



**Buchholzer
Liste**

„Förderung des Fahrradverkehrs in der Stadt Buchholz i. d. N.“

**Ein Positionspapier der Buchholzer Liste für
Umwelt, Soziales und Nachhaltigkeit**

Buchholz, im Februar 2013



„Buchholz als fahrradfreundliche Stadt im Jahr 2020“

1. Vorbemerkung

Das erste „Handlungskonzept Radverkehr“ für Buchholz ist im Jahr 1993 erstellt worden und in weiten Teilen im Zuge von ohnehin anstehenden Umbaumaßnahmen umgesetzt worden. Das Konzept wurde im Jahr 2004 aktualisiert und einstimmig vom Verwaltungsausschuss beschlossen. Zusätzlich ist in den Haushalt 2005 eine Haushaltstelle zur „Förderung des Radverkehrs“ aufgenommen worden. Die Verwaltung hat auf dieser Beschlusslage eine Prioritätenliste erstellt, auf deren Grundlage viele kleinere und wenige größere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs durchgeführt worden sind. Insgesamt hat Buchholz so zwischen 2004 und 2008 rund 600.000 € in Maßnahmen zur Radverkehrsförderung investiert.

In den vergangenen Jahren wurden weitere Mittel für die Erneuerung und den Neubau von Abstellanlagen insbesondere im Innenstadt- und Bahnhofsbereich verwendet. Der „Statusbericht zur Situation des Radverkehrs“ in Buchholz vom September 2008 kommt zu der Schlussfolgerung:

„Insgesamt werden die anhaltenden Bemühungen der Stadt Buchholz i.d.N. um mehr Fahrradfreundlichkeit durch die zahlreichen umgesetzten Maßnahmen eindrucksvoll dokumentiert.“¹

Wer zu einer solchen Auffassung gelangt, verbindet mit der Förderung des Radverkehrs keine ehrgeizigen Ziele und misst dem Radverkehr nur wenig Bedeutung am Gesamtverkehrsaufkommen bei. Diese Einschätzung wird durch die erst vor kurzem veröffentlichten Ergebnisse einer Befragung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V. (ADFC) bestätigt. Bei den Städten unter 100.000 Einwohnern landet Buchholz beim ADFC-Fahrradklima-Test² auf Platz 161 von 252 in die Wertung aufgenommenen Städten. Dieses ist insofern erstaunlich, da Buchholz sich erst 2012 als fahrradfreundlichste Kommune Niedersachsens auszeichnen ließ. Allerdings lautete das Schwerpunktthema des Wettbewerbs „das Fahrradparken“. Warum sich der FDP-Wirtschaftsminister Bode dennoch zu der Aussage verleiten ließ "die Stadt Buchholz war mit dem großen Engagement aller Akteure einfach unschlagbar"³ ist für uns nicht nachvollziehbar und mag den engen Verbindungen des Ministers nach Buchholz oder seinen unzureichenden Ortskenntnissen geschuldet sein. Betont werden soll aber dennoch, dass im Bereich der Abstellanlagen in Buchholz sowohl quantitativ als auch qualitativ erhebliche Verbesserungen in den letzten Jahren erfolgt sind. Wir wollen diesen Schwung nutzen, um das Fahrrad als Verkehrsmittel im Alltagsverkehr weiter zu stärken. Dazu kann auch eine erneute Bewerbung von Buchholz um den Landespreis "Fahrradfreundliche Kommune 2013" beitragen, denn in diesem Jahr lautet das Schwerpunktthema "Verkehrssicherheitsarbeit im Radverkehr".

**Bisherige Rad-
förderung in Buch-
holz**

¹ <http://www.buchholz.de/allris/vo020.asp?VOLFDNR=2962&options=4#searchword>

² <http://www.adfc.de/fahrradklima-test> (letzter Abruf: 08.02.2012)

³ <http://www.ndr.de/regional/niedersachsen/heide/fahrrad271.html> (letzter Abruf: 08.02.2012)

Die Buchholzer Liste tritt für einen **Aktionsplan Radverkehr** ein, der im Rahmen des **Mobilitätskonzeptes** erarbeitet und schrittweise bis 2020 umgesetzt werden soll. Ziel des Aktionsplanes muss es sein:

- die zahlreichen Bemühungen zur Förderung des Radverkehrs auf Bundes- und Landesebene (Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012 und Nationaler Radverkehrsplan 2020) optimal für Buchholz zu nutzen;
- die Bausteine (Handlungsfelder) zur Förderung des Radverkehrs zu koordinieren und programmatisch zu bündeln;
- die begrenzten finanziellen Mittel dadurch möglichst effizient einzusetzen und
- die Inhalte und die Struktur der Förderung des Radverkehrs in Buchholz kontinuierlich weiterzuentwickeln.

