



<b>Drucksache zur Entscheidung</b>	Status:	öffentlich
	Federführung:	FB 40 - Fachdienst Stadtplanung
	AZ:	40.23/Mü/sp
	Verfasser/Bearbeiter:	Herr Mühlbauer
<b>Masterplan Radverkehr - Veloroutenkonzept</b>		
Beratungsfolge: (Entscheidung durch den Rat der Stadt Buchholz i.d.N.)		
<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>	<i>Zusatzinformation</i>
08.06.2016	Ausschuss für Stadtplanung, Mobilität, Bauen und Ordnung	
13.06.2016	Verwaltungsausschuss	
22.06.2016	Rat der Stadt Buchholz i.d.N.	

### Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Buchholz i.d.N. möge beschließen:

Dem seitens der Verwaltung vorgelegten Veloroutenkonzept wird zugestimmt.  
Die Verwaltung wird aufgefordert, Vorschläge zur Umsetzung einzelner Maßnahmen zu unterbreiten. Über diese Maßnahmen ist dann bspw. im Rahmen der Haushaltsberatungen zu beraten und zu entscheiden.

### Vorschlag für ein Buchholzer Veloroutenkonzept

Mit Drucksache 11-16/0657.011 hat die Verwaltung zugesagt, ein Veloroutennetz zu entwickeln.

#### **Was sind Velorouten? Und wofür sind sie gut?**

Velorouten sind ausgeschilderte Fahrradrouten, die im Wesentlichen nicht entlang von Hauptstraßen, sondern die **überwiegend über verkehrsarme Nebenwege** (Tempo-30-Straßen, Wirtschaftswege) verlaufen. Üblicherweise sind Velorouten über längere Strecken durchgängig ausgeschildert und derart ausgebaut, dass sie bei jeder Witterung sicher, bequem, Umweg arm und zügig befahren werden können.

- Die positiven Erfahrungen anderer Städte (z.B. Kiel, Preetz, Hannover, Hamburg) zeigen, dass Velorouten eine gute Möglichkeit sind, den Radverkehr mit vglw. geringem Aufwand wirksam zu fördern: Velorouten motivieren nicht nur häufiger das Rad zu benutzen, sondern dieses auch über längere Distanzen.
- Auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit weisen Velorouten große Vorteile auf: Abgesehen von einer geringeren Abgasbelastung führt das Radfahren in Tempo-30-Zonen zu deutlich weniger Unfällen, da die Verkehrsdichte hier wesentlich geringer ist.

#### **Wie werden Velorouten gebaut?**

Für Velorouten ist größtenteils kein neuer Wegebau erforderlich. Vielmehr werden in der Regel vorhandene Nebenstraßen und -wege genutzt und lediglich durchgängig ausgeschildert. Mitunter ist bei holprigen Wegen ein neuer Belag erforderlich. Dort, wo es nicht anders möglich ist, werden Radwege (oder -streifen) an kurzen Abschnitten auch entlang von Hauptstraßen angelegt, bzw. etwas großzügiger/breiter ausgebaut.

Zudem sollten für Velorouten vorzugsweise wetterfeste Beläge (Asphalt, Betonsteine) verwendet werden, ebenso sollte eine ausreichende Beleuchtung sichergestellt sein, damit die Benutzung zu jeder Jahreszeit möglich ist.

In der Regel führen die Velorouten von den Wohngebieten/Vororten auf möglichst direkten Wegen in die Innenstädte.

Wichtig bei der Umsetzung ist, dass eine neue wegweisende Beschilderung erst dann erfolgt, wenn die Veloroute auch in ganzer Länge gut befahrbar ist.

### **Sind die positiven Erfahrungen auf Buchholz übertragbar?**

Ja! Bereits heute sind in Buchholz i.d.N. die meisten Fahrradfahrer in den Tempo-30-Zonen unterwegs, während gleichzeitig in den Tempo-30-Zonen die wenigsten Radunfälle zu verzeichnen sind. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit ist es daher in jedem Fall sinnvoll, den Radverkehr verstärkt durch Tempo-30-Zonen zu lenken.

