Stadt Wolfenbüttel
Amt für Stadtentwicklung, Planen und Bauen
Abteilung Stadtplanung
Stadtmarkt 15
38300 Wolfenbüttel

RADVERKEHRSKONZEPT WOLFENBÜTTEL

Stand: 31.03.2014

Radverkehrskonzept Wolfenbüttel

Inhalt

1. Einleitung 3
1.1 Aufbau und Inhalt des RVK 3
1.2 Bisheriges Vorgehen 4
2. Zielsetzungen des Radverkehrskonzeptes 7
2.1 Halbierung der Unfallzahlen 7
2.2 Steigerung des Radverkehrsanteils auf mindestens 20 % 7
2.3 Fahrradfreundliche Kommune 8
3. Grundlagen 9
3.1 Verkehrliche Situation 9
3.1.1 Stadtstruktur 9
3.1.2 Wege im Alltag 10
3.1.3 Entwicklungen im Radverkehr 10
3.1.4 Gesamtverkehrsentwicklung 11
3.2 Vom Radwegebau zum Radverkehrskonzept 11
4. Radverkehrsbeziehungen 14
4.1 Wunschlinien 14
4.2 Radverkehrsnetz 14
4.3 Freizeitrouten 17
5. Bausteine zur Förderung des Radverkehrs 19
5.1 Grundsätze für die Radverkehrsplanung 19
5.1.1 Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme 19
5.1.2 Sicherheit im Radverkehr 19
5.1.3 Radnetzplanung 20
5.2 Radverkehrswege 21
5.3 Fahrradabstellanlagen 23
5.4 Wegweisung für den Radverkehr 25
5.5 Freizeitradverkehr 25
5.6 Ordnungsrechtliche Maßnahmen / Sicherheit 26
5.6.1 Verkehrsberuhigung / Einrichtung von Fahrradstraßen 26
5.6.2 Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer 26
5.6.3 Verkehrssteuerung durch Signalanlagen 26

5.6.4 Benutzungspflicht von Radwegen / Freigabe von Gehwegen 27
5.6.5 Freihaltung von Radwegen 27
5.6.6 Radverkehr und Witterung 27
5.6.7 Baustellen 28
5.7 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation 28
6. Ausblick 30
6.1 Finanz- und Personalbedarf 30
6.1.1 Finanzen 30
6.1.2 Personal 31
6.2 Umsetzung 31
6.3 Evaluation 31
Anhang: 33

Anhang

Rechtliche Grundlagen

Anlagen:

Maßnahmenkatalog

- Bauliche Maßnahmen
- Ordnungsmaßnahmen
- Öffentlichkeitsarbeit

Übersichtskarten zu den Maßnahmen

1. Einleitung

Viele Gründe sprechen für die Förderung des Radverkehrs. Sie sind in vielen Untersuchungen und Studien ermittelt und bewertet worden. Diese umfangreichen Ergebnisse sollen an dieser Stelle aber nur schlagwortartig aufgeführt werden, da sie sonst schnell den Rahmen sprengen. Der Radverkehr

- vermindert den Kfz-Verkehr im Stadtgebiet und damit Lärm- und Abgasemissionen
- entlastet Straßen und Plätze vom Parken und schafft Platz für andere Nutzungen
- sichert die allgemeine Mobilität, weil fast jede und jeder jeden Alters Rad fahren kann
- ist ein kostengünstiges Verkehrsmittel für alle Bevölkerungskreise
- erhöht Fitness und Gesundheit durch die Bewegung an der frischen Luft
- fördert nahräumliche Versorgungs- und Handelsstrukturen, auf die Radfahrer viel stärker orientiert sind als der Autofahrer
- unterstützt die globalen Klimaschutzziele durch die Reduktion des CO_2-Ausstosses.

Weiterführende Hinweise zu aktuellen Veröffentlichungen und Untersuchungen finden sich im Anhang. Das Radverkehrskonzept konzentriert sich hingegen auf die Rahmenbedingungen und Möglichkeiten für den Radverkehr in Wolfenbüttel – und die dafür erforderlichen Schritte und Maßnahmen für seinen Ausbau und Verbesserung.

Zentraler Ansatz dieses Konzeptes ist, den Radverkehr als System zu begreifen. Der Ausbau des Radverkehrs bedarf des Zusammenspiels von vielen Akteuren und von baulichen, rechtlichen und ideellen Faktoren. Dabei besteht eine Vielzahl von gegenseitigen Abhängigkeiten und Wirkungen, die zu klären und zu berücksichtigen sind bei der zentralen Frage: „Wie kann der Radverkehr in Wolfenbüttel gestärkt werden ?“ Das Radverkehrskonzept bildet die Grundlage, um kontinuierlich an dieser Frage und ihrer Beantwortung arbeiten zu können.

1.1 Aufbau und Inhalt des RVK

Das Konzept ist das Ergebnis einer langen und mehrfach unterbrochenen Erarbeitungsphase. Sie erforderte unter wechselnden Rahmenbedingungen immer wieder die Auseinandersetzung mit bereits quasi abgeschlossenen Planungsschritten, die zu integrieren waren. Sie hat jedoch auch eine umsetzungsorientierte Herangehensweise an das Thema Radverkehr hervorgebracht. Dies spiegelt sich auch im Aufbau dieses Konzeptes wieder, das sich als Schritt in einem andauernden Arbeits- und Umsetzungsprozess sieht. Es ist auf Weiterentwicklung und Realisierung in großen und kleinen Schritten ausgelegt.

Mit dem vorliegen Textteil wird der Rahmen abgesteckt. Er steckt in knappen Zügen die verschiedenen Handlungsfelder für die Radverkehrsförderung ab und definiert Ziele und Anforderungen:

Das erste Kapitel erläutert Vorgehen und Ziele. Kapitel zwei dient dem Überblick und erläutert Grundlagen und Rahmenbedingungen für den Radverkehr in Wolfenbüttel. Das Kapitel drei umfasst die Erhebung und Bewertung der Fahrbeziehungen und des Wegenetzes. In

Kapitel vier werden die Bausteine für die Radverkehrsplanung formuliert und die verschiedenen Handlungsfelder umrissen. Kapitel fünf beschäftigt sich als Ausblick mit dem weiteren Vorgehen – sowohl im Hinblick auf die Umsetzung von Maßnahmen als auch die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes. Ergänzt und veranschaulicht wird der Textteil durch Kartendarstellungen und Abbildungen.

Im Maßnahmenkatalog, der als Anlage beigefügt ist, sind die konkreten Projekte zusammengetragen, die für die Förderung des Radverkehrs umgesetzt werden sollen. Der Katalog wird turnusmäßig überprüft und aktualisiert. Dem Maßnahmenkatalog sind Karten beigefügt, die einen Überblick und eine genaue räumliche Zuordnung im Stadtgebiet sicherstellen.

Das Radverkehrskonzept ist als dynamischer Prozess angelegt. Es begutachtet kontinuierlich die Rahmbedingungen für den Fahrradverkehr und trägt im Rahmen der rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten der Stadt zu ihrer Verbesserung bei. Dafür werden aus diesem Katalog prioritäre Maßnahmen benannt, die entsprechend der aktuellen Anforderungen und Rahmenbedingungen für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes am geeignetsten sind.

Dieser Prozess wurde und wird inhaltlich von einer Arbeitsgruppe aus Stadtverwaltung und örtlichen Fachverbänden getragen. All den freiwilligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sei an dieser Stelle für Ihr Engagement und Ihre konstruktive Mitarbeit gedankt. Besonderer Dank gebührt dabei den Mitgliedern des ADFC-Kreisverbandes Wolfenbüttel, ohne deren großer Einsatz bei der Grundlagenarbeit wie auch der Konzepterstellung dieses RVK hier so nicht vorliegen würde.

1.2 Bisheriges Vorgehen

In den Jahren 1998/99 erstellte das Planungsbüro PGV, Hannover, im Auftrag der Stadt Wolfenbüttel eine Untersuchung der für den Radverkehr maßgeblichen Straßen und Wege als Vorbereitung für ein flächendeckendes Radverkehrsnetz. Die Untersuchung gliederte sich in Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen sowie weitere Verbindungswege. Sie umfasste eine flächendeckende Bewertung der für den Radverkehr wichtigen Straßen und Wege, dazu wurden bestehende Problemlagen analysiert und Handlungsempfehlungen gegeben.

Das Ergebnis stellte zwar noch kein Gesamtkonzept für die Entwicklung und Förderung des Radverkehrs dar, zeigte aber Anhaltspunkte auf für das weitere Vorgehen der Stadt zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes. Die konkreten Handlungsempfehlungen wurden in der Folge von der Stadt in ihre Planungen aufgenommen. Viele Konflikte konnten so nach und nach entschärft werden, insbesondere im Rahmen von Straßenraumneugestaltungen. Eingeschränkt blieben die Verbesserungsmöglichkeiten hingegen in beengten Straßenräumen mit hohem Verkehrsdruck. Hier besteht nach wie vor Handlungsbedarf bzw. ist teilweise auch der dauerhafte Umgang mit Einschränkungen und Kompromisslösungen zu regeln.

Im Rahmen der Arbeit des Büros PGV wurde aber auch die Notwendigkeit weiterer Schritte deutlich, die für die Förderung des Radverkehrs und die Ausweitung seiner Bedeutung am Gesamtverkehrsaufkommen der Stadt erforderlich sind. Daher wurden in der Untersuchung folgende Bausteine eines Radverkehrsnetzes für das gesamte Stadtgebiet vorgeschlagen:

- Zusammenführung der einzelnen Bestandsbewertungen zu einem Angebotsnetz, das auf eine attraktive Weise die wesentlichen Ziel- und Quellpunkte der Stadt miteinander verbindet
- Entwurf für ein Hauptliniennetz mit einer Kategorisierung entsprechend der Bedeutung der einzelnen Abschnitte für gesamtstädtischen Radverkehr, also einschließlich der Anbindung der außenliegenden Ortsteile
- Erfassung der vorgesehenen Strecken im Hinblick auf Durchgängigkeit, Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten
- Überprüfung und Einbindung überörtlicher Verknüpfungen – für den Alltags- sowie den Freizeitradverkehr
- Festlegung eines Netzplanes für den Radverkehr als Ausbauziel und Handlungsvorgabe für die Stadtverwaltung
- Umsetzung durch bauliche und verkehrsordnungsrechtliche Maßnahmen.

Flankierend wurden folgende Aktionsfelder empfohlen:

- Erstellung eines Wegweisungskonzeptes für den Radverkehr auf dem Hauptroutennetz und den überörtlichen Radwegen
- Erarbeitung eines Konzeptes zum Thema „Fahrradabstellanlagen“

(aus: VEP 2008, S. 52-53)

Auf der Grundlage dieser Untersuchung veranlasste die Stadt diverse baulichen Maßnahmen, schwerpunktmäßig im Zuge von allgemeinen Straßenbaumaßnahmen. Hierfür wurden zwischen 2007 und 2012 insgesamt 1,56 Mio. € investiert. Darüber hinaus wurden auch verschiedene ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs ergriffen. Dies betraf z.B. die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr. Ebenfalls überprüfte sie Radwege an gering bis mäßig befahrenen Straßen, die nicht den Anforderungen an die seit 1997 geänderte Straßenverkehrsordnung (StVO) entsprechen. Hier wurde die Benutzungspflicht teilweise aufgehoben. Dies folgt der Erkenntnis, dass ein im Hauptverkehr mitfließender Radverkehr deutlich weniger Gefährdungen ausgesetzt ist.

Konzeptionell wurde die Radverkehrsplanung jedoch nicht weiter geführt. Auch der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) übernahm 2008 für seine Aussagen zum Radverkehr die Ergebnisse und Maßnahmen aus der Untersuchung des Büro PGV von 1999. Eine eigenständige Vertiefung erfolgte nicht.

Parallel zum VEP ergab sich ein mäßiges Abschneiden der Stadt Wolfenbüttel beim sog. „Fahrrad-Klima-Test 2008“ des ADFC mit der Note 3,62. Dies signalisierte weiteren Handlungsbedarf, so dass das Stadtplanungsamt eine neue Initiative zur Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes einleitete. Hierzu wurden Ordnungsamt und ADFC eingebunden und in gegenseitiger Abstimmung die Überleitung in ein umfassendes Radverkehrskonzept angegangen.

Die Arbeitsgruppe löste sich dazu von bestehenden Straßen und Wegen und konzentrierte sich auf die Festlegung eines Hauptradverkehrsnetzes an Hand des Bedarfs und der wichtigen Wegebeziehungen in der Stadt. Dafür wurden zunächst die Ziel- und Quellpunkte des Radverkehrs ermittelt und festgelegt – vornehmlich aus dem Erfahrungswissen der Mitarbeiter/innen der Stadt und den Mitgliedern des ADFC. Die Strecken an den daraus resultieren-

den Verbindungslinien wurden durch eine erneute Bestandsaufnahme vor allem des ADFC erfasst. Ergänzend wurden dafür bei der Stadt vorhandene Daten hinzugezogen (z.B. Bebauungsdichten, Schülerzahlen oder Verkehrsaufkommen).

Entsprechend kann hier auf die gesonderte Bearbeitung einzelner Teilbereiche verzichtet werden, wie sie z.B. durch die FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) für die Erstellung von Radverkehrskonzepten formell empfohlen werden. Dies betrifft z.B. eine grundsätzliche Unfallanalyse oder die flächenhafte Erhebung von Radverkehrs- und Kfz-Stärken. Stattdessen wurde auf die laufenden Erfahrungen der Polizei zum Unfallgeschehen oder auf vorhandene Verkehrsdaten gesetzt, die bei Bedarf vom Ordnungsamt ergänzt wurden. Dieses Vorgehen ist angesichts des sehr begrenzten Personal- und Finanzrahmens für die Zielsetzung praktikabel, ohne dadurch grundsätzliche Qualitätsverluste oder Unsicherheiten zu erzeugen. Die Arbeitsgruppe geht daher aber auch davon aus, dass für bestimmte Aspekte und Einzelziele des Radverkehrskonzeptes nachfolgende Untersuchungen erforderlich sein können. Diese sollen sukzessive und entsprechend den konkreten Bausteinen festgelegt und umgesetzt werden.

