

**Antrag öffentlich
öffentlich**

Gremium	geplant für Sitzung am	Beschluss		Abstimmung		
		Lt Vorschlag	abweichend	Ja	Nein	Enthaltung
Verkehrs- und Feuerschutzausschuss der Stadt Langenhagen						
Verwaltungsausschuss der Stadt Langenhagen						
Rat der Stadt Langenhagen						

**Antrag BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Die Unabhängigen:
Radverkehrskonzept 2030 für Langenhagen**

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Langenhagen beauftragt die Verwaltung, durch Verkehrsplanungsbüros mit einer Spezialisierung auf den Radverkehr ein „Radverkehrskonzept 2030“ für Langenhagen entwickeln zu lassen. Das Konzept soll möglichst bis Ende 2020 erstellt werden. Es soll Maßnahmen vorsehen, durch die das Ziel eines Radverkehrsanteils von mindestens 20% im Stadtgebiet Langenhagens bis zum Jahr 2030 erreicht werden kann. Ein entsprechendes Controlling soll begleitend aufgebaut werden.

Für die Konzeptentwicklung werden 50.000 Euro zur Verfügung gestellt.

Geeignete Maßnahmen zur sofortigen Durchführung können innerhalb der Leitlinien des Radverkehrskonzeptes 2020 schon vorab begonnen werden.

Erläuterung:

Bereits im Klimaschutz-Aktionsprogramm der Stadt Langenhagen, das der Rat im Jahr 2010 beschlossen hat, wurde u.a. das Ziel fixiert, durch Verlagerung von Anteilen des motorisierten Individualverkehrs den Anteil des Radverkehrs von 12 % (2005) auf 20 % zu erhöhen und damit 2,8 % der Treibhausgasemissionen einzusparen. Empfohlen wurden zur Zielerreichung ein massiver Ausbau der Radverkehrswege sowie das Schaffen von Abstellanlagen an Start und Ziel.

Zwar enthält der Verkehrsentwicklungsplan für Langenhagen (VEP) eine Darstellung des angestrebten Radwegenetzes, dieses ist aber zu überprüfen, auch unter dem Aspekt steigender Anforderungen z.B. durch Fahrräder mit Elektroantrieb, die höhere Geschwindigkeiten fahren, sowie durch Lastenräder und

Dreiräder. In den letzten Jahren wurden einige Radwege gebaut oder erneuert, die Karl-Kellner-Straße als Fahrradstraße eingerichtet und an diversen Standorten in Langenhagen zusätzliche Fahrradbügel aufgestellt. Am Berliner Platz wird eine überdachte Fahrradstation errichtet, und ein Radschnellweg nach Hannover (via A2-Brücke südlich des Silbersees) soll zur Attraktivierung des Radverkehrs beitragen. Der Anteil des Radverkehrs dürfte aber noch immer deutlich unter 20% liegen, genaue Daten liegen zz. (dem Rat) nicht vor.

Es fehlt ein Überblick, mit welchen Maßnahmen dieses Ziel von 20% zeitnah erreicht werden soll, sowie deren Priorisierung, Kostenschätzung und ein Zeitplan für ihre Umsetzung sowie das dazugehörige Controlling. Dies zu entwickeln, ist Aufgabe des Radverkehrskonzepts.

Der 2010 vorgelegte Abschnitt „Radverkehr“ des Verkehrsentwicklungsplans enthält in Teilen umgesetzte, in anderen wesentlichen Teilen nicht umgesetzte oder verworfene Maßnahmen. Eine Erfolgskontrolle für das Verlagerungsziel hat nicht stattgefunden, eine aktive Radverkehrsförderung ist in der Stadt für Beobachter derzeit nicht erkennbar.

Inwieweit der Beschluss des Rates aus Dezember 2018 zur Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans hier eine grundlegende Veränderung herbeiführt, ist aktuell ebenfalls nicht erkennbar. Im jetzigen frühen Stadium sollen daher Impulse für die weitere Gestaltung des Prozesses gegeben werden. Über das bisherige Verständnis des geltenden Verkehrsentwicklungsplans hinaus ist es für das angestrebte Ziel erforderlich, weitere „weiche“ Maßnahmen der Förderung des Radverkehrs zu berücksichtigen.

