

Unterrichtung

Hannover, den 12.05.2020

Die Präsidentin des Niedersächsischen Landtages
- Landtagsverwaltung -

Radwegebaubeschleunigungskonzept entwickeln - Radverkehr in Niedersachsen stärken

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - Drs. 18/3664

Beschlussempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung -
Drs. 18/6194

Der Landtag hat in seiner 76. Sitzung am 12.05.2020 folgende Entschließung angenommen:

Radwege schneller bauen - Radverkehr in Niedersachsen stärken - zum Klimaschutz beitragen

Nachdem der motorisierte Individualverkehr in den vergangenen Jahrzehnten stetig gewachsen ist, können nicht nur auf erneuerbaren Energien basierende Antriebe, sondern vor allem attraktive alternative Verkehrsangebote wie der öffentliche Nahverkehr, das Zufußgehen oder das Fahrradfahren einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Immer mehr Menschen möchten heute in ihrem Alltag auf das Rad als umwelt- und gesundheitsbewusstes Verkehrsmittel umsteigen. Wo die Voraussetzungen für den Radverkehr stimmen, wird in Deutschland öfter und länger Rad gefahren, und zusätzlich werden neue Möglichkeiten wie das Elektrofahrrad genutzt.

Mit einem gezielten Ausbau der infrastrukturellen Voraussetzungen, sicheren und attraktiven Radwegeverbindungen und einer sinnvollen Verknüpfung des Radverkehrs mit den Angeboten im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV und schienengebundenen Nahverkehr [SPNV]) kann das Land Niedersachsen einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung von Verkehrsemissionen leisten und so zum Klimaschutz beitragen.

In Niedersachsen beträgt der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen derzeit 15 %. In der Fahrradnation Niederlande liegt dieser Anteil zum Vergleich bei einem Drittel des Gesamtverkehrsaufkommens. Damit der Radverkehr attraktiver wird, wurden in der laufenden Legislaturperiode mit der Verdoppelung der Finanzmittel für die Sanierung und den Bau von Radwegen an Landesstraßen und der Erhöhung der Mittel im Rahmen des Niedersächsischen Gemeindefinanzierungsgesetzes im Bereich Straßenbau zur Unterstützung des kommunalen Radwegebaus bereits wichtige Weichen gestellt.

Insbesondere im ländlichen Raum, in dem der ÖPNV weniger stark ausgebaut ist als in städtischen Gebieten, ist das Fahrrad ein unverzichtbares Verkehrsmittel auf dem Weg zur Schule, zur Arbeit oder zum Einkauf. In Niedersachsen sind 44 % der Landesstraßen jedoch nicht mit einem Radweg ausgestattet, viele weitere Radwege an Landesstraßen sind sanierungsbedürftig. Die im Radwegekonzept 2016 vorgesehenen Prioritäten für Lückenschlüsse können vom Land auch aufgrund begrenzter Planungskapazitäten mancherorts nicht so schnell umgesetzt werden, wie es für eine zügige Verkehrswende förderlich wäre. Nach schweren Fahrradunfällen entlang von Landesstraßen, an denen noch keine Radwege existieren, muss zudem eine schnellere Realisierung möglich werden.

Gemäß einer Studie des Marktforschungsunternehmens Sinus fühlen sich bis zu 85 % aller Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer im Straßenverkehr unsicher. Während zwischen 2010 und 2018 die Zahl der Verkehrstoten insgesamt um 13 % sank, stieg die Zahl der tödlich verunglückten Radfahrer im Straßenverkehr in 2018 um 25 % von 48 auf 60. Zum einen führen die höheren Geschwindigkeiten der vermehrt genutzten E-Bikes und Pedelecs zu einer höheren Gefährdung, zum anderen steigen immer mehr Menschen auf das Fahrrad um, ohne dass der Fahrradverkehr im Verkehrsraum ausreichende Wertigkeit erfährt. Mit Aktionen zur „Critical mass“ wird deutlich, dass

sich die Wahrnehmung Fahrradfahrender im öffentlichen Raum ab einer bestimmten Masse extrem erhöht, sodass sich die Rücksichtnahme auf der Straße erhöht und das Fahrradfahren sicherer wird. Unsere Aufgabe ist es, bei einem steigenden Fahrradverkehrsaufkommen die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen sicheren Fahrradverkehr und klimafreundliche Mobilität bereitzustellen und die stärkere Nutzung des Fahrrades zu fördern.