2. Zielsetzungen des Radverkehrskonzeptes

Das Radverkehrskonzept soll die Rahmenbedingungen des Radverkehrs in Wolfenbüttel verbessern und seine Akzeptanz erhöhen. Ziel der Stadt ist es, den Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen maßgeblich und dauerhaft zu steigern. Dafür werden die Rahmenbedingungen des Radverkehrs verbessert: Sicherheit, Leichtigkeit und Effektivität sind wesentliche Faktoren für die Attraktivität des Radverkehrs.

Das Radverkehrskonzept zielt vorrangig auf den Alltagsradverkehr. Das Fahrrad wird in seiner Funktion als alltägliches Verkehrsmittel gefördert und gestärkt. Seine Benutzung soll mit zunehmender Selbstverständlichkeit erfolgen. Eine solche Bewertung und Wahrnehmung des Fahrrads ist eine maßgebliche Voraussetzung für einen Wandel in der allgemeinen Mobilitätskultur und eine Erhöhung des Radverkehrs am innerstädtischen Verkehrsaufkommen.

Diese Zielsetzungen finden sich auch in den Programmen und Zielen von Bund und Land – insbesondere dem Nationalen Radverkehrsplan von 2012.

2.1 Halbierung der Unfallzahlen

Wesentliches Ziel des Radverkehrskonzeptes ist die Gewährleistung der Sicherheit im Radverkehr. Diese Maxime hat Priorität bei der Festsetzung und Umsetzung von Maßnahmen. In den letzten Jahren war die Unfallhäufigkeit mit der Beteiligung von Radfahrern erfreulicherweise gering. Der Zunahme des Radverkehrsanteils soll aber auch weiterhin eine sinkende Unfallzahl im Radverkehr gegenüberstehen. Kritische Verkehrssituationen sind daher vorrangig durch bauliche oder ordnungsrechtliche Maßnahmen zu entschärfen.

Entsprechend finden Planung und Umsetzung des Radverkehrskonzeptes in enger Abstimmung mit der Verkehrsordnungsbehörde der Stadt, der Polizei und den betroffenen Verbänden statt. Diese Ziele des RVK decken sich mit dem 2012 erfolgten Beitritt der Stadt Wolfenbüttel zur Verkehrssicherheitsinitiative 2020 (VSI 2020) des Landes Niedersachsen. Hierbei wird eine Halbierung der Unfallzahlen angestrebt.

2.2 Steigerung des Radverkehrsanteils auf mindestens 20 %

Der Anteil des Radverkehrs wird landläufig im Rahmen der Untersuchung des „Modal Split“ ermittelt, der die Verteilung der Mobilität auf die unterschiedlichen Verkehrsträger untersucht. Die Erhebung des Modal Split in der Region wurde bisher vom Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) durchgeführt. Allerdings besteht für das unmittelbare Stadtgebiet leider keine gute Datenlage. Im VEP von 2008 wurde dazu die letzte Haushaltsbefragung aus dem Jahr 1993 herangezogen, die für den Radverkehr einen Anteil von 10 % am Gesamtverkehrsaufkommen ermittelt hat. Für das Jahr 2015 wurde eine Zunahme auf 15 % prognostiziert.

In der aktuell laufenden Mobilitätsuntersuchung für den Großraum Braunschweig wurde für 2010 im gesamten Landkreis Wolfenbüttel ein Radverkehrsanteil von 13 % ermittelt. Damit kann für das Stadtgebiet bereits jetzt der Anteil von 15 % angesetzt werden, da in Städten der Radverkehrsanteil allgemein deutlich höher liegt als in ländlichen Kommunen. Dies ist auch als Erfolg der bisher umgesetzten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung zu werten. Eine genaue stadtgebietsbezogene Ergänzung bzw. Aktualisierung dieser Daten steht aber

noch aus. Hierfür leitet die Stadt eine gesonderte Untersuchung zur Mobilität in Wolfenbüttel ein als Standortbestimmung und Grundlage für die weitere Umsetzung dieses Konzeptes. Auf dieser Basis ist das Ziel bis 2020 eine Erhöhung des Radverkehrsanteils in der Stadt um 5 Prozentpunkte, mindestens aber auf 20 %. Damit liegt Wolfenbüttel in im Rahmen der Ziele des Nationalen Radverkehrsplans, der bundesweit einen Radverkehrsanteil von 15 % bis 2020 anstrebt (vgl. Nationaler Radverkehrsplan, S. 77). Dies bedeutet für Ballungsräume und Städte entsprechend höhere Zielgrößen, da der Radverkehr in den ländlichen Räumen geringer ausfällt.

Zur Erhöhung des Radverkehrsanteils strebt die Stadt Wolfenbüttel insbesondere eine Verlagerung vom Autoverkehr auf das Fahrrad an: Nach wie vor finden fast 50 % der Autofahrten im Bereich bis 6 km, 25 % sogar im Nahbereich bis 3 km statt (Zahlen aus: Infas (2008): „Mobilität in Deutschland“). Hier besteht das Hauptverlagerungspotential zu Gunsten des Radverkehrs. Vermieden werden soll hingegen die Erhöhung des Radverkehrsanteils zu Lasten von Fußverkehr und ÖPNV. Diese sind ebenfalls Bausteine für lebendige und nachhaltige Stadtstrukturen. Eine gegenseitige Ergänzung und gute Verknüpfung dieser Verkehrsarten trägt zur Erhöhung der jeweiligen Attraktivität maßgeblich bei.

2.3 Fahrradfreundliche Kommune

Mit den Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes soll das Radverkehrsklima in der Öffentlichkeit verbessert werden, gleichzeitig geht es aber auch um das Selbstverständnis und Bild der Stadt.

Fortschritte und Erfolge in der Radverkehrsförderung bieten die Möglichkeit, das eigene Stadtimage positiv zu besetzen und offensiv im Wettbewerb der Kommunen als Faktor von Stadt- und Lebensqualität zu vermarkten. Beispielhaft ist hier das Image der Stadt Münster. Auch im Hinblick auf steigende Mobilitätskosten kann der Ruf als fahrradfreundliche Kommune als besondere Qualität vermarktet werden.

Hierzu gibt es verschiedene formelle Möglichkeit, um den Gestaltungswillen und die Ziele der Stadt zu dokumentieren. So zum Beispiel durch den Beitritt Wolfenbüttels zur „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Niedersachsen“. Darüber hinaus können und sollten neben dem – maßgeblichen –Radverkehrsanteil in der Stadt für die Bewertung der Anstrengungen auch die Ergebnisse in den verschiedenen Rankings und nationalen Vergleichen genutzt werden. Hier sind die Bewertungen außer als Werbefaktor auch als Bewertungsmaßstab zu verstehen. Die Note von 3,62 im letzten ADFC-Fahrradklimatest von 2012 bedeutet zwar eine Stagnation der Entwicklung seit 2008, aber sollte zum Ansporn dienen - etwa eine Verbesserung auf die Note 3,2 anzustreben. Die Stadt Braunschweig beispielsweise liegt in der absoluten Bewertung hinter Wolfenbüttel zurück, hat aber ihre letzten Erfolge in diesem Jahr sehr öffentlichkeitswirksam vermarkten können. Es gilt also Gutes zu tun und darüber zu reden.

3. Grundlagen

3.1 Verkehrliche Situation

3.1.1 Stadtstruktur

Wolfenbüttel bietet günstige Rahmenbedingungen für den Radverkehr: Auch unter Einbeziehung der Neubaugebiete und dörflichen Ortsteile ist die Siedlungsstruktur der Stadt sehr kompakt: In einem Radius von 3 km um den Stadtmarkt leben mit knapp 45.000 Einwohnern über 85 % der Bevölkerung. Nur aus den Ortsteilen Salzdahlum, Ahlum sowie Adersheim und Leinde beträgt die Entfernung zum Stadtzentrum mehr als 4 km, und lediglich von Leinde ist sie größer als 6 km. Innerhalb eines Radius von 6 km um das Stadtzentrum leben also mehr als 98 % aller Wolfenbüttlerinnen und Wolfenbüttler. Dabei bestehen aus den Ortsteilen durchweg fast direkte radiale Verbindungen ins Stadtzentrum.

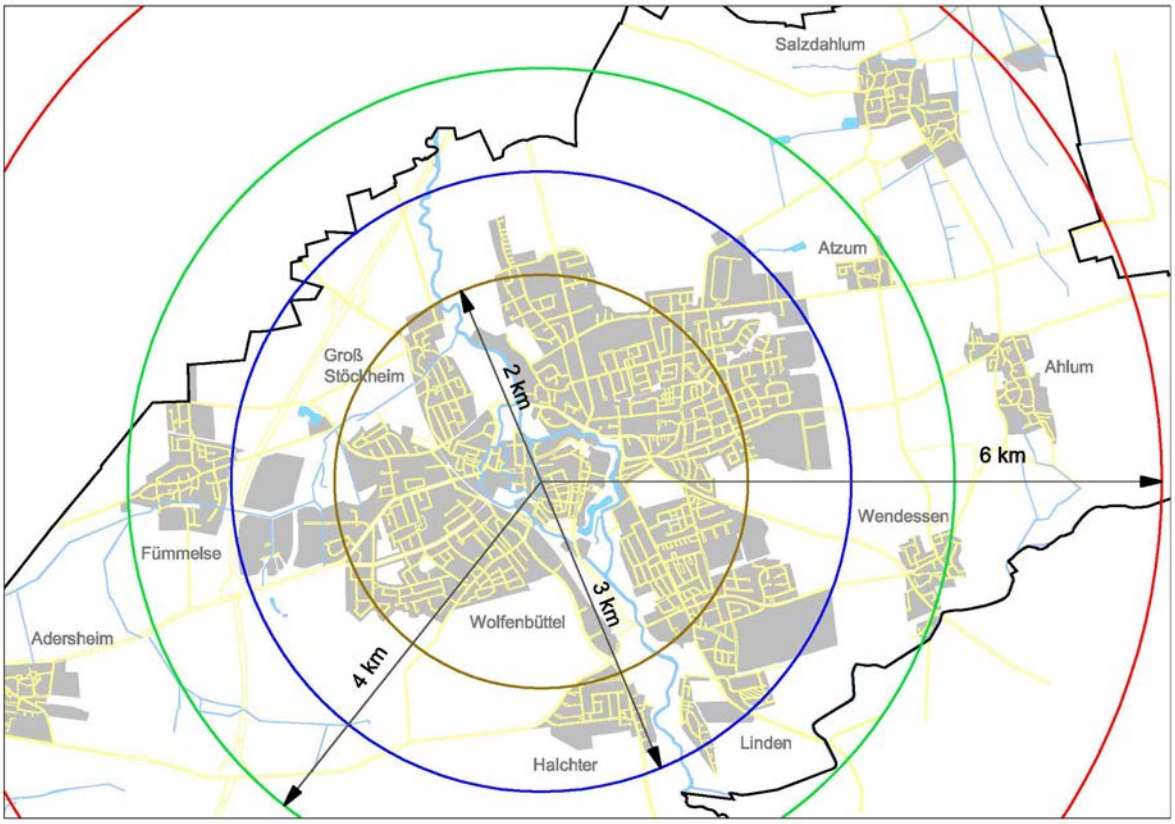

Abb. Entfernungen im Stadtgebiet

Auch vom Relief her bietet die Stadt günstige Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrads: Die Bau- und Siedlungsflächen der Stadt liegen fast durchweg in Lagen zwischen 70 und 100 Metern und sind großräumig eben bis leicht wellig ohne starke Steigungen. Dabei bildet das Okertal eine natürliche und landschaftlich attraktive Achse quer durch das Stadtgebiet mit der Fortsetzung nach Braunschweig. Höhenunterschiede zur Innenstadt von mehr als 50 Meter gibt es nur im nordöstlichen Stadtgebiet (Exer) und zu den östlichen Ortsteilen Salzdahlum und Atzum.

3.1.2 Wege im Alltag

Nahezu alle wesentlichen zentralen und auch überörtlich bedeutsamen Einrichtungen Wolfenbüttels liegen im Innenstadtbereich bzw. im 2 km Radius darum (Verwaltung, Stadtbücherei, Schwimmbad, Krankenhaus, Hochschule usw.). Viele dieser Einrichtungen sind gleichzeitig große Arbeitsstätten. Dies bedeutet, dass alle Einwohner im 3 km-Radius um das Stadtzentrum zu praktisch allen wichtigen Einrichtungen im Stadtgebiet nicht mehr als 5 bis 6 km Wegstrecke haben, was einer Fahrzeit mit dem Rad von rund 20 Minuten entspricht.

Darüber hinaus gibt es in Wolfenbüttel eine insgesamt gute dezentrale Verteilung der Nahversorgungsbereiche, die sich kranzförmig um die Innenstadt anordnen, wie es auch im Einzelhandels- und Zentrenkonzept von 2008 vorgesehen ist. Das gilt analog für die grundlegenden sozialen Betreuungs- und Bildungseinrichtungen (Kindergärten, Grundschulen), die auch in den meisten Ortsteilen vorhanden sind. Für wesentliche Bereiche des Alltags sind somit kurze Wege gewährleistet.

3.1.3 Entwicklungen im Radverkehr

In den letzten Jahren gab es in Deutschland eine durchaus positive Entwicklung im Radverkehr, die sich in einer Zunahme um 17 % im Verkehrsaufkommen niederschlägt. Bemerkenswert ist dabei die Entwicklung bei Jugendlichen, die das Bedürfnis nach Mobilität zunehmend weniger auf das Auto fokussieren. Dies äußert sich u.a. in einer leichten Abnahme beim Führerscheinbesitz und bei der Autoverfügbarkeit, wie im Nationalen Radverkehrsplan der Bundesregierung von 2012 dargestellt.