2. Ausgangslage und Ziele

Etwa die Hälfte aller Pkw-Fahrten in der Stadt liegen unter 5 km. Eine Erhöhung des Radverkehrsanteils in Buchholz auf bis zu 20 % kann als realistisch angesehen werden. Momentan liegt der Verkehrsanteil des Radverkehrs nach den Ergebnissen der Haushaltsbefragung 2012 zum Mobilitätskonzept bei 14 %. Buchholz ist eine moderne Stadt mit einem hohen Anteil von jungen Familien, die aus der Metropolregion Hamburg zugezogen sind und über ein „urbanes Lebensgefühl“ verfügen. In Großstädten und vor allem den Universitätsstädten gilt es heute nicht mehr nur als praktisch und ökologisch korrekt, sondern es ist auch Ausdruck eines modernen Lebensgefühls, möglichst viele Strecken mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Diese Entwicklung wird durch die neue Generation von Fahrrädern beschleunigt. Denn nicht nur E-Bikes (Pedelecs), sondern auch die zunehmend hochwertigeren Fahrräder im Alltagsgebrauch ermöglichen es heute, innerhalb von Ortschaften Geschwindigkeiten zu erreichen, die in der Nähe des Autos liegen. **Im innerstädtischen Verkehr bis 5 km ist das Fahrrad dem Auto zeitmäÙig i. d. R. überlegen.** Allerdings ist schnelles Radfahren in Buchholz bisher nur eingeschränkt möglich, da die meisten innerstädtischen Radwege kombinierte Fuß- und Radwege sind und es so häufig zu Gefährdungssituationen kommt. Bei gemeinsamer Führung mit den Fußgängern entstehen meist Konflikte für beide Nutzergruppen. Mit kostengünstigen Elementen wie Radfahrstreifen, Schutzstreifen, FahrradstraÙen, EinbahnstraÙenöffnungen usw. haben die Kommunen aber mittlerweile vielfältige Möglichkeiten, solche Nutzungskonflikte zu vermeiden.

In Buchholz steht die Radverkehrsführung durch Markierungslösungen noch ganz am Anfang. Die aktuelle Situation am Steinbecker Mühlenweg, die Radfahrern vorschreibt die Fahrbahn zu nutzen, verdeutlicht, dass die Umsetzung einer veränderten Radverkehrsführung nur innerhalb eines Gesamtkonzeptes erfolgen kann. **Wenn in Buchholz der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr dauerhaft erhöht werden soll, dann kann dies nur auf der Grundlage einer generellen Prioritätensetzung zugunsten des Radverkehrs gelingen.**

Aktionsplan für ein fahrradfreundliches Buchholz

Radfahren als Ausdruck eines modernen Lebensgefühls

Radfahren im innerstädtischen Verkehr bis 5 km als Alternative zum Auto

Verbesserung der Infrastruktur nur im Rahmen eines Gesamtkonzeptes

Neben beispielhaften und innovativen Einzelmaßnahmen auf allen Handlungsebenen des Radverkehrs, muss insgesamt ein fahrradfreundliches Klima geschaffen werden. Damit mehr Menschen das Fahrrad im Alltagsverkehr, allein oder in Verbindung mit Bus und Bahn, nutzen, muss am eingeschliffenen Mobilitätsverhalten angesetzt werden. Dies ist in starkem Maße von Werten, Einstellungen, Gewohnheiten und Lebensstilen geprägt, und damit wird die Verkehrsmittelwahl weniger objektiv und nach rationalen Kriterien als vielmehr subjektiv getroffen.

3. Erstellung eines Handlungskonzeptes zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt Buchholz i.d.N.

Die zentrale Botschaft lautet, dass auch in der vermehrten Nutzung des Fahrrades ein Schlüssel zu einer spürbaren und nachhaltigen Verbesserung der innerstädtischen Verkehrssituation in Stoßzeiten besteht. Das Fahrrad liefert einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung und Sicherung der Gesamtmobilität, wobei die Förderung der Infrastruktur für den Radverkehr im Interesse aller Verkehrsteilnehmer liegt.