Hinzu kommt, dass die Straßenräume der Hauptstraßen in Buchholz i.d.N. oft zu schmal sind, um überall anforderungsgerechte (ausreichend breite) Radverkehrsanlagen unterzubringen.

### **Wie könnte ein Buchholzer Veloroutennetz aussehen?**

Aus Sicht der Verwaltung sind im Stadtgebiet drei Routen vorstellbar, die mittel- bzw. langfristige mit vglw. geringem Aufwand umgesetzt werden könnten:

Route 1: (Nenndorf –) Dibbersen – Innenstadt – Seppensen – Holm-Seppensen (- Büsenbachtal).

Route 2: Trelde - Sprötze – Suerhop – Bahnhof – Sportzentrum

Route 3: Schulzentrum 2 – Steinbeck – Innenstadt – Schulzentrum 1 (- Herrenheide)..

(Die genauen Streckenführungen sind der beigefügten Übersichtskarte zu entnehmen.)

### **Wo liegen die Schwierigkeiten?**

Die Baukosten würden sich voraussichtlich in überschaubarem Rahmen halten, da vielfach auf vorhandene Straßen und Wege zurückgegriffen werden kann. (Anders als in Hamburg wären in Buchholz i.d.N. z.B. keine teuren Brückenbauwerke erforderlich.)

Der wesentlich schwierigere Aspekt ist die Zeitschiene: Die Stadt Hamburg hat innerhalb von 10 Jahren bislang nur 7 der 14 Velorouten realisieren können. Bis zur vollständigen Umsetzung könnte des gesamten Netzes könnte es u.U. also ca. 20 Jahre brauchen.

Dieses wäre in Buchholz i.d.N. vom Grundsatz her ähnlich: Teilweise wäre Grunderwerb notwendig bzw. müssten die Veloroutenplanungen frühzeitig mit der Entwicklung neuer Baugebiete in Einklang gebracht werden. Zudem müssten die geplanten Ausbaustrecken in das städtische Straßenausbauprogramm aufgenommen werden.

Insofern ist die Umsetzung eines zusammenhängenden Veloroutennetzes aus Sicht der Verwaltung ein „**langer Atem**“ notwendig!

### **Zum weiteren Vorgehen**

Unter Berücksichtigung des Vorgesagten schlägt die Verwaltung vor, bezüglich der Umsetzung schrittweise vorzugehen:

Kurzfristig sind folgende Schritte möglich:

**Kleinere bauliche Maßnahmen** sollen bereits ab 2016 umgesetzt werden (vgl. DS 0657.020). Sie dienen dazu, eine sichere Befahrbarkeit bereits heute vorhandener Strecken zu gewährleisten.

Da viele Teilstrecken, die abseits der Hauptstraßen liegen, bereits heute relativ gut nutzbar sind, wäre es denkbar, diese Schleich- und Nebenwege bspw. auch mit Hilfe eines „**Fahrrad-Stadtplans**“ stärker ins Bewusstsein zu rücken.

Mittel-/langfristig wäre die Realisierung eines Veloroutennetzes in folgenden Schritten möglich:

### **Veloroute 1 – Teilstrecke Buchholz – Seppensen**

Am schnellsten umsetzbar wäre die Teilstrecke Buchholz –Seppensen. Die Streckenführung entspricht hier dem Leine-Heide-Radweg. Dringend erforderlich ist lediglich, einen kurzen Abschnitt mit lockerem Sand zu befestigen.

Sobald die Frage der Beschilderung mit dem LK Harburg abgeklärt ist, könnte diese Route bereits **2017** beschildert, freigegeben und beworben werden.

### **Verlängerung der Veloroute 1 nach Norden**

Für die Verlängerung der Veloroute 1 nach Dibbersen wäre es wichtig, dass der unbefestigte Nordabschnitt des Dibberser Mühlenweges so hergerichtet wird, dass er (in Bezug auf Belag und Beleuchtung) deutlich besser nutzbar ist. Für den Straßenausbau ist jedoch Grunderwerb nötig. Sobald hier neue Baugebiete entwickelt werden (wie im ISEK vorgedacht) dürfte es leichter fallen, den nötigen Grunderwerb z.B. mit Hilfe städtebaulicher Verträge zu erreichen.