Entsprechend dieser Entwicklungen ist das Fahrrad zunehmend akzeptierter und auch „trendiger“ geworden. Neben allem Modischen haben sich in den letzten Jahren hierdurch Entwicklungen in der Radverkehrstechnik ergeben, die die Verwendungsmöglichkeiten des Fahrrads erweitern und seine Bedeutung für die innerstädtische Mobilität erhöhen. Dies betrifft insbesondere die starke Zunahme bei Pedelecs und E-Bikes, also durch Elektromotor unterstützten Fahrrädern. Hier ist das größte und verkehrlich wirksamste Potential bei der Einführung von Elektromobilität absehbar. Dies gilt insbesondere für Pedelecs, da sie verkehrsrechtlich wie Fahrräder behandelt werden und keine gesonderten Auflagen für die Nutzung bestehen, wie Kennzeichen- oder Helmpflicht.

Bei Pedelecs erhöht sich der Aktionsradius beträchtlich, da auch größere Distanzen ohne allzu große Anstrengungen zurückgelegt werden können. Gleichzeitig wird durch die elektrische Unterstützung ein höheres Geschwindigkeitsniveau erreicht, was bisher sportlichen Radfahrern vorbehalten blieb.

Zugenommen hat ferner die Bedeutung von Fahrradanhängern, seit neuerem auch Lastenfahrräder, die die Nutzungsmöglichkeiten des Fahrrades erweitern. Diese haben einen höheren Platzbedarf im Straßenraum, was bei eigenständigen Radwegen zu berücksichtigen ist (Mindestbreiten). Insbesondere in der Kopplung mit einem unterstützenden Elektroantrieb wird das Rad somit zunehmend zur Alternative für Transporte im Kurzstreckenbereich.

Möglicherweise ebenfalls zunehmen wird die Bedeutung von dreirädrigen Fahrrädern insbesondere bei Senioren, da sie ein erhöhtes Sicherheitsgefühl versprechen. Sie verlängern ähnlich wie Rollatoren die individuelle Teilnahmemöglichkeit am Verkehr und damit am öffentlichen Leben.

3.1.4 Gesamtverkehrsentwicklung

Hintergrund für die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes ist die allgemeine Verkehrsentwicklung, insbesondere die des motorisierten Individualverkehrs (MIV), also des allgemein als „Autoverkehr“ bezeichneten Verkehrsanteils.

Ungeachtet von den positiven Entwicklungen und Einschätzungen zum Radverkehr ist bemerkenswert, dass bei den jüngeren Prognosen trotz stagnierender bis leicht rückläufiger Bevölkerungszahlen nicht von einer Reduzierung des MIV-Aufkommens ausgegangen wird. Im Gegenteil zeichnet sich nach wie vor eine Steigerung der Kfz-Zahlen ab, die die ebenfalls prognostizierten Rückgänge in der Fahrleistung mehr als wettmachen. Unter dem Strich nimmt der Kfz-Verkehr dadurch weiter zu.

Dies ist bedingt durch die höhere Pkw-Verfügbarkeit bei Senioren und die nach wie vor dominierende Suburbanisierung der Wohnbevölkerung in der Familienphase. Auch spielen eine Rolle die ungebrochenen Konzentrationstendenzen in der Versorgungsinfrastruktur und Arbeitsplatzverteilung. So sind die im vorherigen Abschnitt skizzierten Entwicklungen weg von einer autoorientierten Mobilität auch schwerpunktmäßig in den Kernstädten zu beobachten, wie die Studie „Mobil in Deutschland“ von 2008 ergab. In diesen verdichteten Räumen finden sich eine ausreichende Nutzungsvielfalt sowie gute Mobilitätsalternativen. Die übrigen Bereiche bleiben hingegen absehbar stärker auf das Auto hin orientiert. Diese gegenläufigen Trends verdeutlichen noch einmal die engen Wechselbeziehungen zwischen Stadtstruktur und Mobilitätsverhalten.

Für Wolfenbüttel sieht die dem VEP von 2008 zu Grunde gelegte Shell-Prognose von 2001 bis 2015 eine Zunahme des MIV-Aufkommens von bis zu 7,5 % vor - noch unter wachsenden Bevölkerungsannahmen. Aber auch die jüngste Untersuchung des ZGB von 2010 zur Mobilität im Großraum Braunschweig sieht bis zum Jahr 2020 für den Landkreis Wolfenbüttel kaum einen Rückgang des MIV-Aufkommens. Zwar wird bis zum Jahr 2020 absolut eine leichte Abnahme des Kfz-Verkehrs (- 3,5 %) prognostiziert. Diese fiele aber geringer aus als der parallel erwartete Bevölkerungsrückgang, so dass sich der MIV-Anteil im Endeffekt erhöht. Deutlich sinken sollen stattdessen die Bedeutung des ÖPNV und auch des Fuß- und Radverkehrs (vgl. WVI „Mobilitätsuntersuchung für den Großraum Braunschweig“, April 2012).

Dies zeigt, dass es keine „automatische“ Entlastung oder Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme in Wolfenbüttel gibt. Entsprechend bleibt unter dem Gesichtspunkt der Entlastung der Bevölkerung von Lärm und Abgasen die Radverkehrsförderung eine große Aufgabe für die Stadt- und Verkehrsplanung.

3.2 Vom Radwegebau zum Radverkehrskonzept

Bis weit in die zweite Hälfte des letzten Jahrhunderts war der Radverkehr ein ganz gewöhnlicher Bestandteil des Straßenverkehrs – und wurde entsprechend mit auf der Straße geführt. Erst durch die zunehmende Massenmotorisierung und Autoorientierung in Politik und Verkehrsplanung wurde er an den Rand gedrückt.

Eigenständige Radwege entstanden in Wolfenbüttel nach der Ölkrise seit den 70er Jahren, insbesondere im Zuge von neuen Straßenbauvorhaben. Insgesamt entstand so bis in die 90er Jahre in Wolfenbüttel ein weitgehend flächendeckendes Wegenetz, das sich aber nur teilweise aufeinander bezog und sehr unterschiedlicher Qualität war. Was fehlte, war eine gesamtstädtische Planung und es gab auch keine oder nur unzureichend formulierte Stan-

dards für Radverkehrsanlagen. Die hieraus resultierenden Probleme wurden erstmalig in der flächendeckenden Erhebung und Bewertung des Büros PGV, Hannover, 1998/99 zusammengestellt. Die festgestellten Unzulänglichkeiten wurden in einem Katalog zusammengetragen.

Häufig festgestellte Defizite waren dabei

- unzureichende Breiten
- schadhafte Oberflächen
- Anordnung von Licht und Signalmasten auf dem Radweg
- unübersichtliche Führung des Radverkehrs an den Knotenpunkten
- fehlende Bordsteinabsenkungen
- große Umwege durch Einbahnstraßenregelungen
- lange Wartezeiten durch gemeinsame Signalisierung mit den Fußgängern
- Unübersichtlichkeit an Einmündungen und Grundstückszufahrten

Viele diese Defizite wurden seitdem sukzessive von der Stadt behoben. Wie oben dargestellt, lag der Schwerpunkt dabei im Rahmen laufender Baumaßnahmen und ordnungsrechtlicher Regelungen.

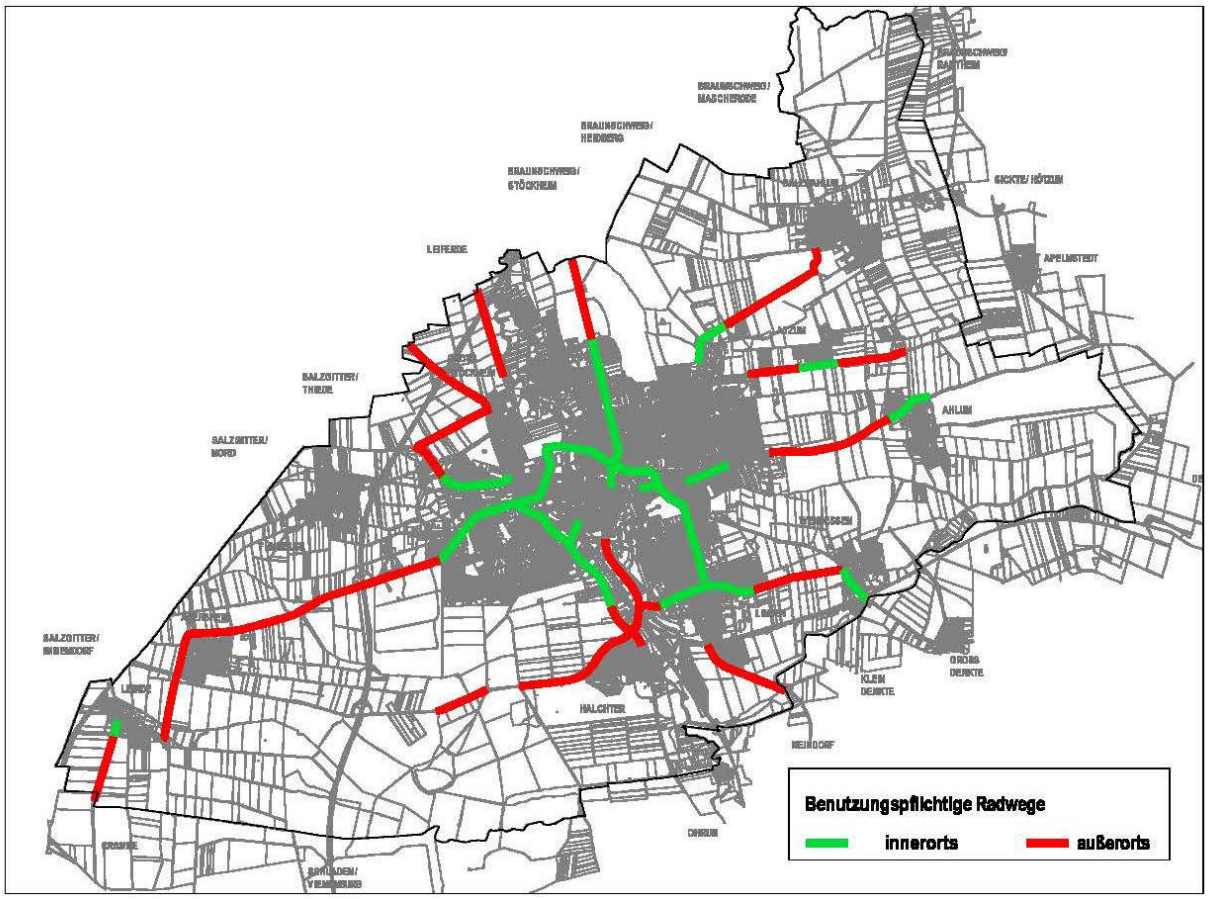

Abb. Übersichtskarte Benutzungspflichtige Radwege in Wolfenbüttel

Aussagekräftige Aussagen zum Umfang und Qualität des bestehenden Radwegenetzes gestalten sich trotzdem schwierig, da sich in den vergangenen Jahren die Bewertungsmaßstäbe für Radverkehrswege grundlegend verändert haben:

Bis weit in die 2000er Jahre lag der Schwerpunkt der Radverkehrsförderung auf einer eigenständigen Führung des Radverkehrs auf selbstständigen oder straßenbegleitenden Radwegen. In dieser Zeit aber wurden die verkehrsrechtlichen Mindestanforderungen an Radwege deutlich erhöht, insbesondere hinsichtlich der Ausbaubreiten. Dies erfolgte bereits im Zuge der StVO-Novelle von 1997. Die Neuregelung zeigte aber erst allmählich Wirkung und mußte z.B. durch Rechtsprechung untermauert und die StVO-Novelle von 2009 bestätigt werden.

Für viele der älteren Radwege aus den 70er und 80er Jahren, die nicht an die Breiten angepasst werden konnten, wurde in diesem Zuge die Benutzungspflicht daher aufgehoben, sofern nicht andere gewichtige Belange der Verkehrssicherheit dagegensprachen. Dies wurde auch in Wolfenbüttel bei Radwegen an weniger stark befahrenen Straßen umgesetzt, wie z.B. an der Dr.-Heinrich-Jasper-Straße, so dass sich nominell das benutzungspflichte Radwegenetz verringert hat. In der Stadt Wolfenbüttel gibt es derzeit ein benutzungspflichtiges Radwegenetz von insgesamt 45,7 km. Die separaten Radwege liegen fast ausschließlich an klassifizierten Straßen, also Kreis-, Landes- und Bundesstraßen. Dabei fallen die innerörtlichen Abschnitte (ca. 22,0 km) in die Zuständigkeit der Stadt, die außerörtlichen Teilstrecken liegen hingegen bei den übergeordneten Gebietskörperschaften.

Durch die Erkenntnisse in der Verkehrsforschung, insbesondere zu Unfällen, ergibt sich mittlerweile zudem ein anderes Leitbild, wie es auch von der in Deutschland federführenden Forschungsgesellschaft für Straßenverkehr (FGSV) postuliert wird: Der Radverkehr soll demnach möglichst mit dem Kfz-Verkehr zusammen auf der Fahrbahn geführt werden, um einen direkten Augenkontakt der verschiedenen Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen und das Unfallrisiko bei Abbiegevorgängen zu minimieren. Der Schwerpunkt der Baumaßnahmen hat sich entsprechend vom Bau eigenständiger Radwege auf die Einrichtung von Fahrradstreifen auf der Fahrbahn verlagert. Nach wie vor große Bedeutung hat der Radwegebau allerdings an stark und schnell befahrenen Straßen, solchen mit einem hohen Lkw-Anteil sowie an außerörtlichen Straßen.

Die Entwicklung auf Grund der neuen Forschungsergebnisse macht deutlich, dass quantitative Größen wie Länge des Radwegenetzes oder Investitionssummen allein wenig aussagekräftig sind für die Attraktivität oder auch die Sicherheit des Radwegenetzes. Maßgeblich für die Akzeptanz und Nutzung des Fahrrads ist die Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas im Stadtverkehr mit sicheren, komfortablen und möglichst direkten Verbindungen zwischen den Hauptzielpunkten. Neben dem eigentlichen Radweg sind dafür ergänzende Maßnahmen, wie Querungshilfen, Abstellanlagen oder Wegweisung in den Focus gerückt. Ein zunehmendes Augenmerk wird zudem auf die Öffentlichkeitsarbeit gerichtet sowie die allgemeinen Siedlungsstrukturen. Diese verschiedenen Bausteine sind zur Verbesserung von einzelnen Strecken zu kombinieren, aber auch zur Verbesserung des allgemeinen Fahrradklimas.

