

Radverkehrskonzept Stadt Gifhorn 2022

Band 1 - Textteil



Auftraggeber:

Stadt Gifhorn
Marktplatz 1
38518 Gifhorn

Auftragnehmer:

BÖREGIO
Büro für Stadt- und Regionalentwicklung

Dr. Ing. Dipl. Hdl. Rainer Mühlnickel
Humboldtstraße 21
38106 Braunschweig

Tel. 0531 2371455
Fax: 0531 2371799
E-Mail: info@boeregio.de
Web: www.boeregio.de

Bearbeitung:
Dr. Ing. Dipl. Hdl. Rainer Mühlnickel
Sandra Ulbricht (M. Sc.)
Lars Christian Lund (B. Sc.)

Braunschweig, 15.08.2022

INHALT

1	Einleitung.....	4
1.1	Aufgabenstellung und Zielsetzung.....	4
1.2	Beschlusslage.....	5
2	Vorgehensweise	5
3	Ausgangslage für den Radverkehr in der Stadt Gifhorn	7
3.1	Kommunale Basisdaten und Verkehrsbild.....	7
3.2	Leitbild Mobilität 2030 – Verkehrsentwicklungsplan Gifhorn	10
3.3	Radverkehrskonzept 2008	11
3.4	Verkehrssicherheitskonzept Stadt Gifhorn	12
3.5	Regionales Radverkehrskonzept (RRVK) Großraum Braunschweig	13
3.6	Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (NRVP)	13
3.7	Grundsätze der Radverkehrsplanung und Richtlinien	14
4	Beteiligungsverfahren	17
4.1	Bürger- und Bürgerinnenbefragung	17
4.2	Schulen, Schülerinnen-/Schülerbefragung und Schulradwege.....	19
4.3	Beteiligung von Akteuren und Interessenvertretungen	22
5	Zielgruppen der Radverkehrsförderung	22
6	Bestandsanalyse	24
6.1	Radverkehrsanlagen.....	24
6.2	Unfallanalyse und DTV-Werte	25
6.3	Fahrradabstellanlagen	26
6.4	Wegweisung	28
6.5	Touristische Radwege.....	29
7	Radverkehrsnetz 2022.....	30
7.1	Politische Beschlüsse zum Radverkehrsnetz.....	31
7.2	Netzhierarchie.....	32
7.3	Radverkehrsnetz der Stadt Gifhorn	34
7.4	Lückenschlüsse.....	34
8	Handlungskonzept.....	36
8.1	Politische Beschlüsse zu Standards und lokalen und globalen Maßnahmen	36
8.2	Maßnahmenliste und Dringlichkeiten	36
8.3	Radverkehrsanlagen.....	38
8.4	Fahrradstraßen	43
8.5	Kreuzungen und Einmündungen.....	45
8.6	Markierungen.....	47
8.7	Wegweisung	49
8.8	Fahrradabstellanlagen	50
8.9	Öffentlichkeitsarbeit.....	52
8.10	Zertifizierung als fahrradfreundliche Kommune	55
8.11	Controlling-Konzept.....	61
9	Schwerpunktmaßnahmen	63
9.1	City-Ring	63
9.2	Modellprojekt „Gantägige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr“	66
10	Fazit.....	71
11	Literaturverzeichnis.....	73

1 Einleitung

Der Radverkehr in der Stadt Gifhorn verfügt über große Entwicklungsmöglichkeiten, die durch das vorliegende Radverkehrskonzept 2022 konzeptionell verbessert werden sollen. Untersucht werden deshalb Potenziale zur Stärkung der Alltags- und Freizeitradverbindungen.

Das vorliegende Radverkehrskonzept berücksichtigt die vorhandenen Planungen des Radverkehrskonzeptes (RVK) aus dem Jahr 2008 für die Stadt Gifhorn für den Alltags- und Freizeitverkehr, integriert die politisch beschlossenen Meilensteine des Rates der Stadt Gifhorn und berücksichtigt die verschiedenen Wünsche und Anregungen der Bürgerschaft.

Mit dem aktuellen Radverkehrskonzept für die Stadt wurde für die Politik und Verwaltung eine Entscheidungsgrundlage erarbeitet, notwendige Maßnahmen priorisiert, um zukünftig die notwendigen Haushaltsmittel bereitzustellen und den Radverkehr nachhaltig zu fördern.

1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Der Radverkehr kann einen wesentlichen Beitrag für eine stadtverträgliche, emissionsarme und ressourcenschonende Mobilität in der Stadt Gifhorn leisten.