### **Verlängerung der Veloroute 1 nach Süden**

Eine Verlängerung der Veloroute 1 bis Holm-Seppensen oder Büsenbachtal würde sich anbieten, sobald die Radwegschäden entlang der K 28 behoben sind, sowie, wenn es bspw. gelingt, die Straßenzüge Eidigweg und Van-der-Smissen-Weg ins Straßenausbauprogramm aufzunehmen sowie den nötigen Grunderwerb zu tätigen. (Für den Eidigweg wäre dabei bspw. ein sparsamer Ausbau und eine Ausweisung als Fahrradstraße denkbar.)

### **Veloroute 2 – Teilstrecke Buchholz – Sprötze**

Wenn die geplanten Straßenbaumaßnahmen im Bereich Suerhop abgeschlossen sind, ist diese Teilstrecke bereits relativ gut nutzbar. Es wäre zu prüfen, ob von den beiden parallel durch Suerhop verlaufenden Wohnstraßen (perspektivisch) eine als Fahrradstraße ausgewiesen werden kann.

### **Verlängerung der Veloroute 2 nach Westen**

Mittelfristig ist denkbar, die Veloroute 2 bis **Trelde** zu verlängern, Hierfür wäre im Wesentlichen der Bau einer Querungshilfe an der B 3 sinnvoll, was mit der zuständigen Straßenbaubehörde (NLStBV Lüneburg) abzustimmen ist.

Auch an der Niedersachsenstraße ist zu prüfen, wie das Queren ggf. optimiert werden kann..

### **Verlängerung der Veloroute 2 nach Osten / zum Sportzentrum**

Eine bessere Anbindung des Sportzentrums wäre wünschenswert. Zwischen Itzenbüttler Weg und Bendestorfer Straße ist jedoch Grunderwerb erforderlich, um hier eine neue Wegeverbindung (östlich der Kleingärten) ausbauen zu können. Auch hier ist zu erwarten, dass der Grunderwerb erst in Zusammenhang mit der (im ISEK angedachten) Entwicklung neuer Baugebiete möglich wird.

### **Veloroute 3 – Schulzentrum II – Innenstadt – Schulzentrum I**

Die Idealvorstellung einer Route, die entlang der Bahnlinie HH-HB Richtung Steinbeck verlaufen könnte, erscheint zurzeit nur schwer und allenfalls langfristig umsetzbar.

Um früher eine Alternative zur stark befahrenen Bremer Straße zu schaffen, kann stattdessen bspw. eine Route via Parkstraße-Haidbarg-Schluchtweg nach Steinbeck ausgewiesen werden. Im Verlauf dieser Strecke wären lediglich punktuelle Maßnahmen umzusetzen, insbesondere um das Queren von Hauptstraßen (z.B. Bremer Str., Steinb. Mühlenweg) sicherer zu machen.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Für erste, kleinere Maßnahmen stehen im Haushalt 2016 ausreichend Mittel zur Verfügung. Langfristig wären im Durchschnitt Beträge in Größenordnung von ca. 2-3 € pro Einwohner und Jahr einzusetzen, um bspw. ein Veloroutennetz innerhalb von ca. 10 Jahren umsetzen zu können.