Natürlich sind hierfür auch Finanzmittel erforderlich, aber mit welchen Schritten und Maßnahmen dies erreicht wird, ist zunächst unerheblich. Als Maßstab für den Erfolg der kommunalen Radverkehrsplanung wird daher der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen angesetzt.

4. Radverkehrsbeziehungen

4.1 Wunschlinien

Kern der 2007 wieder aufgenommenen Arbeiten für das Radverkehrskonzept war die Ermittlung und Definition der Hauptstrecken für den Radverkehr. Dafür stellte die Arbeitsgruppe aus der Verwaltung und dem ADFC Wolfenbüttel zunächst die maßgeblichen Quellen und Ziele des Radverkehrs im Stadtgebiet zusammen. Maßstab waren dabei Erfahrung und Einschätzung der Arbeitsgruppe im Hinblick auf das Radverkehrsaufkommen und die Bedeutung im Wegenetz. Aus der Verbindung dieser unterschiedlich bewerteten Ziel- und Quellpunkte entstanden die nachfolgend dargestellten Wunschlinien. Mit ihnen wurden die für den Radverkehr wichtigen Verbindungen zunächst einmal direkt und ohne Berücksichtigung der Verhältnisse in der Stadt dargestellt.

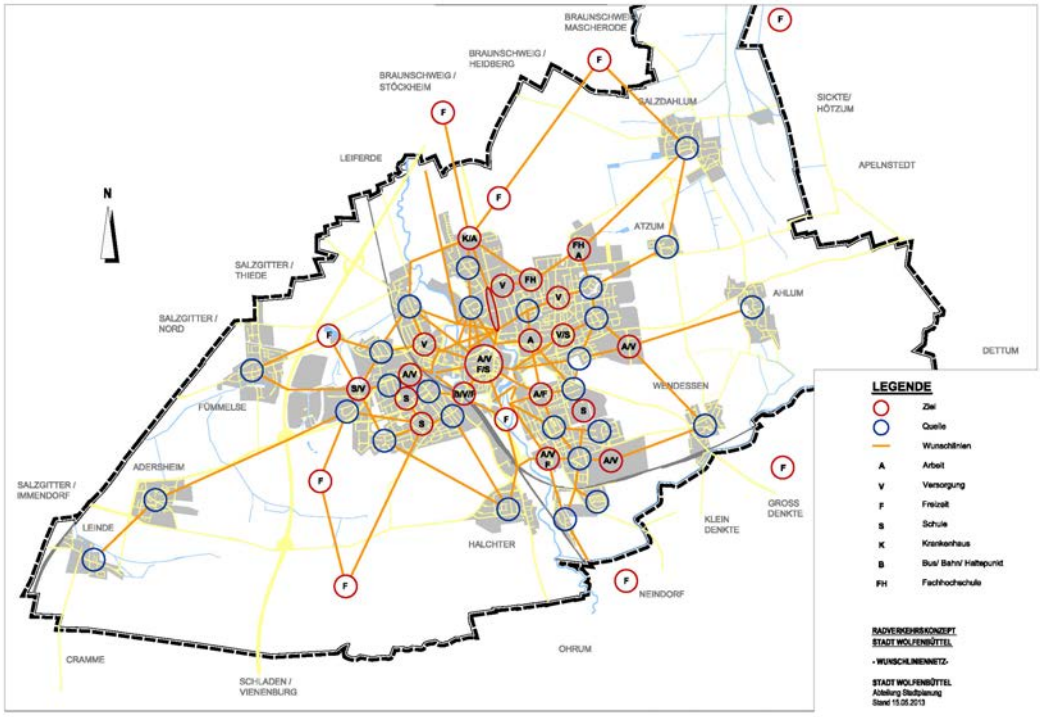

Abb.: Wunschlinien

4.2 Radverkehrsnetz

An Hand der Wunschlinien wurde auf der Basis der vorhandenen Straßen und Wege ein Radverkehrsnetz festgelegt. Wo wichtige Verbindungen fehlten, wurden diese „Lückenschlüsse“ gesondert definiert. Die Einzelstrecken wurden in Abschnitte gegliedert und mit Buchstaben- und Zahlenkürzel (z.B. S 1, S 2 usw.) versehen.

Die Strecken sind in der nachfolgenden Karte farblich differenziert dargestellt:

Priorität 1 = rot, Priorität 2 = blau, Priorität 3 = grün. Gesondert gekennzeichnet wurden die erforderlichen Lückenschlüsse durch eine orange Linie.

Dieses Netz bezieht auch die Verbindungen zu den umliegenden Gemeinden ein. Insbesondere nach Braunschweig besteht eine intensive Verkehrsverflechtung. Diese ist zwar vorrangig auf Kfz und ÖPNV orientiert, besitzt aber für den Alltagsradverkehr von Berufs- und Bildungspendlern ebenfalls erhebliche Bedeutung.

Analog zu den Streckenabschnitten wurden auch die Kreuzungen und Einmündungen des Radverkehrsnetzes mit einem Buchstaben-Zahlen-Schlüssel belegt. Sie wurden ebenfalls entsprechend ihrer Bedeutung für den Radverkehr in Wolfenbüttel in die Prioritätsskala eingestuft. Die Streckenabschnitte und Knotenpunkte sind in je einer Übersichtskarte für die „Streckenabschnitte“ und einer Übersichtskarte für die „Knotenpunkte“ verzeichnet. Diese Einteilung bildet gleichzeitig die Grundlage für den Maßnahmenkatalog.

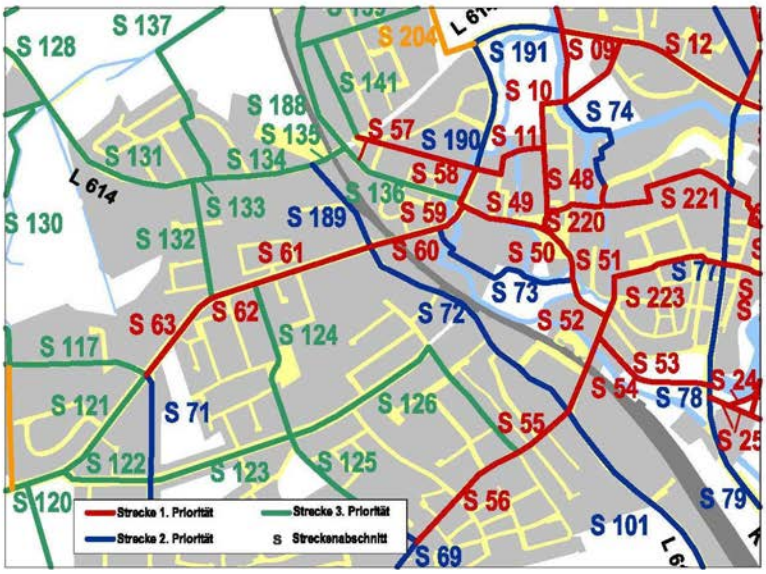

Abb.: Ausschnitt aus dem Übersichtsplan Strecken des Hauptroutennetzes

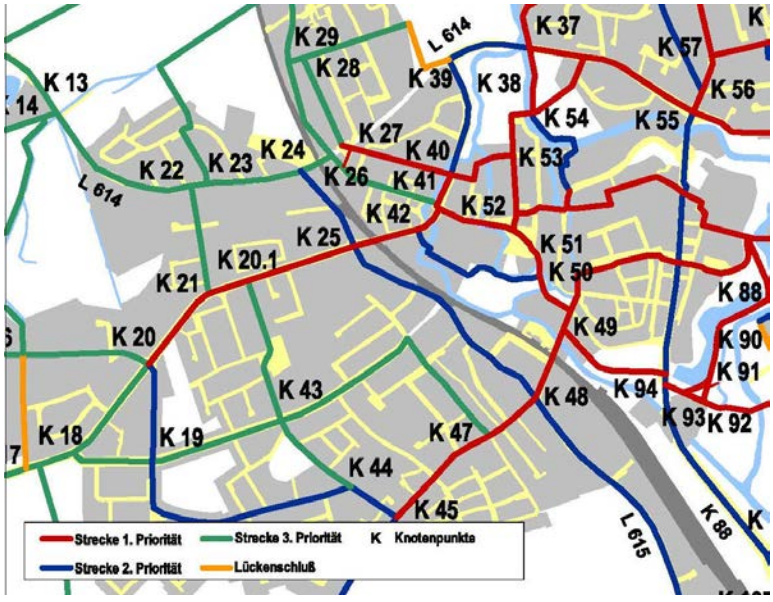

Abb.: Ausschnitt aus dem Übersichtsplan Knotenpunkte des Hauptroutennetzes

Entsprechend der Einteilung aus den Übersichtskarten erfolgte unter maßgeblicher Beteiligung des ADFC eine flächendeckende Bestandaufnahme der Radverkehrsstrecken mit einem dafür entwickelten Erhebungsbogen. Die Ergebnisse wurden in einer Foto- und Tabellendokumentation zusammengeführt und entsprechend den Vorgaben der „Empfehlungen zur Anlage von Radverkehrsanlagen“ (ERA) der FGSV ausgewertet und auf Defizite hin überprüft. Beispielhaft ist ein Datenerfassungsbogen auf der folgenden Seite dargestellt. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für den Maßnahmenkatalog im Anhang.

DATENERFASSUNGSBOGEN RADVERKEHRSNETZ
- Bestand und Maßnahmen -

Strecke/Knoten:	Kürzel
Am Kälberanger	S 64
Am Kälberanger/Mittelweg	K 36
Priorität	1
Geschwindigkeitszone	*1)
> 50 Km/h	
50 Km/h	
30 Km/h	
30-Zone	x
Verkehrsberuhigter Bereich (VB)	
Feldweg	x

*1	Strecke/Knoten	Breite	*1	Radverkehrszeichen
	Gesonderter Radweg			237, Nutzungspflicht
	Gehweg, für Radfahrer freigegeben			239, + „Radfahrer frei“
	Gemeinsamer Geh- und Radweg			240, Nutzungspflicht
	Getrennter Rad und Gehweg			241, Nutzungspflicht
	Schutzstreifen (Schmalstrich/Lücke, 1.0m/1,0m)			340, Markierung
	Radfahrstreifen (Breitstrich, durchgehend)			295, Markierung
	Zweirichtungsradweg			237, mit Zusatzschild
	Fahrradstraße			244
x	Mischverkehr	4,0m ?	x	Kein Zeichen
x	Landwirtsch. Verkehr/Radfahrer/Fußgänger	3.0m ?		Piktogramme

*1	Führung	*1	Oberfläche	*1	Zustand
	neben Parkstreifen, rechts/links	x	Asphalt		Wurzelaufbrüche
			Betonpflaster	x	Schlaglöcher
	Querung über Mittelinsel		Wassergebundene Decke		rissig
	Querung über Ampel	x	Schotter	x	uneben/holperig
	gesonderte Aufstellflächen	x	Festgefahrener Acker		zu große Fugen

	Weitere Merkmale/Anmerkungen
1.	Die Gesamtstrecke ist sehr unterschiedlich im Ausbaustandard, siehe dazu Übersichtsplan
2.	Die Abschnitte sind z.T. gut ausgebaut, z.T. aber auch stark sanierungsbedürftig, s. Foto-Doku
3.	
4.	
5.	

	Maßnahmenvorschläge
1.	Herstellung der unbefestigten Bereiche mit Asphalt und/oder Schotterdecke
2.	
3.	
4.	
5.	
6.	
7.	

*1) Bitte ankreuzen, was vorgefunden wird.

Abb.: Beispiel Erfassungsbogen

Die mit Handlungsbedarf und Mängeln bezeichneten Streckenabschnitte bilden die Grundlage für den Maßnahmenkatalog zu diesem Konzept. Der Katalog ist zusammen mit den entsprechenden Übersichtskarten im Anhang beigefügt. Für die Zukunft ist vorgesehen, Katalog und Maßnahmen entsprechend neuen Erkenntnissen und Anforderungen fortzuschreiben. Umgesetzte Maßnahmen können in diesem Zuge entfallen.

4.3 Freizeitrouten

Neben der Nutzung im Alltag gewinnt das Fahrradfahren in Freizeit und Urlaub zunehmend an Bedeutung. Unter diesem Oberbegriff finden sich aber sehr unterschiedliche Ausrichtungen mit ganz unterschiedlichen Anforderungen. So z.B. (Nah-)Erholungsfahrten und Fahrradurlaub sowie den Radrennsport, die auf Straßen und befestigte Wege hin orientiert sind. Dadurch ergeben sich auch Überschneidungen zum Alltagsradverkehr dieses Konzeptes. Sonstige Arten des Radfahrens (Moutainbike, BMX u.a.) werden hingegen nicht berücksichtigt.

Vor allem freizeitorientiertes Radfahren stellt „als Selbstzweck“ andere Anforderungen als der Alltagsgebrauch. Im Vordergrund steht Erholung durch die Verbindung von landschaftlich abwechslungsreichen Routen und kulturell interessanten Zielen. Aktuell führen dafür mehrere touristische Radwege durch das Stadtgebiet: Weser-Harz-Heide-Fernradweg, Börderadweg und der Eulenspiegelradweg. Diese sind auf regionaler Ebene konzeptioniert, ausgearbeitet und ausgeschildert. Ihre Routen nutzen vorhandene Straßen und Wege mit jeweils unterschiedlichem Ausbaustandard, im innerstädtischen Bereich erfolgt die Mitbenutzung des Hauptstreckennetzes.

