

Buchholzer Liste • Postfach 1626 • 21235 Buchholz

Initiative „Buchholz fährt Rad“
Herrn Carsten Stein

Per E-Mail an info@buchholz-faehrt-rad.de

Dr. Martin Dieckmann
Sprecher des Vorstands

martin.dieckmann@buchholzer-liste.de

Buchholz, 18. August 2016

Kommunalwahl 2016 - Wahlprüfsteine zur Förderung des Radverkehrs in Buchholz i.d.N.

Sehr geehrter Herr Stein,
lieber Carsten,

die Radinitiative „Buchholz fährt Rad“ hat sich auf unsere Initiative vor wenigen Monaten mit dem Ziel gegründet, sich außerhalb von Politik und Verwaltung für den Radverkehr einzusetzen. Daher beantworten wir selbstverständlich gerne die Fragen aus den Wahlprüfsteinen zur Förderung des Radverkehrs in Buchholz i.d.N. und wünschen der Radinitiative weiterhin viel Erfolg. Wir werden uns auch in der kommenden Wahlperiode verstärkt für eine Förderung des Radverkehrs in Buchholz einsetzen. Bevor ich auf die Wahlprüfsteine eingehe, möchte ich auf Folgendes hinweisen, um zu verdeutlichen, dass es uns mit der Radverkehrsförderung ernst ist.

Positionspapier Radverkehr (Feb. 2013):

<http://www.buchholzer-liste.de/wp-content/uploads/2016/08/20130210-Positionspapier-Foerderung-Radverkehr-final.pdf>

Antrag Haushaltsmittel Radverkehr (Nov. 2015):

<http://www.buchholzer-liste.de/aufstockung-der-haushaltsmittel-zur-radverkehrsfoerderung/>

Plädoyer für den Radverkehr (Dez. 2015):

<http://www.buchholzer-liste.de/wp-content/uploads/2016/04/20151204-Rede-Radverkehrsforderung-Eckhoff.pdf>

Gründung Radini (Apr. 2016):

<http://www.buchholzer-liste.de/radinitiative-buchholz-faehrt-rad-gegruendet/>

Hier nun unsere Antworten auf die Wahlprüfsteine:

.../2

Zu 1.

Der in 2014 über eine Haushaltsbefragung ermittelte Radverkehrsanteil von 14% am Modal Split in Buchholz kann sich im bundesweiten Schnitt durchaus sehen lassen. Dieselbe Haushaltsbefragung hat aber auch ergeben, dass mehr als Zweidrittel aller Autofahrten im Buchholzer Stadtgebiet stattfinden, häufig auf Distanzen, die eigentlich prädestiniert für das Radfahren sind. Hier sehen wir Potenzial, den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen. Im Mobilitätskonzept wurde als Ziel ein **Radverkehrsanteil von 20%** bis 2025 formuliert. Dieses ist auch **eines unserer wesentlichen politischen Ziele**, welches wir bereits in der vergangenen Ratsperiode mit Nachdruck verfolgt haben.

Zu 2.

Die wesentlichen Gründe, die uns zu einem Einsatz für eine Förderung des Radverkehrs in Buchholz motivieren, sind:

- Radfahren verursacht keine Abgase, wenig Lärm und Staub und schont somit unsere Umwelt.
- Wenn es uns gelingt, den Alltagsverkehr innerhalb von Buchholz vermehrt auf das Rad zu verlagern, profitiert auch der Autofahrer durch eine Entlastung im innerstädtischen KFZ-Verkehr.
- Investitionen in den Radverkehr sind deutlich günstiger als in den Autoverkehr. Das schont den städtischen Haushalt und gibt finanziellen Spielraum für andere kommunale Aufgaben.

Darüber hinaus hat Radfahren einen positiven Effekt auf die Gesundheit und schont auch den persönlichen Geldbeutel. Auf kurzen Alltagsstrecken ist das Rad oftmals dem Auto sogar überlegen, weil man per Rad ebenso schnell am Ziel ist und eine Parkplatzsuche wegfällt.

Zu 3.

