auf eine kurze Wartezeit für Radfahrende und ausreichende Aufstellflächen zu achten. Induktionsschleifen, vorgezogene Anforderungstaster, Ampelgriffe, Geländer etc. erhöhen den Komfort.

Vorrang bedeutet auch, dass diese Routen mit hoher Priorität geplant und umgesetzt werden sollen. In den kommenden Jahren soll mindestens jeweils eine Vorrangroute zur Verbindung der Stadtteile untereinander durchgeplant und zeitnah die bauliche Umsetzung gestartet werden.

Konkrete Maßnahmenvorschläge enthält das Radverkehrskonzept.

6. Sicheres Fahren auf der Fahrbahn

Sichere Führungsformen auf der Fahrbahn kommen zukünftig bei Neubau oder Umbau von Straßen bevorzugt zum Einsatz. Dadurch bleiben die Radfahrenden im Sichtfeld der Kfz-Fahrenden und die Oberflächenqualität ist gleichwertig gegenüber dem Kfz-Verkehr.

Radfahrstreifen werden als neue Regellösung für Norderstedt eingeführt. Regelmaße, Ausbaustandards und Einsatzgrenzen nach der ERA 2010 sind einzuhalten.

Schutzstreifen kommen im Bestand verstärkt zum Einsatz, um das Fahren auf der Fahrbahn für Radfahrende attraktiver und sicherer zu machen. Sie werden dort eingesetzt, wo der Straßenraum zu eng für Radfahrstreifen ist.

Auf Straßen ohne jegliche Radverkehrsanlagen soll innerorts Tempo 30 angeordnet werden, um die Sicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr zu gewährleisten. Wo dies nicht möglich ist, werden Fahrradpiktogramme aufgebracht. Damit soll signalisiert werden, dass Radfahren auf der Fahrbahn gefordert ist.

Bei der Weiterentwicklung der Radverkehrsanlagen wird darauf geachtet, dass möglichst wenige Wechsel im Straßenverlauf zwischen verschiedenen Führungsformen auftreten. Langfristig wird eine einheitliche, dem jeweiligen Straßentyp entsprechende begrenzte Auswahl an Führungsformen in Norderstedt etabliert, die für alle Verkehrsteilnehmer möglichst selbsterklärend sind.

7. Fahrradstraßen

Die Stadt Norderstedt führt Fahrradstraßen als effizientes Mittel zur Förderung des Radfahrens ein. Durchgangs- und Schleichverkehr soll dort unterbunden werden. Durch die Einrichtung von Fahrradstraßen kann der Radverkehr in Nebenstraßen gebündelt und gefördert werden.

Die Stadt Norderstedt führt spätestens 2017 die erste Fahrradstraße als ein Pilotprojekt mit hoher Öffentlichkeitswirksamkeit ein. Die entsprechende Straße soll besonders gut geeignet und sowohl im Stadtgefüge als auch im Radverkehrsnetz prominent gelegen sein.

In den Folgejahren wird jeweils mindestens eine weitere Fahrradstraße eingerichtet.

Konkrete Hinweise auf geeignete Straßen(-abschnitte) enthält das Radverkehrskonzept.

8. Qualität der Radwege

Die Radwege in Norderstedt sollen komfortabel und sicher sein. Maßstab ist die Qualität der Fahrbahnen und der sonstigen Infrastruktur für den Kfz-Verkehr. Diese soll für den Radverkehr ebenso erreicht werden. Alle benutzungspflichtigen Radwege sind nach den Richtlinien und Empfehlungen der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) zu gestalten: Insbesondere die jeweils aktuellsten Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind bei Neubau und Sanierung anzuwenden.

Die Oberfläche von Radwegen soll dauerhaft eben sein und muss auch nach Tiefbauarbeiten wieder in hoher Qualität herstellbar sein. Deswegen sollen separate, fahrbahnbegleitende Radwege mit einem speziellen Betonsteinpflaster (roter Cassero) befestigt werden.

Die Breite der Radwege muss ein sicheres Überholen von langsamen Radfahrenden sowie ein- und mehrspurigen Rädern ermöglichen. Die Regelbreite nach ERA 2010 von 2,0 m soll daher bei benutzungspflichtigen Radwegen nicht unterschritten werden. Bei gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radwegen muss für Fußgänger zusätzlich eine Breite von 2,5 m vorgehalten werden.

Über Einmündungen und Kreuzungen wird der Verlauf von Radwegen an vorfahrtsberechtigten Straßen markiert. Bordabsenkungen und Rampen für Ein- und Ausfahrten werden nur innerhalb des Sicherheitstrennstreifens zwischen Radweg und Fahrbahn realisiert. Bei bestehenden benutzungspflichtigen Radwegen wird mit Hilfe eines Umbauprogramms bis 2023 eine entsprechende Qualität hergestellt.