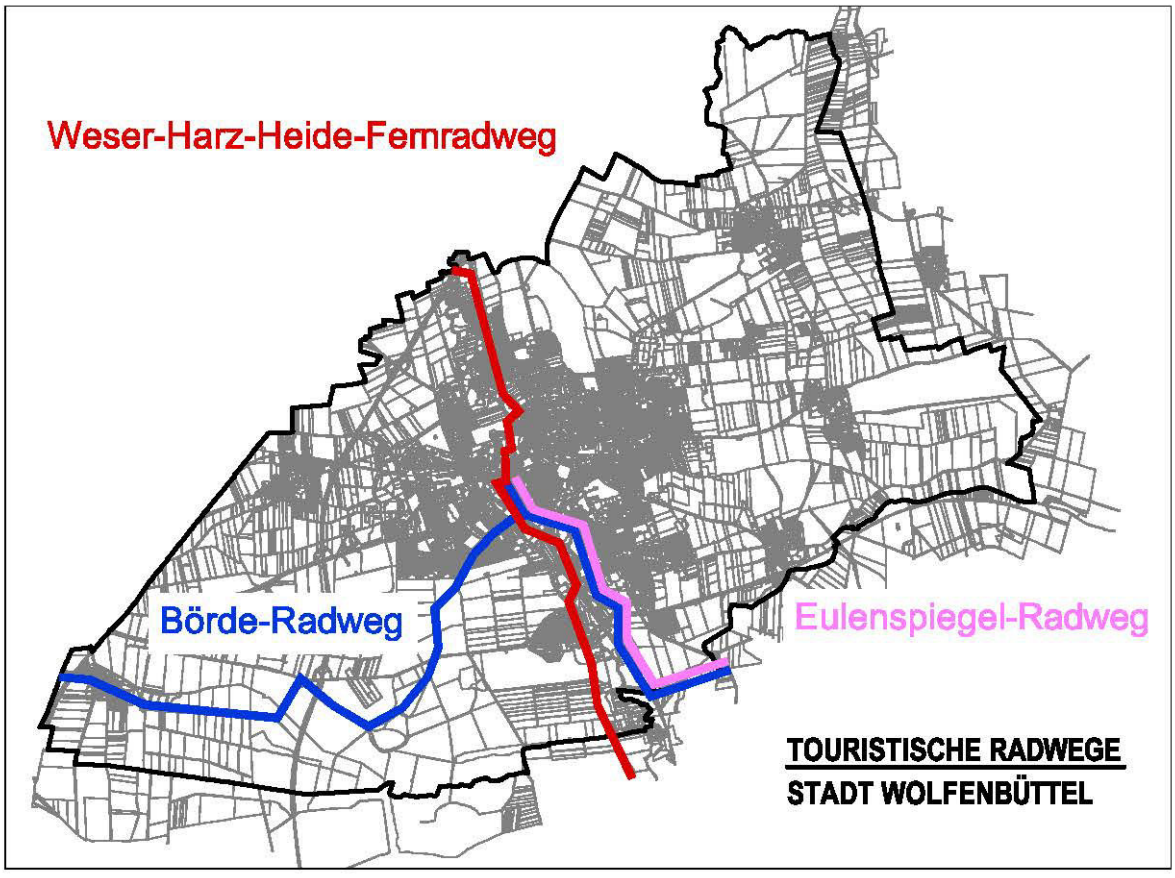

Abb. Übersichtsplan touristische Radwege im Stadtgebiet

Abb.: Beispiele für die Beschilderung von touristischen Radwegen

Diese Strukturen sind auch in das Tourismuskonzept der Stadt aus dem Jahr 2012 eingebunden worden. Insgesamt ist die Thematik Freizeitradverkehr und Radtourismus aber vornehmlich in den verschiedenen regionalen Ebenen von Landkreis, dem Kooperationsraum „Nördliches Harzvorland“ oder dem Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) organisiert. Die Anforderungen an Ausstattung und Qualität (Wegweiser, Rastplätze, Abstellanlagen etc.) werden auf dieser Ebene definiert. Errichtung und laufender Unterhalt erfolgen durch die Stadt, aber auch viele andere örtliche Träger und Initiativen. Konzept und bauliche Ausstattung sind im Rahmen künftiger touristischer Planungen weiterzuentwickeln. Dies ist nicht Teil dieses Radverkehrskonzeptes.

Von dieser Ausrichtung auf besondere Nutzergruppen abgesehen gibt es aber auch Überschneidungsbereiche zum Radverkehrskonzept: So ist Einbindung von Freizeitrouten in das städtische Radwegenetz anzustreben, wenn sich ebenfalls für den Alltagsverkehr attraktive Wegstrecken ergeben. Radfahrerinnen und Radfahrer sind auch im Alltag nicht immer an der schnellsten und direktesten Verbindung orientiert, stattdessen werden für einen kontinuierlichen Fahrtfluss, aber auch für landschaftliche und bauliche Attraktivität, durchaus Umwege in Kauf genommen. So ist beispielsweise der Weg durch die Okeraue von Braunschweig eine entspannte Alternative zur Fahrt über den Neuen Weg z.B. nach der Arbeit. Wesentliches Kriterium bei der Verknüpfung von Alltagsnetz und Freizeitrouten ist, dass die Freizeitwege wichtige Alltagsziele miteinander verbinden. In diesem Sinne ist dann z.B. auch eine Aufnahme in ein städtisches Wegweisungsnetz sinnvoll. Von einem strikt am Alltagsnetz und seinen Rechtsvorschriften orientierten Ausbaustandard wird hingegen abgesehen.

5. Bausteine zur Förderung des Radverkehrs

Die im vorherigen Kapitel dargestellten Wegenetze bilden die Hauptansatzpunkte für die Förderung des Radverkehrs. Neben der baulichen Infrastruktur sind dabei aber auch ordnungsrechtliche Bestimmungen, die das Verhältnis der Verkehrsarten zueinander regeln, für die Attraktivität des Radverkehrs maßgeblich.

Bisher bildeten bauliche Maßnahmen den Schwerpunkt der Radverkehrsförderung in Wolfenbüttel. Sie standen sowohl im Katalog des Büros PGV von 1999 als auch bei der Erhebung im Jahr 2008 im Vordergrund. Bei der neuen Erhebung wurde ausgehend von den bedeutsamen Ziel- und Quellpunkten dabei die gesamte dazwischenliegende Wegstrecke betrachtet und bewertet. Ausgehend von der Prioritätseinstufung wurden erforderliche bauliche aber auch ordnungsrechtliche Maßnahmen abgeleitet und umgesetzt.

Darüber hinaus wurde der Blickwinkel aber auch auf die ergänzenden Rahmenbedingungen für das Radfahren erweitert, die ebenfalls erheblich zur Qualität des Radfahrens beitragen, so etwa 2007 mit dem Programm für Fahrradabstellanlagen in der Fußgängerzone.

Mit dem Radverkehrskonzept werden diese verschiedenen Ansätze und Maßnahmenebenen zusammengeführt. In den Maßnahmenkatalog gehen die klassischen Baumaßnahmen sowie Maßnahmen der Verkehrsordnung ein. Es finden aber auch alle anderen Faktoren der Radverkehrsförderung, die auf kommunaler Ebene geregelt bzw. beeinflusst werden können, ihre Berücksichtigung.

Dazu werden auf den Grundsätzen für den Radverkehr in Wolfenbüttel die verschiedenen Handlungsfelder dargestellt, einschließlich ihrer Querbezüge. Die konkreten Maßnahmen selber sind dem Radverkehrskonzept als Katalog beigefügt.

5.1 Grundsätze für die Radverkehrsplanung

5.1.1 Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme

Es gilt der Grundsatz des § 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO): das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme. Dies gilt insbesondere gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern, wie Fußgängern und unsicheren Fahrradfahrer, aber auch allen anderen Verkehrsteilnehmern, deren Rechte zu berücksichtigen sind. Bei allen Maßnahmen wird dieses Gebot in Planung und Umsetzung zu Grunde gelegt.

5.1.2 Sicherheit im Radverkehr

Alle Ziele dieses Konzeptes und die daraus resultierenden Maßnahmen für den Radverkehr unterliegen der Prämisse der Sicherheit des Verkehrs. Dabei soll und kann dieser Aspekt allerdings nicht mit Absolutheitsanspruch eingesetzt werden, da die Teilnahme am Verkehr immer auch den Umgang mit Unwägbarkeiten und Gefährdungen bedeutet. Im Zweifelsfall will die Stadt daher auch unkonventionelle Lösungswege testen, um den Radverkehr zu fördern. Maßstab bleibt dabei die rechtliche Zulässigkeit und Vertretbarkeit.

Der Radverkehr ist, wie in der StVO-Novelle von 2009 noch einmal ausdrücklich bekräftigt, so weit wie möglich und verträglich im Straßenverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Dieses hat entsprechend Vorrang vor baulich angelegten Radwegen. Maßgebliches Ziel ist es dabei, den Sichtkontakt zwischen Rad- und Autofahrern zu optimieren, um insbesondere Ab-

biegeunfällen vorzubeugen. Auch entfallen weitestgehend die Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern.

Innerhalb geschlossener Ortschaften werden Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege vorgesehen, wenn folgende Rahmenbedingungen ganz oder teilweise vorliegen:

- hohe Verkehrsstärke
- hoher Bus- und Lkw-Anteil
- gefährliche Fahrbahnsituation

Maßgeblich hierfür sind die bundesweit anerkannten Empfehlungen zur Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA. Wesentlich ist bei der Umsetzung eine durchgehende und übersichtliche Linienführung, insbesondere an Einmündungen und Querungen. Darüber hinaus stehen für die Führung des Radverkehrs im Straßenraum weitere Maßnahmen zur Verfügung, die bei Bedarf umgesetzt werden sollen: Dies betrifft z.B. an stark belasteten Knoten die Anlage von Fahrradschleusen oder Fahrradabbiegestreifen. Soweit Querungshilfen erforderlich oder sinnvoll sind, ist Mittelinseln der Vorzug von Lichtsignalanlagen zu geben, da Stop-and-Go vermieden und ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss sowohl beim Rad- als auch beim Kfz-Verkehr erzielt wird.

Außerhalb der geschlossenen Ortschaften wird entlang von stärker befahrenen klassifizierten Straßen die Einrichtung von Radwegen favorisiert, um das Radfahren auch zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen attraktiv zu gestalten. Üblicherweise ist dies ab einem täglichen Verkehrsaufkommen von 2500 Fahrzeugen gegeben. Im Blickpunkt steht dabei auch die Anbindung zu den benachbarten Städten und Gemeinden. Schwerpunkte sind dabei die Anbindungen nach Braunschweig und Salzgitter. Hierzu wird sich die Stadt weiterhin mit den Nachbarkommunen und dem zuständigen Straßenbaulastträger von Bundes- und Landesstraßen abstimmen.

Konkrete Unfallschwerpunkte, die sofortige Maßnahmen erforderlich machen, bestehen in der Stadt nicht. Handlungsbedarf ergibt sich aktuell aber für folgende Bereiche, die ein deutlich erhöhtes Konflikt- und damit auch Gefährdungspotential aufweisen:

- Am Herzogtore / Grüner Platz
- Innere Dr.-Heinrich-Jasper-Straße
- Einmündung K 68 / L 614 am Freibad Fümmelsee

Diese Bereiche sollen vorrangig bei der Umsetzung berücksichtigt werden.

Problematisch ist darüber hinaus der Bereich der Fußgängerzone, die von vielen Radfahrern zur Durchquerung der Innenstadt genutzt wird. Dies kann in den Stoßzeiten zu Beeinträchtigungen der Fußgänger führen und hat darüber hinaus auch deutliche Auswirkungen auf das Sicherheitsempfinden insbesondere älterer Menschen.

5.1.3 Radnetzplanung

Der Radverkehr wird in durchgängigen Verbindungen zwischen wichtigen Quell- und Zielpunkten bzw. wichtigen Knotenpunkten betrachtet und als Netz geplant. Dadurch werden dem Radverkehr attraktive, weil direkte und schnelle Wegeverbindungen angeboten. Dieses

ist insbesondere bei Neuplanungen zu berücksichtigen und in die städtische Liegenschaftspolitik einzubeziehen.

Wo möglich, soll dieses Hauptwegenetz durch ein Angebot auf Nebenstraßen und eigenständigen Wegen zwischen den Hauptzielpunkten im Stadtgebiet ergänzt werden. In dieses Ergänzungsnetz können auch Freizeitrouten einbezogen werden.

Bei den Freizeit- und touristischen Routen wird sich die Stadt auch weiterhin mit den umliegenden Gebietskörperschaften sowie den übergeordneten Planungsinstanzen von Landkreis und ZGB abstimmen. Für diese Radverkehrsarten sind ruhige und abwechslungsreiche Routen über Nebenstraßen und Wirtschaftswege zu bevorzugen.

5.2 Radverkehrswege

Auf der Grundlage der Wunschlinien wurde das Radverkehrswegenetz ermittelt, das die wesentlichen Start- und Zielorte im Stadtgebiet miteinander verbindet (vgl. Kap. 3). Dabei werden soweit möglich die stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen vermieden und direkte Wegeführungen über Nebenstraßen und eigenständige Wege gewählt und zu Routen verbunden.

Die Wegeführungen werden auf eine zügige Fahrt hin konzipiert, Umlaufsperren o.ä. bleiben auf unübersichtliche Punkte mit erhöhtem Gefährdungspotential beschränkt. Für die Bemessung von Breite, Kurvenradien und Fahrbahnbeschaffenheit sind die Anforderungen der „Empfehlungen zur Anlage von Radverkehrsanlagen“ (ERA) der FGSt zu Grunde zu legen und soweit möglich anzuwenden. Bei Planung und Bau ist ferner das Radverkehrsaufkommen zu berücksichtigen. Dieses kann insbesondere im Umfeld von Bildungseinrichtungen sehr hoch liegen und zusätzliche Anforderungen an die Radverkehrsanlagen stellen.

Bei untergeordneten Straßeneinmündungen (Erschließungsstraßen) sowie für Grundstückszufahrten soll keine Absenkung benutzungspflichtiger Radwege mehr erfolgen. Stattdessen ist eine stärkere Anrampung im Bordstein- und Schutzstreifenbereich vorzunehmen. Damit wird der Verkehrsfluss des Radverkehrs verbessert und durch die Absenkung der Abbiegegeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs die Übersichtlichkeit und Sicherheit erhöht.