Als Grundlage soll das Konzept eine Ist-Aufnahme enthalten, in der u.a. durch geeignete Maßnahmen – z.B. Befragungen der Einwohner*innen und Berufseinpender*innen – der Radverkehrsanteil bestimmt wird. Dabei sollte zwischen alltäglichem Verkehr (zur Arbeitsstelle, zu Einkäufen, Arztbesuchen, Behördengängen etc.) und Freizeitverkehr unterschieden werden. Ferner sollte eine Erhebung der Qualität der vorhandenen Radwege stattfinden, um Mängel zu erfassen.

Schon an der Ist-Aufnahme, aber auch an der weiteren Konzeptentwicklung sollten die Bürger*innen Langenhagens in geeigneter Weise beteiligt werden. Eine in Zusammenarbeit mit der Polizei erstellte Analyse der örtlichen Unfallsituation mit Beteiligung von Radfahrenden trägt dazu bei, geeignete Maßnahmen zur Unfallvermeidung abzuleiten.

Es ist erforderlich, dass das Radverkehrskonzept auch Standards für die Ausstattung von Straßen und Kreuzungen (mit und ohne Ampelsteuerung) definieren, wie z.B. rote Streifen und Haltezonen für den Radverkehr definiert. Dabei ist die Aufteilung des Straßenraums grundsätzlich zu überdenken: Kfz und Fahrrad sollten im Straßenverkehr gleichrangig sein.

Bei einer Überprüfung des geplanten Radwegenetzes muss ein besonderes Augenmerk den Verbindungen zwischen den Ortsteilen und Gewerbegebieten und der Kernstadt Langenhagens gelten. Besonders sicher müssen innerstädtische Radverbindungen zu den Schulen sein, die von den Schulkindern benutzt werden. Mit einer guten Anbindungen der Bahnhöfe und Stadtbahnhaltestellen kann die kombinierte Nutzung von ÖPNV und Fahrrad wirksam gefördert werden. Die regelmäßige Reinigung der Radwege ist ebenso sicherzustellen wie ein angemessener Winterdienst.

Neben den Radwegen sind die Abstellanlagen wichtiger Aspekt des Radverkehrskonzepts. Hier sollten vor allem Ergänzungen durch Überdachungen und abschließbare Anlagen geprüft werden.

Auch das Angebot von Servicestationen ist zu prüfen, z.B. Luft-, Reparatur-, Wasch-, Verleihstationen.

Ebenso sollte das Konzept die Beschilderungen von Alltags- und Freizeitrouten prüfen und Verbesserungen vorschlagen.

Die attraktivitätssteigernden Maßnahmen für den Radverkehr müssen durch intensive Information und Öffentlichkeitsarbeit bekannt gemacht werden. Hierzu sind gute Beispiele in Konzepten anderer Städte zu finden, von denen viele auf Langenhagen übertragbar sein können. Auch könnte ein eigener Radwegeplan mit empfohlenen Freizeit-Ausflugsrouten aufgelegt werden. Fahrradaktionen wie „FahrKulTour“,

„Stadtradeln“ und „Mit dem Rad zur Arbeit“ sollten verstärkt beworben werden. Die Einrichtung von Fahrradzahlstellen sollte in Erwägung gezogen werden. Weitere Maßnahmen / Kampagnen mit öffentlicher Wirkung sollten in Workshops mit Bürger*innen (selbstverständlich auch mit den örtlichen Fahrradclubs) kreativ entwickelt werden.

Durch Festlegen künftiger Erhebungsmethoden sollte sichergestellt werden, dass die Entwicklung des Radverkehrsanteils kontinuierlich dokumentiert werden kann.

Die Umsetzung der Maßnahmen wird mehrjährig finanzielle Investitionen erfordern, die in den Haushaltsplanungen unabhängig von den Mitteln für Straßenbau bereitgestellt werden müssen. Als Grundlage dafür dient eine Kostenschätzung der empfohlenen Maßnahmen, die Bestandteil des Radverkehrskonzepts sein soll. Die Maßnahmen sollen während der Konzeptentwicklung priorisiert werden, wofür die attraktivitätssteigernde Wirkung der wichtigste Aspekt ist. Es ist anzustreben, die vollständige Umsetzung der Maßnahmen spätestens im Jahr 2030 abzuschließen.

Anlage(n):