

Landeshauptstadt



Beschluss-  
drucksache

b

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss  
In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen  
In den Verwaltungsausschuss  
In die Ratsversammlung

Nr. 0400/2010

Anzahl der Anlagen 1

Zu TOP

---

## **BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt**

### **Leitbild Radverkehr**

#### **Antrag,**

dem Leitbild Radverkehr zur qualitativen Verbesserung und Stärkung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt Hannover (Anlage 1 zu dieser Drucksache) zuzustimmen.

#### **Berücksichtigung von Gender-Aspekten**

Das Leitbild Radverkehr und die damit verbundenen Maßnahmen wirken sich in gleichwertiger Weise auf die Belange von Männern und Frauen bzw. auf alle gesellschaftlichen Gruppen aus.

#### **Kostentabelle**

Die im Leitbild Radverkehr beschriebenen Maßnahmen sollen nach Maßgabe der in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel umgesetzt werden.

#### **Begründung des Antrages:**

Der Verwaltungsausschuss hat in seiner Sitzung am 11.09.2008 mit Beschluss über den Antrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Drucksache Nr. 1773/2008) die Verwaltung beauftragt, ein Leitbild zum Radverkehr in Hannover zu erarbeiten und dem Rat zum Beschluss vorzulegen. Mit dieser Drucksache kommt die Verwaltung diesem Auftrag nach.

### **Leitbild Radverkehr**

#### **1. Potenzial Radverkehr in Hannover**

Das Leitbild Radverkehr liefert als konzeptionelle Handlungsstrategie die Bausteine für eine effektive und umfassende Radverkehrsförderung mit dem Ziel, eine deutliche Qualitätsverbesserung für den Radverkehr zu erreichen. Die Stärkung des Radverkehrs ist ein Beitrag zu einer besseren Lebensqualität, denn die Nutzung des Fahrrades ist nachhaltig, preisgünstig, individuell und zeitlich flexibel, gesund sowie umweltbewusst. Das Fahrrad ist ein ideales Stadtverkehrsmittel, da es wenig Platz beansprucht und gerade auf

Strecken unter fünf Kilometern auf vielen Wegen von Haus zu Haus schneller als andere Verkehrsmittel ist. Gute Bedingungen für das Radfahren sind deshalb ein Indikator für eine lebenswerte Stadt.

Die Topographie in Hannover ist fahrradfreundlich, die Siedlungsstruktur durch die kompakte Kernstadt und die verdichteten Stadtteile in etwa fünf Kilometer Entfernung zur Innenstadt ideal für den Radverkehr. Günstig angelegte und ausgebaute Wege in Grünzügen ergänzen das Radverkehrsnetz. Diese Qualitäten bieten ein Potenzial, das zur Steigerung des Radverkehrsanteils genutzt werden soll.

Der Anteil des Radverkehrs an allen Fahrten und Wegen an einem mittleren Werktag in Hannover liegt bei 13 Prozent. Damit wird das Fahrrad in Hannover um ein Drittel häufiger als im Bundesdurchschnitt genutzt. Im Vergleich aller Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohnern belegt Hannover zusammen mit München und Leipzig den zweiten Rang. Im Vergleich aller Städte rangiert Hannover im Mittelfeld. Andere Städte, wie z. B. Bremen und Göttingen, weisen Radverkehrsanteile von über 20 Prozent auf.

Da Radfahrer/-innen ihre Besorgungen vorwiegend im Nahbereich erledigen, liegt der Radverkehrsanteil in Hannover bei Wegen bis 2 km bei überdurchschnittlichen 20 %. Radfahren stärkt somit die Nahmobilität, fördert das Leitbild der Stadt der kurzen Wege und ist damit ein wesentlicher Beitrag zur Belebung der Stadtteile. Aber schon bei den Wegen zwischen 2 und 4 km liegt der Radverkehrsanteil in Hannover nur noch bei 10%, zu 65 % wird für diese Wege das Kraftfahrzeug genutzt. Diese Wege bieten deutliches Verlagerungspotenzial auf das Fahrrad.

In Hannover besitzen ähnlich wie im Bundesdurchschnitt 80 % der Haushalte mindestens ein funktionsfähiges Fahrrad und rechnerisch hat jeder Einwohner / jede Einwohnerin in der Landeshauptstadt Hannover ein Fahrrad zur Verfügung. Heutige häufige Fahrradnutzer und Fahrradnutzerinnen sind überdurchschnittlich Personen ohne Pkw im Haushalt, Singles und Familien mit mindestens vier Personen, Schülerinnen und Schüler, Studierende, Hausfrauen und Rentnerinnen und Rentner. Wenig-Fahrradnutzer sind Personen mit mehr als zwei Pkws im Haushalt, Haushalte mit zwei bis drei Personen, Auszubildende und Erwerbstätige sowie Personen mit einem Einkommen zwischen 2.000 und 3.000 Euro. Das Leitbild Radverkehr sieht Potenziale in allen Gruppen.