Darüber hinaus soll auch die unter 3.1.3 dargestellte Zunahme von Pedelecs berücksichtigt werden, da sie die Verwendungsmöglichkeiten des Fahrrads im Alltag deutlich erweitern. Wegen der größeren Bandbreite in der Fahrgeschwindigkeit wird die Bedeutung von Überholmöglichkeiten größer. Dies ist im fließenden Verkehr auf der Straße einfacher unterzubringen als auf räumlich beengten gesonderten Radwegen. Sinngemäß gilt dies ebenfalls für Fahrradanhänger, die die Regelbreite von Radwegen häufig bereits vollständig einnehmen.

Die für die Vervollständigung und Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes erforderlichen baulichen Maßnahmen sind in einem „Maßnahmenkatalog“ (siehe Anhang) verzeichnet. Um die Auffindbarkeit zu erleichtern sind die Strecken und Knoten, für die Mängel in der Bestandsaufnahme festgestellt und Maßnahmen vorgeschlagen wurden, in einem Übersichtsplan markiert (siehe Planausschnitte).

Auf die detaillierte Beschreibung und Bestandsaufnahme der Maßnahmen mit Kostenermittlung wurde verzichtet. Dies soll erst dann im Detail erfolgen, wenn die Konkretisierung ansteht und entsprechende Mittel zur Verfügung stehen oder eingestellt werden sollen.

Für die Umsetzung sind die einschlägigen technischen Regelwerke maßgeblich und soweit möglich anzuwenden. Eine Übersicht der Regelwerke ist im Anhang aufgeführt.

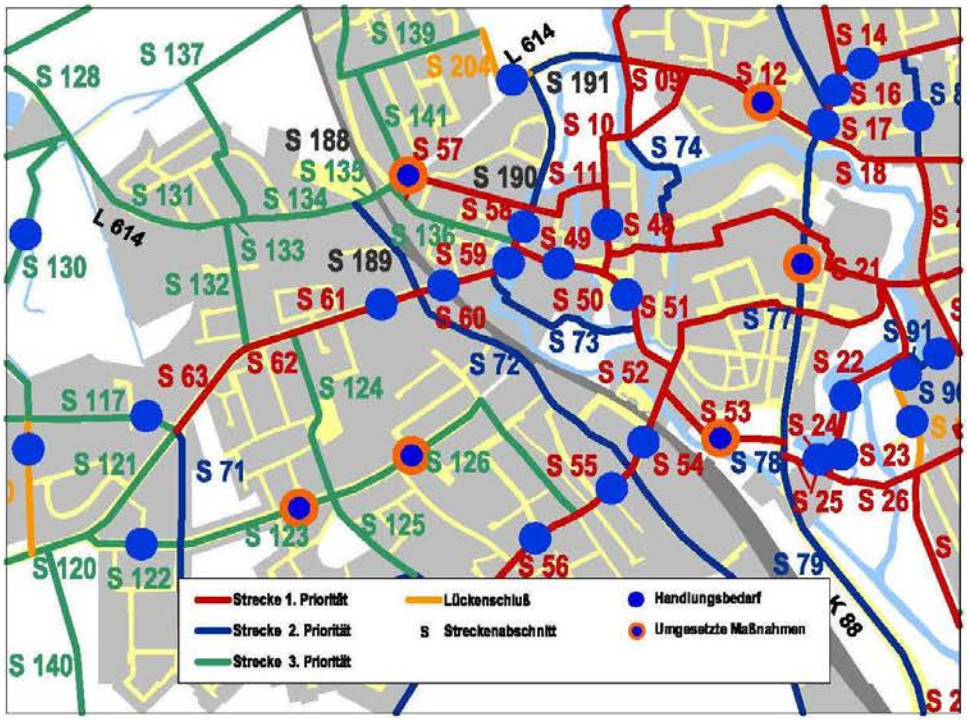

Abb.: Ausschnitt aus dem Maßnahmenplan Strecken
(Gesamtplan siehe Maßnahmenkatalog)

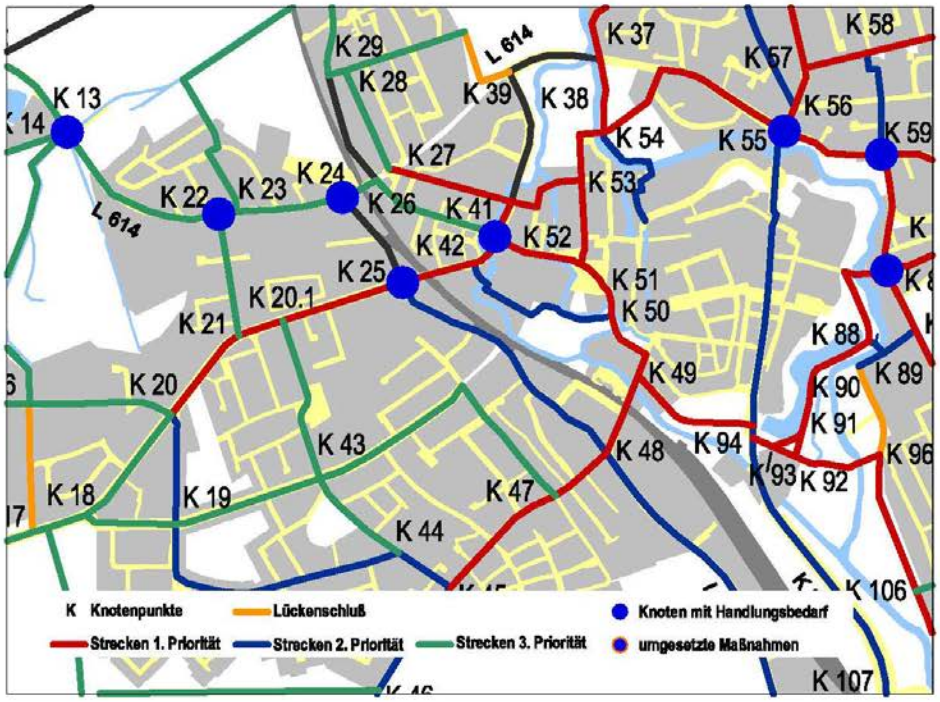

Abb.: Ausschnitt aus dem Maßnahmenplan Knoten
(Gesamtplan siehe Maßnahmenkatalog)

Zu beachten bleibt, dass z.B. bei beengten Straßenräumen mit hohem Verkehrsaufkommen auch auf absehbare Zeit die Radverkehrsanlagen nicht den Regelwerken entsprechen werden. Sofern hier keine streckenhaften Verbesserungen möglich sind, sollen sonstige punktuelle Maßnahmen ergriffen werden, die einen sicheren und zügigen Radverkehr fördern, z.B. Aufstellflächen an Kreuzungen oder auch begünstigende Ampelschaltungen. Sinnvoll ist auch der Ausbau von Alternativstrecken.

Neben der Ergänzung und dem Ausbau des Radverkehrsnetzes kommt dem Zustand und der Qualität der bestehenden Wege und Anlagen große Wichtigkeit zu. Erhalt und Pflege sind insbesondere von Bedeutung, da Förderprogramme in der Regel nur auf die Neuanlage zielen, sich aber nicht auf den Unterhalt bestehender Anlagen richten. Bauliche Maßnahmen stehen daher besonders unter dem Gesichtspunkt von Dauerhaftigkeit und Begrenzung der Unterhaltskosten.

5.3 Fahrradabstellanlagen

Neben den Einrichtungen für den fahrenden Radverkehr spielen auch die für den ruhenden Verkehr eine große Rolle: Die Errichtung von leicht zugänglichen, sicheren und - soweit möglich - witterungsgeschützten Abstellmöglichkeiten erhöht die Attraktivität und damit Akzeptanz des Radfahrens erheblich.

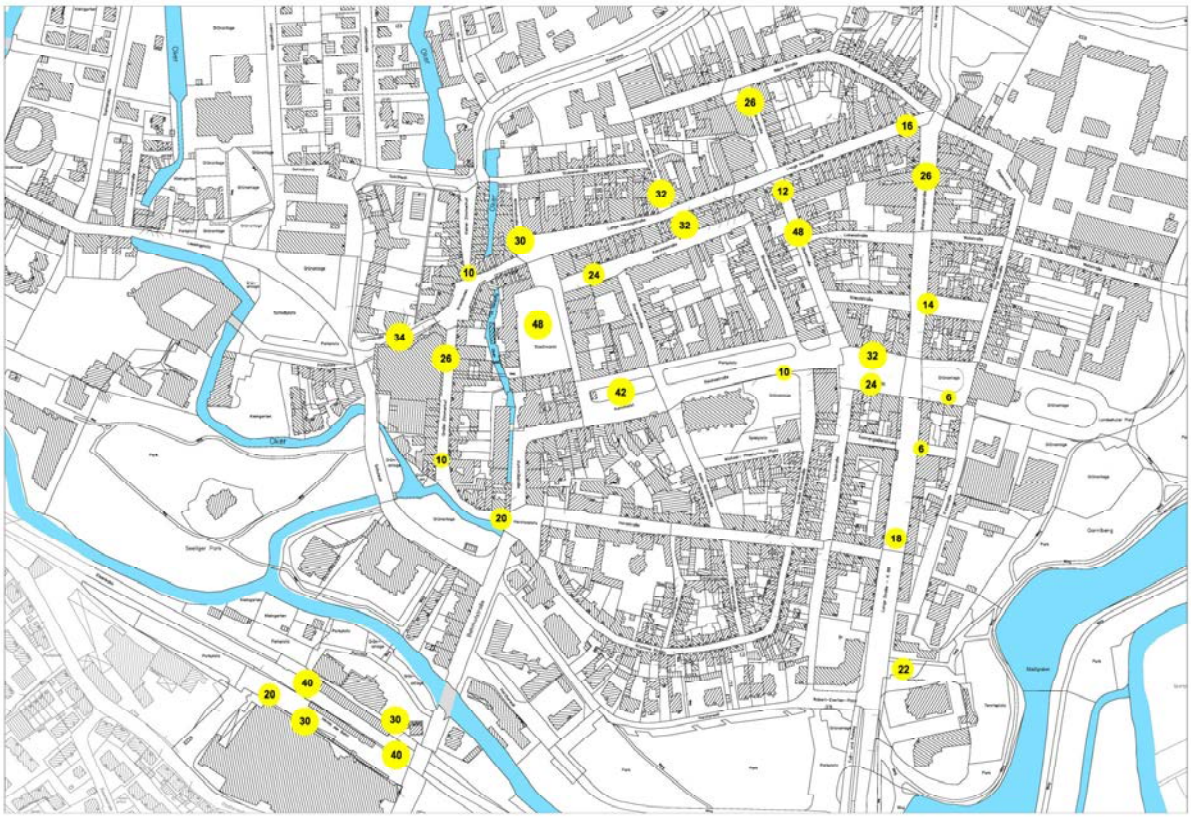

Abb. Übersichtsplan öffentliche Fahrradabstellplätze in der Innenstadt

In diesem Handlungsfeld werden von der Stadt schon seit längerem Maßnahmen umgesetzt, insbesondere an den Übergangsstellen zum Schienennahverkehr. Für Berufspendler wurden

mit der Umgestaltung am Bahnhof 160 offene und überdachte Abstellplätze geschaffen. Über ein Förderprogramm des Landes wurde darüber hinaus ab 2010 für den Bereich der Innenstadt ein Abstellanlagenkonzept erstellt, um Kunden und Besuchern eine sichere und geordnete Abstellmöglichkeit zu bieten. Hierzu wurden an den Rändern der Fußgängerzone Fahrradständer errichtet. Abstellanlagen wurden darüber hinaus bei den Umbaumaßnahmen an innerstädtischen Hauptstraßen und –plätzen geschaffen, die als Einzelhandelsstandort oder für den Tourismus Bedeutung haben (z.B. Lange Straße, Holzmarkt, Auguststädter Markt etc.). Auch an einzelnen Bushaltestellen wurden Abstellanlagen ergänzt, insbesondere im Bereich Neuer Weg / Salzdahlumer Straße als Ergänzung zur Buslinie 420 Braunschweig – Wolfenbüttel, die große Bedeutung für den Berufsverkehr und die Fachhochschule besitzen.

Die Errichtung von Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum wird weitergeführt. Dies betrifft insbesondere die Hauptumsteigepunkte zum ÖPNV-Netz der Region. Darüber hinaus soll auch an städtischen Einrichtungen das Angebot von Abstellanlagen verbessert werden.

Der bereits eingeführte bauliche Standard von Anlehnbügeln mit Anschließmöglichkeit wird beibehalten. Für größere Abstellanlagen für Langzeitparker (Berufspendler u.a.) wird zudem ein Wetterschutz vorgesehen sowie kurze Wege zu den angrenzenden eigentlichen Zielpunkten. Insbesondere am Bahnhof machen hohes Aufkommen und lange Abstellzeiten neben dem Schutz vor Diebstahl und Witterung auch den Schutz vor Beschädigung sinnvoll, wie dies z.B. durch verschließbare Anlagen gewährleistet wird. Konkret ist hier ergänzend zu den bestehenden Abstellanlagen eine überdachte Gemeinschaftsbox vorgesehen, in der Pendler ihre Fahrräder besonders geschützt abstellen können. Einer solchen Gemeinschaftsanlage wird der Vorrang vor flächenintensiven Einzelboxen gegeben. Für den Betrieb eines bewachten Fahrradparkhauses wie in vielen Groß- oder Universitätsstädten ist hingegen das Fahrradaufkommen nicht groß genug.

Mit der Einrichtung von Fahrradabstellanlagen ist an stark frequentierten Zielen und in räumlich beengten Situationen auch eine Ordnung des Fahrradparkens möglich. Wildes und andere Verkehrsteilnehmer behinderndes Abstellen kann vermieden werden. Bei den Sammelanlagen ist daher eine effektive Nutzung und Auslastung sicher zu stellen und um beispielsweise einer Blockierung durch „Schrottfahrräder“ entgegenzuwirken.