Insofern hat die Kommunikation in allen zukünftigen Handlungsansätzen die Funktion eines „Schlüsselfaktors“ und bildet auch in Buchholz eine wichtige Ressource in der innerstädtischen Verkehrspolitik. Besondere Beachtung findet das Fahrrad dabei als Zubringer zum regionalen ÖPNV. Viele Bahnpendler verzichten auf ihrem Arbeitsweg ganz auf das Auto, wenn sie sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten für ihr Fahrrad vorfinden und die Radverkehrsführung zu den Verbindungspunkten mit dem ÖPNV möglichst sicher, schnell und bequem ist.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind im Dezember 2010 der Öffentlichkeit in überarbeiteter Form vorgestellt worden. Sie bieten zahlreiche kostengünstige Ansätze, um die Situation für Radfahrer spürbar zu verbessern. Konkrete Maßnahmen sollen unter direkter Einbindung der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen des Mobilitätskonzeptes erarbeitet werden. Allerdings wollen wir noch einmal verdeutlichen, dass sich die Radverkehrsförderung nicht mit der Schaffung einer verbesserten Infrastruktur begnügen darf. **Das Mobilitätspotenzial des Fahrrades kann nur dann erfolgreich ausgeschöpft werden, wenn der Radverkehr als ein Zusammenspiel vieler Komponenten verstanden wird.** Neben der Infrastruktur als dem Grundbaustein sind Service, Information und Kommunikation als gleichwertige Bestandteile eines umfassenden Systems zu verstehen. Die Buchholzer Liste schlägt daher vor, im Rahmen des Mobilitätskonzeptes einen Maßnahmenkatalog zur Verbesserung der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr zu erstellen. Die Grundlage stellen dabei die Vorschläge des Nationalen Radverkehrsplans 2002-2012 und 2020 dar. Eine Studie der Universität Dortmund zeigt darüber hinaus, dass der Topographie ein geringerer Einfluss auf die Fahrradfreundlichkeit einer Kommune beigemessen werden kann, als ursprünglich angenommen. Wesentlich entscheidender ist, dass sich Politik und Verwaltung darüber einig sind, in ein Radverkehrskonzept einzusteigen, das die Bürgerinnen und Bürger in vielfacher Hinsicht zur Fahrradnutzung motiviert. Hierbei nehmen Kommunikationsmaßnahmen, die sich auch an Politik, Verwaltung und weitere Multiplikatoren richten, eine Schlüsselfunktion ein. Aktionen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ von AOK und ADFC, aber auch die von der Buchholzer Liste bereits vorgeschlagene Teilnahme an

Nutzung des Fahrrades als Beitrag zur Lösung innerstädtischer Verkehrsprobleme

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Mobilitätskonzept

Infrastruktur ist wichtig, aber Service, Information und Kommunikation ebenso

Nationaler Radverkehrsplan

Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“

öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen wie dem Städtewettbewerb „STADTRADELN“ (www.stadtradeln.de) oder ein Schülerwettbewerb werden vom Nationalen Radverkehrsplan 2020 als unabdingbares Handlungsfeld (Kommunikation) zur Förderung des innerstädtischen Radverkehrs angesehen.⁴

Stadtradeln

Schülerwettbewerb

Ohne den Ergebnissen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes vorgreifen zu wollen, halten wir die nachstehend aufgeführten Maßnahmen für zwingend erforderlich, um das Ziel, Buchholz bis zum Jahr 2020 zu einer fahrradfreundlichen Kommune zu machen, erreichen zu können. Wir verweisen gleichzeitig auf die zahlreichen Einzelmaßnahmen, die von Bürgerinnen und Bürgern auf dem Internetforum www.buchholz-mobil.de dargestellt werden. Darüber hinaus wird es aber notwendig sein, dass über den Fachverband der Verwaltung und unter Heranziehung externer Experten ein Gesamtkonzept erstellt wird, das alle vom Nationalen Radverkehrsplan 2020 dargestellten Handlungsfelder berücksichtigt.

- Die Förderung des Radverkehrs in Buchholz muss zur „Chefsache“ werden. Dazu muss eine Arbeitsgruppe unter Leitung des Bürgermeisters eingesetzt werden. Das Umdenken muss sich dabei auch in öffentlich wirksamen Aktionen zeigen wie z. B. der Anschaffung von Dienstfahrrädern für innerstädtische Fahrten der Verwaltungsmitarbeiter.
- Besonders Schülerinnen und Schüler als Fahrradexperten des Alltages sind ebenso wie Fahrrad-/Bahnpendler in die Planung des Radwegenetzes einzubinden.
- Die Schulzentren, der Bahnhof und die Gewerbegebiete müssen über eine Radwegführung, die ein schnelles Radfahren ermöglichen, erreichbar sein.
- Am Bahnhof ist eine Fahrradstation zu errichten, die ein sicheres Abstellen von Fahrrädern sowie Serviceleistungen wie Reparaturen ermöglicht. Die Station sollte möglichst von einem Beschäftigungsträger wie der Jugendwerkstatt „Chancen schaffen“ betrieben werden.
- In Wohngebieten und den meisten innerstädtischen Straßen gilt Tempo 30 als Richtgeschwindigkeit. Hier ist deutlich zu kennzeichnen, dass Radfahrer die Fahrbahn nutzen.
- Kreuzungsbereiche sowie Straßeneinmündungen sind einheitlich und deutlich aus der Sicht von Radverkehrsteilnehmern zu markieren. „Ergebnisse bundesweiter Verkehrssicherheitsaudits belegen, dass bei Planungen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen ein erheblicher Teil der von unabhängigen Expertinnen und Experten festgestellten Sicherheitsmängel (40%) die Bereiche des Radverkehrs betrifft.“⁵
- Kongresse, Fachtagungen, Fortbildungsveranstaltungen für Straßen- und Straßenbehörden, Fahrradaktionstage finden regelmäßig in Buchholz statt.

Ihre Buchholzer Liste für Umwelt, Soziales und Nachhaltigkeit

⁴ vgl. Nationaler Radverkehrsplan 2020, S. 36 ff.

⁵ Nationaler Radverkehrsplan 2020, S. 31