9. Wahlfreiheit statt Benutzungspflicht

Bestehende bauliche Radwege sollen in Norderstedt ein sicheres Angebot zum Radfahren getrennt vom Kfz-Verkehr sein. Eine Benutzungspflicht wird nur angeordnet, wenn das Radfahren auf der Fahrbahn zu gefährlich ist.

Eine Aufhebung der Benutzungspflicht soll nicht automatisch dazu führen, dass ein Radwegangebot wegfällt. Deswegen ist bei jeder Aufhebung zu prüfen, in welcher Form die weitere Nutzung des bisherigen Radwegs gestattet werden kann, ohne dabei die Bedürfnisse der Fußgänger zu vernachlässigen. Dies gilt insbesondere für gemeinsame Geh- und Radwege ohne erkennbare Radfahrbahn sowie für linksseitige getrennte Radwege, auf denen das Radfahren ohne Beschilderung sonst offiziell verboten ist.

10. Verkehrsüberwachung

Die Stadt Norderstedt setzt sich für eine intensive Verkehrsüberwachung ein und legt dabei einen Schwerpunkt auf Verkehrsverhalten, das besonders für die Radfahrenden sicherheitsrelevant ist. Auch Radfahrende werden auf gefährliches Fehlverhalten wie illegales Fahren auf Gehwegen und Fahren in der falschen Richtung aufmerksam gemacht.

Die Beachtung der Radwege, Radfahr- und Schutzstreifen durch Kfz-Führer wird durch die Verkehrsüberwachung sichergestellt. Insbesondere das regelwidrige Parken und Halten ist zu unterbinden.

Die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit als wichtiger Sicherheitsfaktor für den Radverkehr wird regelmäßig und effektiv überprüft.

11. Verkehrsregeln und das Miteinander stärken

Im Rahmen der Radverkehrsförderung wird ein rücksichtsvolles Miteinander der Verkehrsteilnehmer gestärkt. Egal ob mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem Auto unterwegs, sollen sich alle Verkehrsteilnehmer in Norderstedt respektieren und mit gegenseitiger Rücksichtnahme behandeln.

Die Stadtverwaltung initiiert, auch mit anderen Akteuren, eine gesonderte Kampagne, die für ein besseres Miteinander wirbt, die relevanten Verkehrsregeln bekannt macht und Tipps für richtiges Verhalten im Straßenverkehr gibt.

12. Öffentlichkeitsarbeit

Um für das Radfahren effektiv zu werben, wird jede Gelegenheit genutzt, Verbesserungen für Radfahrende bekannt zu machen. Jeder Fortschritt bei der Radverkehrsförderung wird mit Öffentlichkeitsarbeit intensiv begleitet und öffentlich vermarktet.

Es werden gezielt regelmäßige Anlässe für positive Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr geschaffen (bauliche Verbesserungen, verkehrsrechtliche Erleichterungen, Service). Dazu werden Medienvertreter eingeladen und mit Informationen versorgt.

Die Stadt gibt einen regelmäßigen Infobrief zu Fahrradthemen heraus. Darin wird auf die weitere Berichterstattung zum Radfahren in Norderstedt auf der Webseite hingewiesen und verlinkt.

Die Seiten zum Radverkehr auf der Webseite der Stadt werden als zentrales Informationsmedium weiter ausgebaut.

13. Kampagnen und Wettbewerbe

Die Stadt Norderstedt entwickelt gemeinsam mit anderen Akteuren eine Kampagne, die für das Radfahren wirbt und die Vorteile des Radfahrens herausstellt. Sie animiert ihre Einwohnerinnen und Einwohner zum Radfahren.

Als Bestandteil dieser Kampagne kann z. B. die jährliche Aktion STADTRADELN vom Klima-Bündnis genutzt werden. Weiterhin können Wettbewerbe für Schulen, Unternehmen etc. eingeführt werden.

Die Grundlagen sind in einem Kommunikationskonzept im Rahmen des Radverkehrskonzeptes definiert. Dieses wird regelmäßig evaluiert und weiterentwickelt.

14. Radfahren bei Schülerinnen und Schülern fördern

Schülerinnen und Schüler werden als Zielgruppe für die Förderung des Radfahrens besonders in den Fokus genommen. Die Schulwege werden für sicheres Radfahren kontinuierlich optimiert. Alle Schulen werden mit Fahrradabstellanlagen in guter Qualität und bedarfsgerechter Kapazität ausgestattet.

Zunächst werden für alle weiterführenden Schulen Schulwegpläne erarbeitet, die speziell auch für das Radfahren zur Schule eine Hilfestellung bieten. In die Erarbeitung dieser Pläne werden Schülerinnen und Schüler z. B. im Rahmen von Projektwochen intensiv eingebunden. Das Umfeld der Schulen und das Schulgelände selbst werden systematisch auf Fahrradfreundlichkeit untersucht.

Langfristig soll dies auch für die Grundschulen umgesetzt werden.