Sonstige Abstellanlagen im halböffentlichen oder privaten Raum liegen nicht im direkten Handlungsbereich der Stadt. Dies betrifft insbesondere Anlagen an privaten Arbeitsstätten und Versorgungeinrichtungen aber auch an Wohngebäuden. Sie sind aber nicht minder bedeutsam, da neben den Zielorten gerade auch Wohngebäude als Ausgangsorte des Radverkehrs eine attraktive Abstellmöglichkeit von großer Bedeutung sind: Ein Fahrrad, das erst aus dem Keller getragen werden muss, wird absehbar seltener benutzt als eines, das griffbereit im Fahrradunterstand steht. Die Stadt wird im Rahmen ihrer Möglichkeiten auf diese Bereiche einwirken, beispielsweise durch eine entsprechende Beratung von Bauherren. Denkbar ist auch eine Aufnahme von Fahrradabstellanlagen in die kommunale Stellplatzsatzung. So könnten z.B. in verkehrsgünstigen Lagen die nachzuweisenden Pkw-Abstellplätze durch ein gutes Angebot an Fahrradabstellanlagen verringert werden.

Im Rahmen der Planungen für Abstellanlagen sind die in den vorherigen Kapiteln dargestellten Entwicklungen bei der Fahrradtechnik zu berücksichtigen. So ergeben sich für Fahrradanhänger größere Anforderungen an Abstellflächen. Diese müssen – wie Kinderwagen -

leicht zugänglich und bevorzug ebenerdig angeordnet werden. Dies betrifft gerade Wohngebäude. Ein höherer Platzbedarf ergibt sich auch bei Einrichtungen, wie Kinderkrippen u.ä, die häufig mit Fahrradanhängern angefahren werden. Erweiterte Anforderungen an Abstellanlagen ergeben sich für Pedelecs und E-Bikes: Hier spielt die Ebenerdigkeit wegen des höheren Gewichtes eine besondere Rolle. Gesonderte Anforderungen ergeben sich auch in puncto Diebstahlsicherheit und Auflademöglichkeiten. In diesem Sinne ist auch die Einrichtung von öffentlichen Aufladestationen an zentralen Standorten im Stadtgebiet (v.a. Bahnhof, Innenstadt) in die Überlegungen einzubeziehen.

5.4 Wegweisung für den Radverkehr

Um das Radverkehrsnetz und die günstigen Verbindungen zwischen den Hauptzielpunkten auch öffentlich deutlich und präsent zu machen, wird ein Wegweisungssystem eingerichtet. Insbesondere werden Routen, die unterschiedliche Trassen und Wegetypen nutzen, besser erkennbar. Hierfür bestehen bereits definierte Standards und es werden entsprechende Beschilderungssysteme angeboten. Im Unterschied zu den Tourismusradwegen, deren Routenabschnitte durch das Stadtgebiet markiert sind (s. Kap. 3.2), ist für die städtische Beschilderung eine Wegweisung an den maßgeblichen Kreuzungspunkten mit Richtung und Entfernungsangabe vorgesehen. Da das Beschilderungssystem auch auf den Radverkehr zu den Ortsteilen und die Nachbarkommunen zielt sowie Freizeitverkehr und Radurlauber, ist eine Verknüpfung zum Wegweisungskonzept des Landkreises geplant, das ab 2013 umgesetzt werden soll.

Auch im Hinblick auf die Veröffentlichung des Radwegenetzes in Kartenform wird die Verknüpfung zu Initiativen des Landkreises und der Region gesucht, da hier nur eine überörtliche Handhabung sinnvoll ist. Neben der klassischen Kartenform sollen auf dieser Ebene auch die Nutzung von digitalen sowie interaktiven Medien (GPS bzw. Fahrradroutenplaner) vorangebracht werden.

Für die Stadt Wolfenbüttel wurde vom ADFC auf der Basis des Radverkehrsnetzes die Grundlage für ein Radverkehrbeschilderungskonzept zwischen den wichtigen Hauptziel- und –quellpunkten entwickelt. Dieses Konzept berücksichtigt insbesondere die Wegeführung abseits der Hauptstraßen, wo auf den Strecken Wege unterschiedlichen Typs genutzt werden (Sammelstraßen, Wohnwege, eigenständige Fuß- und Radwege etc.).

5.5 Freizeitradverkehr

Neben den lokalen Radfahrern sind im Freizeitbereich häufiger Ortsfremde am Radverkehr beteiligt. Dies stellt erhöhte Anforderungen an Wegweisungen und Kartenmaterial zur Orientierung und Information. Gleichzeitig aber ist der Radurlaub aber großräumiger und überörtlich geprägt. Daher wird eine enge Abstimmung mit den Nachbarkommunen gesucht für eine kontinuierliche, möglichst bruchlose Wegeführung sowie ein übergeordnetes und einheitliches Orientierungssystem. Dies umfasst Hinweisschilder, Wegweiser sowie Kartenmaterial. Auf diesem Feld arbeitet die Stadt Wolfenbüttel auch mit den regionalen Aufgabenträgern (ZGB, Landkreis) und Initiativen (ILE Nördliches Harzvorland) zusammen. Auf isolierte Initiativen der Stadt Wolfenbüttel wird hingegen verzichtet.

Jedoch sind dem Fahrweg und seiner Ausschilderung für Freizeit- und Radwanderwege ergänzende Infrastruktureinrichtungen wichtig: Dies betrifft insbesondere die Anlage von Rastplätzen an kulturell oder landschaftlich reizvollen Orten. Zudem ist eine gute Verknüpfung mit

dem lokalen gastronomischen und Übernachtungsgewerbe sinnvoll. Maßnahmen hierfür werden ebenfalls auf überörtlicher Ebene koordiniert, damit z.B. entsprechend Tagesetappen vorgeschlagen werden können. Diese lokalen Maßnahmen wie auch ein übergreifendes Marketing werden verstärkt in die Tourismusförderung aufgenommen.

5.6 Ordnungsrechtliche Maßnahmen / Sicherheit

Außer durch bauliche Anlagen wird der Verkehr maßgeblich durch verkehrs- und ordnungsrechtliche Maßnahmen bestimmt. Diese regeln neben Fragen der Sicherheit auch das Verhältnis der verschiedenen Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmer untereinander. Dabei sollen die Belange des Radverkehrs verstärkt berücksichtigt werden, um die Attraktivität zu erhöhen. Der Regelungsbedarf umfasst vor allem die nachfolgenden Handlungsfelder. Soweit eine räumliche Zuordnung der Maßnahmen möglich ist, sind diese im Anhang und den Karten entsprechend verzeichnet.

5.6.1 Verkehrsberuhigung / Einrichtung von Fahrradstraßen

Für innerörtliche Nebenstraßen ist allgemein eine Verkehrsberuhigung angestrebt (Tempo 30), so dass die Geschwindigkeitsniveaus von Kfz- und Radverkehr sich annähern und gemeinsam auf der Fahrbahn geführt werden können. Gesonderte Fahrradstraßen sind unter diesen Voraussetzungen nicht zwingend erforderlich, da der Nutzen für den Radverkehr in etwa gleich ist.

Die Ausweisung von Fahrradstraßen wird empfohlen auf durchgängigen Trassen, die eine besondere Bedeutung für den Radverkehr haben. Vermieden werden soll hingegen ein Flickenteppich unterschiedlicher Ausweisungen, die für alle Verkehrsteilnehmer zur Unübersichtlichkeit führen.

Voraussetzung ist, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. In diesem Sinne ist die Ausweisung einer Fahrradstraße auch ein verkehrsplanerisches Signal und ergänzendes Mittel der Radverkehrsförderung. Zu überlegen ist in diesem Sinne die entsprechende Ausweisung z.B. im Umfeld der wichtigen Schulen bzw. der Hochschule Ostfalia oder der Okeraue.

5.6.2 Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer

Soweit es die Breite von Einbahnstraßen und das Verkehrsaufkommen zulassen, werden diese für den Radverkehr im Gegenverkehr freigegeben. Bei kürzeren Engstellen wird dem Radverkehr der Vorrang vor den Anforderungen des ruhenden Verkehrs gegeben.

5.6.3 Verkehrssteuerung durch Signalanlagen

Radverkehr auf eigenen Wegen wird an Kreuzungen und Einmündungen durch eigene Signalanlagen geregelt. Eine gleichzeitige Steuerung mit Fußgängern kann auch auf Grund der jüngsten StVO-Novelle 2012 nur noch in einer Übergangsfrist bis 2016 erfolgen. Der Radverkehr ist danach als laufender Verkehr behandelt.

Verzichtet werden soll auf Signalanlagen in Dauerrotschaltung und mit Anforderungsgrün. Bestehende Anlagen werden entsprechend umgerüstet. Unnötige und unattraktive Wartezeiten werden so vermieden. In diesem Sinne ist es auch immer wieder erforderlich, die Dauer der Rotphasen zu überprüfen und unangemessene Wartezeiten zu vermeiden.

5.6.4 Benutzungspflicht von Radwegen / Freigabe von Gehwegen

Soweit nicht aus Gründen hohen Kfz-Aufkommens, beengter Fahrbahnverhältnisse und damit der Verkehrssicherheit geboten, sind gemäß StVO festgesetzte und damit benutzungspflichtige Radwege nicht zulässig. Dies wurde zwischenzeitlich auch vom Bundesverwaltungsgericht so bestätigt. Priorität hat statt dessen die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.

Möglich bleibt das Angebot von anderen, nicht benutzungspflichtigen Radwegen als Alternativen für Radfahrer, die sich auf stark befahrenen Straßen nicht ausreichend sicher fühlen (ältere Kinder, Senioren), wie dies die neue StVO, die seit dem 1. April 2013 rechtskraäftig ist vorsieht. Gehwege werden dabei nur ausnahmsweise für den Radverkehr freigegeben, sofern sie eine ausreichende Breite und kein erhebliches Fußgängeraufkommen aufweisen. Bei Freigabe von Gehwegen hat der Radverkehr auf den Fußgängerverkehr unbedingt Rücksicht zu nehmen.

5.6.5 Freihaltung von Radwegen

Insbesondere Radwege und Radverkehrsstreifen in beengten Straßenräumen unterliegen häufig einem erhöhten Druck durch den ruhenden Kfz-Verkehr und werden zugeparkt. Dieses steht den Zielen der Radverkehrsförderung entgegen und beeinträchtigt Leichtigkeit und Sicherheit des Radverkehrs teilweise erheblich. Zudem beschädigen parkende Fahrzeuge, insbesondere Lkw bei eigenständigen Radwegen auf die Dauer Belag und Unterbau. Da diese für derartige Belastungen nicht ausgelegt wurden, entsteht vorzeitiger Erneuerungsbedarf. Soweit erforderlich, erhöht die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten daher in diesen Bereichen die Verkehrsüberwachung.

5.6.6 Radverkehr und Witterung

Das Radverkehrsaufkommen weist im Jahresturnus deutliche Unterschiede je nach Jahreszeit und Witterung auf. Ziel der Stadt Wolfenbüttel ist es, diese Schwankungen zu nivellieren und dem Fahrrad auch unter ungünstigen Witterungsbedingungen zu einer alltäglichen Akzeptanz zu verhelfen.

Wichtiges Element hierbei ist die Qualität und der Zustand von Radrouten und –wegen. Schlaglöcher, Dellen und Aufbrüche, die zur Bildung von Pfützen führen, sollen daher im Zuge des Unterhalts möglichst kurzfristig behoben werden. Dies senkt auch den Unterhaltsaufwand, da z.B. Frostschäden vermieden werden können. Von einem guten Unterhalt profitiert auch der Fußgängerverkehr. Hierfür sind entsprechende Mittel bereitzustellen, um mehr als die nötigsten Ausbesserungsarbeiten durchführen zu können.

Für die Förderung eines ganzjährigen Radverkehrs ist auch eine gleichberechtigte Behandlung beim Winterdienst bedeutsam. Die Hauptradverkehrsrouten werden daher in der Priorität gleich nach dem Hauptstraßennetz, das für den ÖPNV erforderlich ist, eingeordnet. Die Räumpläne werden entsprechend mit dem SBW abgestimmt, um durchgängig geräumte Routen zu gewährleisten.

Ebenfalls wichtiger Baustein für die ganzjährige Nutzung ist die Überdachung von öffentlichen Dauerparkanlagen. Dies betrifft vor allem die Anlagen an den Schnittstellen zum ÖPNV in Wolfenbüttel mit dem Schwerpunkt am Bahnhof (vgl. Kap. 5.3). Sinnvoll wäre auch ein entsprechendes Angebot im Kreuzungsbereich Neuer Weg / Salzdahlumer Straße.

Dieselbe Bedeutung haben auch Dauerabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen und privaten Betrieben (Betriebe, Supermärkte etc.). Hier besitzt die Stadt allerdings nur sehr

begrenzte Handlungsoptionen, wird aber im Rahmen Ihrer Öffentlichkeitsarbeit auf Verbesserung hinwirken.

5.6.7 Baustellen

Auch bei der Einrichtung von längerfristigen Baustellen soll eine eigenständige Führung des Radverkehrs erhalten und der Fahrfluss gewahrt bleiben. Insbesondere eine Umleitung auf die gegenüberliegende Straßenseite soll unterbleiben, aber auch eine gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr. Die Stadt wird mittelfristig als Ergänzung zu den allgemeinen Richtlinien den in Wolfenbüttel tätigen Firmen Handlungsempfehlungen aufzeigen, wie Baustellen bedarfsgerecht und radfahrerfreundlich abzusichern sind.

5.7 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Um allgemein ansprechbar zu sein für das Thema Fahrradfahren, ist es sinnvoll, in der Stadtverwaltung eine feste Ansprechstelle für Radfahrer zu definieren. Diese sollte erste Anlaufstelle sein können für alle Fragen, die mit dem Radverkehr zusammenhängen: von laufenden Planungen bis hin zur Aufnahme von Schadensmeldungen an Radverkehrsanlagen. Wesentlich ist dabei eine gute Vernetzung in die verschiedenen Fachbereiche der Stadtverwaltung, da eine Stelle nicht alle Fragen und Probleme beantworten oder lösen kann. Diese Verzahnung wäre bei der Einrichtung einer Ansprechstelle unbedingt mit zu regeln.