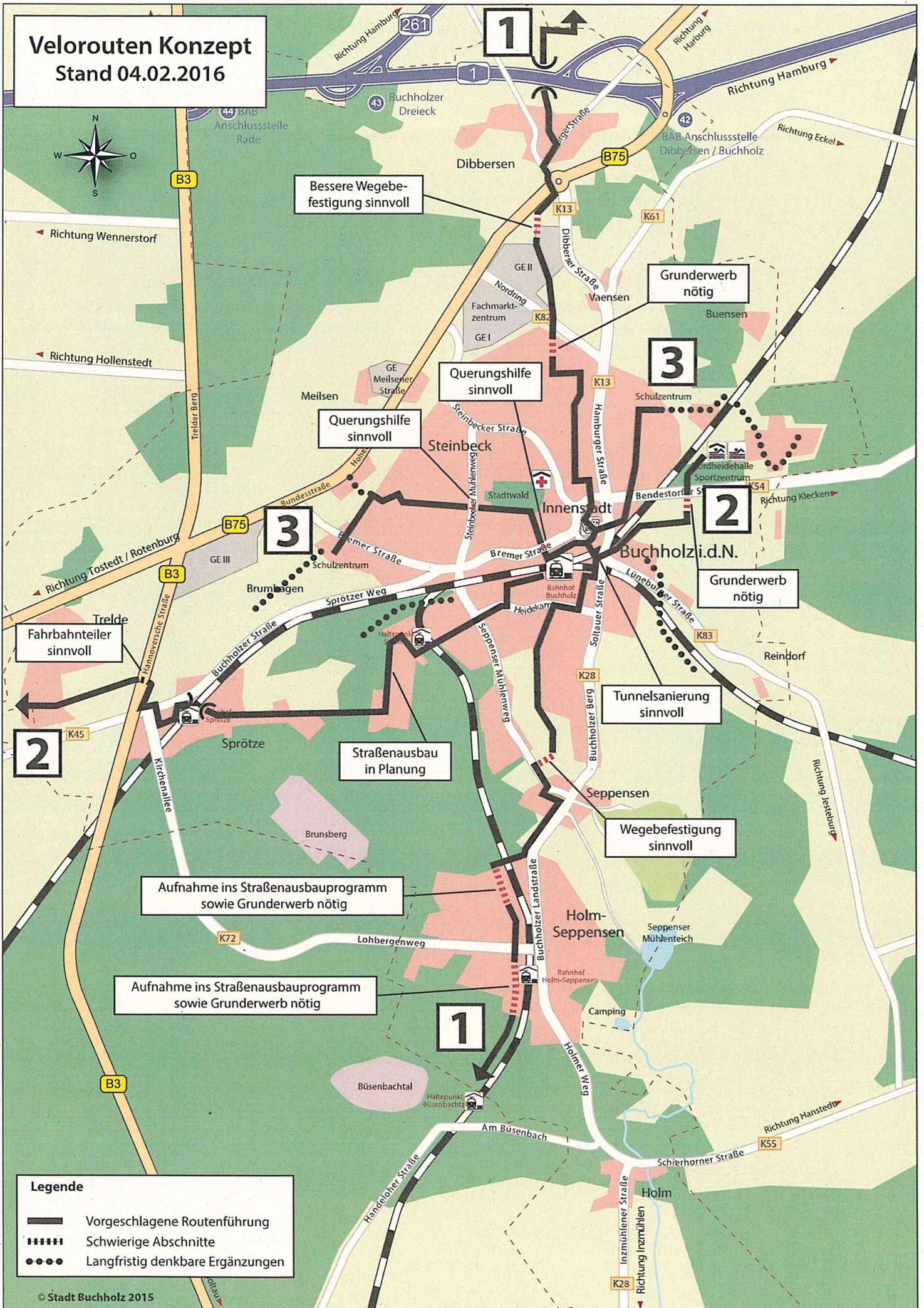
Insbesondere für modellhafte/neue Vorhaben (wie Veloroutennetze in Klein- und Mittelstädten) bestehen attraktive Fördermöglichkeiten, bspw. im Rahmen des jährlichen „Bundeswettbewerbs Klimaschutz im Radverkehr“ (mit bis zu 70 % Förderung). Diese Fördergelder können (je nach Maßnahme) in unterschiedlichem Umfang zur Refinanzierung genutzt werden.

### **Anlage:**

Übersichtskarte mit drei möglichen Velorouten

# Velorouten Konzept

## Stand 04.02.2016



**Legende**

- Vorgeschlagene Routenführung
- Schwierige Abschnitte
- Langfristig denkbare Ergänzungen