Um mehr Buchholzerinnen und Buchholzer zum Radfahren zu bewegen, sind für uns folgende Handlungsfelder vorrangig anzugehen:

- **Abbau des Instandhaltungsstaus** und Beseitigung der Missstände im Buchholzer Radwegenetz durch **Erneuerung von Radverkehrsanlagen** nach den neuesten Standards der Radverkehrsplanung (vgl. Punkt 4)
- Erhöhung der **Verkehrssicherheit** für Radfahrer (vgl. Punkt 5)
- Schaffung von **Serviceangeboten** rund ums Radfahren (z. B. Fahrradstation am Bahnhof, Schaffung weiterer sicherer Fahrradparkplätze, Ladestationen für eBikes, öffentliche Luftpumpen an Velorouten und touristischen Routen, Mietradsystem)
- **Öffentlichkeitsarbeit** und Aktionen, die zum Umdenken bei Politik, Verwaltung und der Bevölkerung führen. Es muss der breite Wille entstehen, Buchholz zu einer Fahrradstadt zu entwickeln (z. B. Aktionen wie Stadtradeln, Fahrradaktionstag, autofreier Sonntag, Förderung Anschaffung eBike). Hierbei wünschen wir uns ein stärkeres Engagement des Buchholzer Stadtmarketings.

Zu 4.

Wir teilen die Ansicht, dass die **Radverkehrsanlagen in Buchholz überwiegend sanierungsbedürftig** sind und nicht mehr den heutigen Qualitätsanforderungen sowie rechtlichen Vorschriften entsprechen. Der **„Masterplan Radverkehr“** beinhaltet Maßnahmen, die genau diese Missstände beseitigen sollen. Uns fehlt aber verwaltungsseitig ein Plan, wie die darin beschriebenen Maßnahmen priorisiert sind und zeitlich umgesetzt werden sollen. Dafür wollen wir uns einsetzen.

.../3

Zu 5.

Die Sicherheit beim Radfahren ist für uns ein sehr wichtiges Thema. Aus Gesprächen mit Bürgerinnen und Bürgern wissen wir, dass sich gerade ältere Menschen auf unseren Straßen und Radwegen als Radfahrer oftmals nicht sicher genug fühlen. Ein mangelndes Sicherheitsgefühl könnte auch der Grund dafür sein, warum viele Eltern ihre Kinder auch auf kurzen Strecken mit dem Auto zu Zielen in Buchholz fahren (z. B. Schule, Freunde, Sport).

Die Unfallhäufigkeit und -schwere ist in Tempo-30-Zonen vergleichsweise am geringsten. Daher plädieren wir dafür, in Buchholz **grundsätzlich Tempo 30** einzuführen. Dieses gilt für uns auch für die Ein- und Ausfallstraßen, wenn dort kein regelgerechter Radweg, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sinnvoll umsetzbar ist. Wir schlagen für die **Neue Straße eine Tempo-20- Zone** vor.

Außerhalb von Tempo-30-Zonen sind **Schutzstreifen** und **Radfahrstreifen** den alten Bordsteinradwegen vorzuziehen. Ggf. sind dafür bauliche Veränderungen umzusetzen, beispielsweise im Zusammenhang mit in Kürze vorgesehenen Straßenerneuerungen, z. B. Bremer Straße in 2-3 Jahren.

Parkbuchten am Straßenrand zwischen Fahrbahn und Radweg sollten an viel befahrenen Straßen möglichst **aufgegeben** werden. Die gewonnene Fahrbahnbreite könnte dann für die Anlage von Radfahrstreifen genutzt werden. So z. B. in der Schützenstraße zwischen Shell-Tankstelle und Neue Straße und in der östlichen Bremer Straße zwischen Kino und Gerade Straße.

Bei Ein- und Ausfahrten muss deutlicher auf den kreuzenden Radverkehr hingewiesen werden, z. B. durch **Fahrbahnmarkierungen, Beschilderung und Einfärbung** des Radfahrwegs. Außerdem ist für ein **ausreichendes Sichtfeld** für die ausfahrenden Autofahrer zu sorgen.

Zu 6.

Das vorgelegte **Veloroutenkonzept begrüßen wir** sehr. Wir werden uns dafür einsetzen, dass dieses schnellstmöglich umgesetzt wird.