An weiterführenden Schulen soll die Radverkehrsbildung gestärkt werden.

15. Orientierung verbessern

Die Fahrradkarte wird weiterentwickelt, um z. B. auch Angaben zu den Führungsformen, Informationen über Querungshilfen und nach Möglichkeit zu den Wegequalitäten aufzunehmen.

Infotafeln mit Orientierungsplänen ergänzen die Wegweisung an strategisch wichtigen Stellen. An Bahnhaltepunkten und Bushaltestellen sollen Umgebungspläne ausgehängt werden, die auch Auskunft über Radverkehrsinfrastruktur und Service bieten.

16. Fahrradforum einrichten

Die produktive Arbeit der BYPAD-Gruppe aus Politik, Verwaltung und Verbänden soll in Form eines Fahrradforums fortgeführt werden. Damit wird das Verständnis zwischen den verschiedenen Akteuren verbessert. Das Fahrradforum soll mindestens jährlich zusammen treffen, den Fortschritt bei der Umsetzung des Programms zur Radverkehrsförderung evaluieren und aufgetretene Probleme lösen. Zwischen den Sitzungen trifft sich weiterhin monatlich die AG Radverkehr. Sie berichtet im Fahrradforum und nimmt Arbeitsaufträge entgegen.

Das Fahrradforum beschäftigt sich mit strategischen Fragen, während die AG Radverkehr die operativen Aufgaben bearbeitet. Über das Fahrradforum findet ein Austausch zwischen AG Radverkehr und Politik statt.

17. Bürgerbeteiligung nutzen

In die Radverkehrsförderung werden die Einwohnerinnen und Einwohner aktiv einbezogen. Ihre Ortskenntnis wird genutzt, um Mängel schnell zu erkennen und beseitigen zu können. Dazu wird eine Meldeplattform speziell für Mängel im Radverkehrsnetz eingerichtet und intensiv beworben. Die gemeldeten Mängel und die Abarbeitung ihrer Beseitigung werden transparent für jeden in einer Online-Karte dargestellt.

18. Zusammenarbeit mit anderen Städten

Die Stadtverwaltung arbeitet mit anderen Städten und dem Land Schleswig-Holstein zusammen, um die Radverkehrsförderung gemeinsam effektiver voranbringen zu können. Norderstedt engagiert sich für die Gründung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) für Schleswig-Holstein „RAD.SH“.

Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich mit Radverkehr befassen, bilden sich regelmäßig fort. Dazu werden die Angebote der Fahrradakademie und Konferenzen zur Radverkehrsförderung genutzt.

19. Bauleitplanung

Bei der Bauleitplanung wird der Radverkehr von Anfang an berücksichtigt. Neue Baugebiete gewährleisten nicht nur eine gute Durchwegung für Radfahrende, sondern werden dazu genutzt, das Radverkehrsnetz in Norderstedt zu verbessern. Dabei soll eine parallele Erschließung durch ein eigenes Netz, wie es in Dänemark seit langem üblich ist, erwogen werden.

In jedem Bebauungsplan wird die Schaffung von ausreichend vielen, barrierefrei zugänglichen und qualitativ hochwertigen Fahrradabstellplätzen festgeschrieben. Die Anzahl der Fahrradabstellplätze soll mindestens der vorgesehenen Personenzahl für die Wohneinheiten entsprechen.

Fahrradabstellplätze müssen leichter zu erreichen sein als Autoabstellplätze.

20. Monitoring

Die Stadt führt ein Monitoring ein, um die Erreichung der Ziele zur Radverkehrsförderung (vgl. Ziffer 2 - 3) regelmäßig zu überprüfen und bei Bedarf Maßnahmen zur Nachsteuerung ergreifen zu können.

Ein wichtiges Monitoring-Instrument ist die regelmäßige Erhebung der Verkehrsmittelwahl für die zurückgelegten Wege (Modal Split). Mit einer regelmäßigen (5-jährlichen) Teilnahme an der deutschlandweiten SrV- oder MID-Erhebung zum Modal Split wird dies umgesetzt.

Der ADFC-Fahrradklima-Test wird als regelmäßiges Monitoring-Instrument genutzt und intensiv beworben.

An mindestens fünf Stellen in der Stadt werden Dauerzählstellen für den Radverkehr eingerichtet. Mindestens eine davon soll als Radfahrmonitor die Kerndaten (Radfahrende pro Tag) unmittelbar an die Nutzer kommunizieren und zum Radfahren motivieren. Die Zählungen sind jederzeit online transparent sichtbar.

Die ermittelten Daten fließen in einen kommunalen Fahrradbericht ein, den die Verwaltung alle zwei Jahre, jeweils rechtzeitig vor den Haushaltsberatungen, erstellt und damit gegenüber der Politik und den Einwohnerinnen und Einwohnern den Fortschritt bei der Radverkehrsförderung dokumentiert