Wesentlicher Teil der Radverkehrsförderung ist neben der grundsätzlichen Ansprechbarkeit eine offensive Darstellung und Bewerbung in der Öffentlichkeit: Fahrradfahren als ernsthafte Option für Mobilität im Alltag und als Moment von Lebensqualität. Neben der Informationsarbeit über bauliche und ordnungsrechtliche Maßnahmen ist dies über konzentrierte und gezielte Aktionen und Kampagnen zu erreichen. Kampagnen sind dabei als permanente begleitende Öffentlichkeitsarbeit zu verstehen und mittel- bis langfristig zu konzipieren. Da Mobilitätsverhalten nicht zuletzt eine „Kopfsache“ ist und stark vom Bewusstsein und Einstellungen bestimmt wird, sind maßgebliche Änderungen in kurzer Frist zwar wünschenswert aber nicht eben realistisch. Im öffentlichen Diskurs werden Änderungen im Mobilitätsverhalten nur erreicht, wenn breiten Bevölkerungsschichten die Attraktivität und ein persönlicher Nutzen des Radfahrens vermittelt werden kann.

Hierbei soll der Fokus auf die verschiedenen Zielgruppen gerichtet werden, wie z.B.

- Schulanfänger
- Berufstätige
- Studenten
- Innenstadtbesucher
- Senioren

Darüber hinaus bieten sich aber auch sachorientierte Themen als Ansatzpunkte für Kampagnen wie etwa

- Sicherheit
- Gesundheit und Fitness
- Freizeit und Naherholung
- Fahrradtechnik

- Ökologie
- Mobilitätskosten

Ein wesentlicher Anknüpfungspunkt für Öffentlichkeitsmaßnahmen ist jeweils die Umsetzung von baulichen und ordnungspolitischen Maßnahmen. Hier sollten beide Schritte aufeinander abgestimmt werden. Dies bedeutet ausdrücklich, dass eine Kampagne die Schaffung attraktiver Radverkehrsanlagen nicht ersetzt – man kann nicht bewerben, was nicht da ist. Enttäuschungen sind sogar kontraproduktiv. Es heißt vielmehr, dass eine Kommunikationsmaßnahme die infrastrukturellen Verbesserungen unterstützen muss, damit diese voll und angemessen zum Tragen kommt.

Darüber hinaus bieten sich aber auch viele andere Anknüpfungspunkte für die Ansprache: So zum Beispiel aus dem Jahresablauf mit dem Beginn der Radsaison im Frühjahr oder dem Schulbeginn im Herbst.

Ein weiterer möglicher Ansatzpunkt für die Öffentlichkeitsarbeit ist darüber hinaus die allgemeine Wertschätzung, die das Radfahren in der Freizeit genießt: So ist es laut Bürgerbefragung zum Sportentwicklungskonzept der Stadt von 2011 die beliebteste Sportart in Wolfenbüttel. Ebenfalls einen Ansatzpunkt bietet der hohe Stellenwert, den der Radverkehr in den aktuell laufenden Bürgerbeteiligungsverfahren zur Innenstadtentwicklung besitzt. Diese bestehenden, aber noch stark auf die Freizeit bzw. Wunschentwicklungen hin orientierten Potentiale in der Bevölkerung gilt es in alltäglichen Radverkehr umzuwandeln.

Dabei ist es sinnvoll, um die einzelnen Maßnahmen und Aktionen einen festen Rahmen mit hohem Wiedererkennungswert zu schaffen, der dauerhaft mit dem Thema Radfahren in Wolfenbüttel verbunden wird. Dies wird z.B. durch eine einheitliche Gestaltung mit einem Logo mit starkem lokalen Bezug (corporate Design) erzielt. Auch gewinnt eine Kampagne an Gewicht und Ortsbezug durch die Einbeziehung von Personen des öffentlichen Lebens als Promotoren wie z.B. Kulturschaffende, Sportler, Politiker oder Unternehmer.

Wesentlich ist die Kontinuität in der Umsetzung der Kampagne, so dass das Thema Radverkehr wieder im öffentlichen Blick und Bewusstsein steht. Es empfiehlt sich dabei - wie bei der Radnetzplanung - für die Öffentlichkeitsarbeit ein Gesamtkonzept mit Einzelbausteinen zu konzipieren, die sukzessive und je nach Aktualität umgesetzt werden können.

Eine solche Kampagne kann aus der Verwaltung heraus nicht geleistet werden, da gesonderte Fachkenntnisse und Kapazitäten erforderlich sind. Diese sind durch eine externe Vergabe zu beschaffen und dafür entsprechende Finanzmittel zu berücksichtigen. Um hier einen effektiven Mitteleinsatz zu gewährleisten und Synergien zu nutzen, ist die Einbindung des Radverkehrs in die sonstige Öffentlichkeitsarbeit und Werbung der Stadt sinnvoll und naheliegend, wie z.B. die Kampagne „Endlich zu Hause“: Fahrradfreundlichkeit ist eine besondere Stadt- und Standortqualität.

6. Ausblick

6.1 Finanz- und Personalbedarf

6.1.1 Finanzen

Für die im Maßnahmenkatalog enthaltenen Projekte ist nur eine allgemeine Angabe zum Umsetzungsaufwand vorgesehen. Von einer detaillierten Kostenermittlung wird abgesehen, da solche Ermittlungen mit erheblichem Aufwand, aber i.d.R. großen Unsicherheiten behaftet sind. Dies betrifft u.a. die Preisentwicklung bis zur Umsetzung, aber auch kleinräumige Gegebenheiten, wie Anschlüsse oder Untergrundverhältnisse, die bei der konkreten Umsetzung zu berücksichtigen sind. Gerade bei kleinen Maßnahmen können dadurch beträchtliche Schwankungen auftreten, die nur mit unverhältnismäßigem Aufwand ermittelt werden können. Von Bedeutung für die tatsächlichen Kosten sind darüber hinaus auch die Entwicklungen in der Gesetzgebung und von bautechnischen Normen. Diese sind ebenfalls nicht vorhersehbar, wie in der Vergangenheit z.B. zu Regelbreiten von Radwegen. Letztendlich auch sehr abwechslungsreich und wenig vorhersagbar ist die Entwicklung von Förderprogrammen und -mitteln, die maßgeblich für die Refinanzierung und damit für den tatsächlichen Finanzaufwand sind.

Detaillierte Kosten werden aus diesem Grund erst im Rahmen der Festlegung der prioritären Maßnahmen ermittelt. Vor diesem Hintergrund sind Haushaltsmittel entsprechend den jeweils beschlossenen prioritären Maßnahmen abzustimmen.

Als Grundfinanzierung für die Radverkehrsförderung werden bisher als eigener Haushaltsposten 50.000 € p.a. für eigenständige Maßnahmen bereitgestellt. Berücksichtigung fand der Radverkehr darüber hinaus, wie in Kapitel 1.2 ausgeführt, auch im Rahmen laufender Straßenbaumaßnahmen. Im Zeitraum von 2007-2012 erfolgten so - mit erheblicher Unterstützung aus Bundes- und Landesmitteln - Investitionen von ca. 1,56 Mio. € für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen. Insgesamt ergeben sich so jährliche Ausgaben von durchschnittlich 300.000 €.

Abgesehen von der starken Bindung an allgemeine Straßenbauprojekte und die Straßenbauförderung liegen die städtischen Ausgaben für den Radverkehr insgesamt unterhalb der Empfehlungswerte aus dem Nationalen Radverkehrsplan von 2012, der einen Radverkehrsetat von 13-18 € je Einwohner und Jahr empfiehlt (einschließlich Reparatur und Unterhalt). Allerdings werden vom Bund bislang noch keine Aussagen getroffen, wie diese Empfehlungen und das im Nationalen Radverkehrsplan formulierte Ziel eines Radverkehrsanteils von im Bundesdurchschnitt 15 % bis 2020 finanziert werden können und sollen. Hier wartet die Stadt nach wie vor auf entsprechende Förderprogramme des Bundes, da es sich ausdrücklich um bundespolitische Zielsetzungen handelt. Damit würde der Radverkehr auch dem Kfz- und Bahnverkehr gleich gestellt, für die entsprechende Förderprogramme seit langem bestehen.

Letztlich ist für die Erreichung der Ziele des Radverkehrskonzeptes und die Umsetzung der Maßnahmen eine deutliche Aufstockung der o.g. Mittel erforderlich. Ein genauso wichtiger Faktor aber, um seitens der Stadt auch bei begrenzten finanziellen Möglichkeiten optimale Ergebnisse in der Radverkehrsförderung zu erzielen, bleibt eine koordinierte, konsequente und kontinuierliche städtische Radverkehrspolitik.

6.1.2 Personal

Das Radverkehrskonzept soll auch nach seiner Erstellung durch die Arbeitsgruppe aus Verwaltung und örtlichen Fachverbänden weitergeführt werden, was sich als effektiver, da mit den örtlichen Strukturen gut vertrauter Ansatz erwiesen hat. Manche der im Katalog benannten Maßnahmen bedürfen allerdings unabhängig von finanziellen Mitteln auch eines erhöhten Arbeitsaufwands.

Hier ist die Einrichtung eines Radverkehrsbeauftragten mit einer drittel bis halben Personalstelle sinnvoll, zumal über diese Stelle auch ein Beschwerdemanagement abgewickelt werden kann. Maßgeblich für die Einrichtung ist allerdings die gute Verankerung und Vernetzung in der übrigen Verwaltung um für die Projekte und für den Bürger gute Ergebnisse erzielen zu können.

Davon abgesehen ist für verschiedene Themenbereiche besonderes Fachwissen erforderlich, das in der Verwaltung nicht vorhanden ist. Dies betrifft z.B. wesentliche Projekte der Öffentlichkeitsarbeit durch Werbung und Kampagnen, aber auch Sonderaufgaben wie die Erstellung eines Beschilderungssystems. Da hier auch temporär ein hoher Arbeitsaufwand zu leisten ist, empfiehlt sich die Beauftragung externer Fachbüros. Hierfür sind entsprechende Mittel vorzusehen.

6.2 Umsetzung

Mit dem Radverkehrskonzept wird ein zielorientiertes Maßnahmenbündel entwickelt, dass schrittweise umgesetzt wird. Auf Vorschlag der Arbeitsgruppe werden durch politischen Beschluss jeweils fünf prioritäre Maßnahmen festgelegt, auf die finanzielle und personelle Recourcen in der Folge gebündelt werden. Neben den Herstellungskosten sind bei der Festlegung auch die Unterhalts- und Erhaltungskosten maßgeblich. Über den Stand der Umsetzung wird alljährlich Bericht erstattet und der Katalog der prioritären Maßnahmen überprüft bzw. ergänzt.

Es ist vorgesehen, diese prioritären Maßnahmen jeweils im Sommer festzulegen in Vorbereitung auf die Haushaltsberatungen im Herbst.

Davon unabhängig können andere Maßnahmen parallel vorgezogen werden, wenn sich günstige Rahmenbedingungen ergeben. So zum Beispiel, wenn aus anderen Gründen Umgestaltungen an Verkehrsanlagen anstehen oder besondere Förderprogramme aufgelegt werden.

Der Maßnahmenkatalog wird von der Arbeitsgruppe betreut und nach aktuellen Erfordernissen ergänzt. Vorschläge hierzu können jederzeit aus der Bevölkerung, Politik oder Vereinen und Verbänden erfolgen.

6.3 Evaluation

Maßgebliches Bewertungskriterium für den Erfolg des RVK ist der Anteil des Radverkehrs am städtischen Gesamtverkehrsaufkommen, dem „Modal Split“ (Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger). Der Modal Split wird regelmäßig überprüft und der Maßnahmenkatalog entsprechend den Ergebnissen angepasst und ausgerichtet.

Eine weitere Möglichkeit zur Evaluation des Radverkehrskonzeptes ist beispielsweise der schon eingangs erwähnte Fahrradklimatest des ADFC. Dieser erhebt im zweijährigen Turnus

über eine Befragung die Qualität verschiedener Faktoren des Radverkehrs und kann so weitere Ansatzpunkte für Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs liefern.

Darüber hinaus sollen für größere Einzelmaßnahmen nach Möglichkeit im Zuge der Planung konkrete Ziele formuliert werden, um ggf. in der Umsetzung nachsteuern zu können. Die Erfolgsparameter sind dabei so zu wählen, dass eine einfache Bewertung erfolgen kann.

Mit diesem Vorgehen wird ein dynamisches Radverkehrskonzept geschaffen, das auf der Grundlage der übergeordneten Zielsetzung und Leitlinien durch jeweils angepasste Maßnahmen kontinuierlich für die Verbesserung des Radverkehrs in Wolfenbüttel sorgt.

Anhang:

Rechtliche und planerische Grundlagen:

Grundlage für die Betrachtungen, die Bestandsaufnahmen und die zukünftigen Ausbaustandards sind die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) als maßgeblicher Rechtsverordnung des Bundes sowie die verschiedenen Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in Köln, jeweils in ihrer neuesten Fassung.

1. Straßenverkehrsordnung (StVO) und Verwaltungsvorschriften
2. FGSV - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
3. FGSV - Richtlinien für Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
4. FGSV - Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (HSRa)
5. FGSV - Hinweise zum Fahrradparken
6. FGSV - Richtlinie integrierte Netzgestaltung (RIN)
7. FGSV - Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen
8. FGSV - Merkblatt über Schutzmaßnahmen gegen das Parken auf Nebenflächen
9. FGSV - Richtlinien für die Markierung von Straßen, Teil 1 und Teil 2 (RMS)
10. FGSV - Richtlinien für die Anlagen von Straßen (Linienführung, Querschnitte, Knotenpunkte)
11. FGSV - Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS)
12. FGSV - Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen, Teil 1 und Teil 2
13. Radverkehr in Städten und Gemeinden -Ein ADAC-Leitfaden für die Praxis-