Darüber hinaus wollen wir die Umsetzung von **Radwegen entlang der Bahntrasse** Hamburg-Bremen voranbringen:

1. nördlich, vom Kabenhof bis zum Schulzentrum II
2. südlich, von Rütgersstraße über die alte Trasse der Bremervörder Bahn und Hubertusweg bis nach Sprötze

Radschnellwege eignen sich insbesondere für längere Distanzen, die schnell, komfortabel und sicher zurückgelegt werden sollen, z. B. zur Anbindung unserer Ortschaften an die Kernstadt von Buchholz oder im Landkreis zur Anbindung an das Veloroutennetz von Hamburg. In Buchholz kommen zudem auch touristische Ziele in der Lüneburger Heide in Betracht.

Wir würden daher gerne zumindest mit der **Planung eines Radschnellwegs** vom Buchholzer Bahnhof über die Bremervörder Bahn nach Suerhop und entlang der Heidebahn über Holm-Seppensen bis zum Büsenbachtal beginnen. Dieser Radschnellweg würde sowohl den Bürgerinnen und Bürgern von Suerhop und Holm-Seppensen, als auch dem Radtourismus mit Ziel Lüneburger Heide nützen.

Zudem sollen die **Gespräche im Landkreis** zur Schaffung eines Veloroutennetzes vorangetrieben werden. Hierbei ist auch zu prüfen, für welche Radwegeverbindungen Radschnellwege in Betracht kommen.

.../4

Zu 7.

Wir werden uns dafür einsetzen, dass die **Fahrradmitnahme** im Metronom und Erixx für Pendler mit Zeitkarten (Jahres-, Monatskarten, Profi-Card etc.) innerhalb des HVV **kostenlos** möglich wird. Wir wissen aber, dass dieses nicht allein in Buchholz entschieden wird.

Außerdem unterstützen wir jegliche Bemühungen, einen Betreiber für eine **Fahrradstation** in Bahnhofsnähe zu finden. Die geplanten Entwicklungen im Bahnhofsumfeld (Canteleu-Quartier oder Südtangente mit Verlegung des ZOB) sind eine gute Chance dafür, dieses Projekt zu verwirklichen. Diese Chance sollte nicht verpasst werden.

Zu 8.

Wir werden uns dafür einsetzen, dass ein Mitarbeiter der Verwaltung mit den Aufgaben eines **Radverkehrsbeauftragten** betraut wird.

Zu 9.

Die Einrichtung einer „**Arbeitsgruppe Radverkehr**“ halten wir für sinnvoll, um Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs von außen einbringen und deren Machbarkeit mit Verwaltung und Politik diskutieren zu können. Ebenso könnten sich Verwaltung und Politik bei diesem Gremium Rat einholen, um bei städtebaulichen Projekten die Belange des Radverkehrs besser berücksichtigen zu können. Daraus könnte eine Win-Win-Situation entstehen, die dem Radverkehr und Buchholz nützt. Wie eine solche Arbeitsgruppe arbeiten und besetzt werden soll, sollte Thema in der nächsten Ratsperiode werden.

Zu 10.

Uns ist bewusst, dass Radverkehr Geld kostet. Ein Kilometer „normaler“ Radweg kostet ca. 500-600 TEUR. Im Vergleich zum Straßenbau sind die Kosten dennoch vergleichsweise gering. Hier drängen wir darauf, der Radverkehrsförderung in der Vergabe der finanziellen Mittel eine **höhere Priorität** als bisher einzuräumen.

Alle wünschenswerten Maßnahmen sofort umzusetzen, überfordert die Stadt nicht nur finanziell, sondern auch personell. Daher sind alle Maßnahmen sinnvoll zu planen und in einem **Aktionsplan** zeitlich zu priorisieren.

Die Förderung des Radverkehrs ist nicht nur ein Buchholzer, sondern ein bundesweites Ziel. Daher sollten mögliche **Förderprogramme** des Landes, des Bundes und der EU identifiziert und ausgenutzt werden.

Aufgrund der bereits zuvor geschilderten Gründe (s. Punkt 1), halten wir Investitionen in die Radverkehrsförderung für sehr wichtig. Die **Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans 2020** zur Höhe des Radverkehrsbudgets sollten mindestens eingehalten werden, um entscheidende Schritte voranzukommen. Dieses gilt bei den aktuell sehr günstigen Finanzierungsbedingungen für uns auch dann, wenn für die Finanzierung des Gesamthaushalts im vertretbaren Maße Schulden aufgenommen werden müssten.

Freundliche Grüße