Vor diesem Hintergrund bittet der Landtag die Landesregierung,

1. ein Fahrradmobilitätskonzept vorzulegen, das Vorschläge aus dem Gutachterentwurf für ein Fahrradmobilitätskonzept aufgreift,
2. Prozesse beim Radwegebau, insbesondere bei der Zusammenarbeit von Bund, Land und Kommune, zu entbürokratisieren und Lösungen für bestehende Herausforderungen darzustellen,
3. Anregungen und Initiativen von Bürgerinnen und Bürgern für eine schnellere Planung und einen zügigeren Bau der in den Prioritätenlisten des Landesradwegekonzepts 2016 vorgesehenen Lückenschlüsse aufzunehmen, zu unterstützen und im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel so weit wie möglich umzusetzen,
4. die Reform der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als Chance zu nutzen, indem jeweils zwei regionale Geschäftsbereiche miteinander kooperieren, um gemeinsam das Projekt Radwegebaubeschleunigung mit gebündeltem Fachwissen gezielt und effizient umzusetzen und der Planung und dem Bau von Radwegen entlang von Landesstraßen eine noch höhere Priorität einzuräumen,
5. unter Beachtung des vorhandenen Stellenplans pro Standort eine Verantwortliche oder einen Verantwortlichen zu beschäftigen, der oder die sich auf die Planung von Radwegen konzentriert, um die 2016 priorisierten Lückenschlüsse entlang von Landesstraßen beschleunigt umzusetzen,
6. die dauerhafte Erhöhung von Mitteln für den Neubau und für die Sanierung von Radwegen und Dienstleistungen Außenstehender (DILAU) zu prüfen, um den Lückenschluss im ländlichen Raum zügig zu vollziehen,
7. an Strecken, an denen es zu schweren Unfällen unter Beteiligung von Radfahrenden oder zu Fuß Gehenden gekommen ist, im Einzelfall und unabhängig von der Prioritätenliste aus dem Jahr 2016 Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer umzusetzen. Außerdem sollen Radwege-Baumaßnahmen, die bestehende und beieinanderliegende Radverkehrsnetze miteinander verbinden (Lückenschlüsse), sowie Radwege-Baumaßnahmen, die der Verknüpfung zu SPNV- und ÖPNV-Verkehrsmitteln dienen, ebenfalls unabhängig von der Prioritätenliste 2016 gefördert werden, wenn durch diese eine Steigerung von Nutzerinnen und Nutzern der Verkehrsmittel des Umweltverbundes in besonderem Maße zu erwarten ist.
8. die Aufstellung von sicheren Fahrradabstellanlagen, insbesondere an Verknüpfungspunkten mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes im ländlichen Raum zu fördern und gleichzeitig eine bessere Einbindung des Fahrradverkehrs in kommunale Verkehrskonzepte zu unterstützen. Diese sollen neben Abstellanlagen auch Verbesserungen der Infrastruktur wie z. B. Park & Ride, Bike & Ride und Ladesäulen für E-Bikes beinhalten.
9. zu prüfen, auf welche Weise die Ticketpreise im SPNV für die Mitnahme von Fahrrädern kostengünstiger und möglichst nutzerfreundlich gestaltet werden können,
10. Anwendungsbereiche für den Bau wasserdurchlässiger Wege mit umweltschonenden Baustoffen, die dem Radverkehr dienlich sind, zu ermitteln. Ein gegebenenfalls vorhandenes Potenzial zur Beschleunigung von Planung und Bau - z. B. Reduzierung von Ausgleichsmaßnahmen durch etwaige Vermeidung von Versiegelung - soll ebenfalls ermittelt werden. Mit diesen Anwendungsbereichen können dann eigene Erfahrungen des Landes zur Beurteilung dieser Baustoffe für weitere Radverkehrsinfrastruktur genutzt werden.
11. eine kohärente und unbürokratische Förderung von Bürgerradwegen zu entwickeln und dauerhaft zu etablieren, außerdem weitere über die Finanzierung der Baukosten von Radwegen

an Landesstraßen hinausgehende Lösungsansätze zu entwickeln, um Bürgerengagement zu würdigen und einzubringen (gegebenenfalls im Zusammenhang mit der Erprobung klimafreundlicher Baustoffe),

12. zu prüfen, wie sichere und unkomplizierte Fahrradverkehrsführungen auf Verbindungswegen mit geringer verkehrlicher Belastung, an denen aufgrund des finanziellen Aufwandes ein Neubau von Fahrradwegen ausgeschlossen ist, als Alternative gesetzlich ermöglicht werden können.