## **2. Radverkehr als System**

Das Leitbild Radverkehr steht unter den Oberzielen Mobilität, Sicherheit und Nachhaltigkeit. Die Radverkehrsförderung im Leitbild verfolgt die nachfolgenden konkreten Ziele

- Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25 % im Jahr 2025  
Der Radverkehrsanteil an allen Fahrten und Wegen der Einwohner lag in Hannover laut Mobilität in Deutschland aus dem Jahr 2002 bei 13 %. Gemessen an den Werten und Erfahrungen in anderen Städten kann in Hannover von einem großen vorhandenen Potenzial für den Radverkehr ausgegangen werden.
  
- Halbierung der Unfälle mit schwerverletzten und getöteten Radfahrern bis zum Jahr 2025  
Dieses Ziel orientiert sich am Weißbuch der europäischen Verkehrspolitik aus dem

Jahr 2001, in dem Handlungsfelder mit einer Vielzahl von Maßnahmen festgesetzt sind. Handlungsziel für die Verkehrssicherheit im so genannten Masterplan "Vision Zero" ist die Halbierung der Unfälle mit Verkehrstoten und Schwerverletzten.

- **Steigerung der Stellung des Radverkehrs im Gesamtsystem**

Mit dem Masterplan Mobilität 2025 soll die Chance genutzt werden, die Stellung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt Hannover zu stärken und nachhaltig zu definieren: Konkrete Zielsetzungen sind aufzuzeigen und die Bürger/-innen für eine nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren.

Das Radfahren in der Landeshauptstadt Hannover soll daher bis zum Jahr 2025 verkehrssicherer, attraktiver und komfortabler gestaltet werden. Der umfassende Ansatz der Radverkehrsförderung geht über die Verbesserung der verkehrstechnischen Infrastruktur hinaus. "Radverkehr als System" bedarf vieler in einem System zusammen wirkender Bausteine. Diese Bausteine integrieren sich in die Handlungsschwerpunkte "Fahren, Parken, Handeln" und setzen sich u.a. aus einem flächendeckenden Radroutennetz mit sicheren und komfortablen Wegen zum Radfahren, der Nachfrage angemessenen Abstellanlagen an Quelle und Ziel der Fahrt, serviceorientierten öffentlichen und privaten Dienstleistungen sowie Öffentlichkeitsarbeit zur Bewusstseinsänderung und Information über Angebote zusammen.

### **3. Konzept Leitbild Radverkehr**

Das Leitbild Radverkehr der Landeshauptstadt Hannover führt programmatische Aussagen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs zusammen und bildet als gesamtstädtisches Konzept die Grundlage für die Handlungsstrategie der nächsten 15 Jahre.

Das Leitbild Radverkehr ist in den Masterplan Mobilität 2025 eingebunden, der derzeit erarbeitet wird. Der Masterplan Mobilität formuliert ein Leitbild, das alle Verkehrsarten umfasst. Die Integration des Radverkehrs in die übergeordneten Ziele des gesamten Masterplanleitbildes ermöglicht die Einordnung der geplanten Handlungen im Bereich Radverkehr in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen Aktivitäten.

Um den Radverkehrsanteil in Hannover zu verdoppeln und eine Halbierung der Radverkehrsunfälle mit Schwerverletzten und Getöteten in den nächsten zehn Jahren zu erreichen, zeigt das Leitbild Radverkehr die notwendigen Handlungsschwerpunkte auf. Das Konzept sieht auf Basis der Analyse folgende Handlungsschwerpunkte vor:

- Fortschreibung und Ausbau des gesamtstädtischen Radroutennetzes
- Erarbeitung und Ausbau von Stadtteilnetzen
- Erarbeitung eines Innenstadtprogramms
- Verbesserungen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- Umsetzung eines Fahrradparkkonzeptes Innenstadt
- Verbesserungen für das Parken im Wohnumfeld
- Ausweitung ergänzender Angebote (Fahrradstation und Service)
- Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit
- Überarbeitung der Internetpräsenz
- Ausweitung der Mobilitätsberatung

Das Leitbild Radverkehr hat einen Zeithorizont bis zum Jahr 2025 und umfasst Handlungsschwerpunkte, die sowohl kurz- bzw. mittelfristig als auch im Sinne dauerhafter Aktivitäten nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel umgesetzt werden sollen. Das Leitbild zeigt, dass mit diesen Handlungsschwerpunkten die gesetzten Ziele erreicht werden können.

61.15  
Hannover / 17.02.2010