Die bisherige konzeptionelle Grundlage der Radverkehrsförderung stellte das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2008 dar. Strategische Ziele für den Verkehr und die Mobilität in Gifhorn wurden 2018 und 2019 im Leitbild Mobilität 2030, dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Gifhorn erarbeitet. Das nun vorliegende Radverkehrskonzept 2022 soll dazu beitragen, die heutigen Bedingungen für den Radverkehr und damit die Lebens- und Bewegungsqualität durch eine stadt-, umwelt- und sozialverträgliche Abwicklung des Verkehrs in Gifhorn zu überprüfen, zu bewerten und zu verbessern. Für den Radverkehr bedeutet diese Zielsetzung, eine fahrradfreundliche Infrastruktur (z. B. eingeschlossenes Verkehrsnetz, gute, eindeutige verkehrssichere Verkehrsführung, schnelle und möglichst direkte Verbindungen, Wegweisung, komfortable Fahrradabstellanlagen, Verknüpfungsmöglichkeiten mit anderen Verkehrsmitteln, Barrierefreiheit und Querungshilfen) zu schaffen. Darüber hinaus können Serviceangebote (z. B. Fahrradstationen, Serviceangebote beim Einkaufen und Ladestationen für Elektrofahrräder) und eine aktive Öffentlichkeitsarbeit das Interesse am Radfahren steigern. Das weitere Ziel ist es, ein fahrradfreundliches Klima im Stadtgebiet zu entwickeln und alle interessierten Bürgerinnen und Bürger in diesem Prozess einzubeziehen.

Während der Radverkehr vor allem im direkten Nahbereich (Quartier) bereits eine relevante Bedeutung hat, dehnt sich die Reichweite des Fahrrads als Verkehrsmittel mit zunehmender Qualität des Radverkehrsnetzes und mit hochwertigen Fahrrädern auf den gesamten Stadtbereich aus. Das Ziel des Konzeptes ist es zusätzlich, die Verbindungen der Ortsteile der Stadt Gifhorn zur Innenstadt und die Verbindungen zwischen den benachbarten Ortsteilen zu verbessern. Die Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes 2022 wurde auch mit dem teils zeitgleich erarbeiteten Verkehrssicherheitskonzeptes (VSK) für die Stadt Gifhorn abgestimmt und

Aspekte der Schulwegsicherung und der Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende und Radfahrende berücksichtigt.

1.2 **Beschlusslage**

Auf Grundlage der vom Rat der Stadt Gifhorn am 24.09.2018 beschlossenen Mitgliedschaft in der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen“ und dem am 05.10.2020 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan „Leitbild Mobilität 2030“ wurde dieses Radverkehrskonzept entwickelt und das bestehende veraltete Konzept von 2008 überarbeitet.

Das Vorgehen zur Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde parallel regelmäßig mit den politischen Gremien abgestimmt. Die wichtigsten Inhaltspunkte dieses Konzeptes zum Radverkehrsnetz, den Qualitätsstandards und den globalen / lokalen Maßnahmen wurden am 13.12.2021 und am 28.03.2022 vom Rat der Stadt Gifhorn beschlossen und bieten die Grundlage für das weitere Vorgehen der Verwaltung bei der Radverkehrsplanung (Anlage 10 und 11).

2 **Vorgehensweise**

Die Vorgehensweise zur Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Gifhorn kann wie folgt zusammengefasst werden:

- Ermittlung von Zielen und Quellen des Radverkehrs
- Aufbereitung der Daten die im Leitbild Mobilität 2030 erarbeitet wurden
- Auswertung der vorliegenden Unfall- und Verkehrsdaten
- Bestands- und Mängelanalyse mit Befahrungen der Radverkehrsinfrastruktur, Aufnahme von Problem- und Gefahrenstellen
- Konzepterstellung für ein hierarchisches Routennetz
- Erarbeitung und Berücksichtigung von Qualitätsstandards
- Erstellung einer Mängelkarte und Maßnahmentabelle
- Differenzierung nach kurz- und mittelfristige Handlungsempfehlungen
- Differenzierung von globalen und lokalen Maßnahmen
- Analyse, Bewertung und Vorschläge zur Verbesserung der Wegweisung, Fahrradabstellanlagen und Öffentlichkeitsarbeit
- Kontinuierliche Abstimmung mit dem Auftraggeber und Einbeziehung der Bürgerschaft
- Bearbeitung und Abstimmung von Schwerpunktmaßnahmen („City-Ring“ und „Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr“)

Die Inhalte des Konzeptes wurden in kontinuierlicher enger Abstimmung mit der Stadt Gifhorn erstellt. Ein grober Ablaufplan ist in Abb. 1 dargestellt.

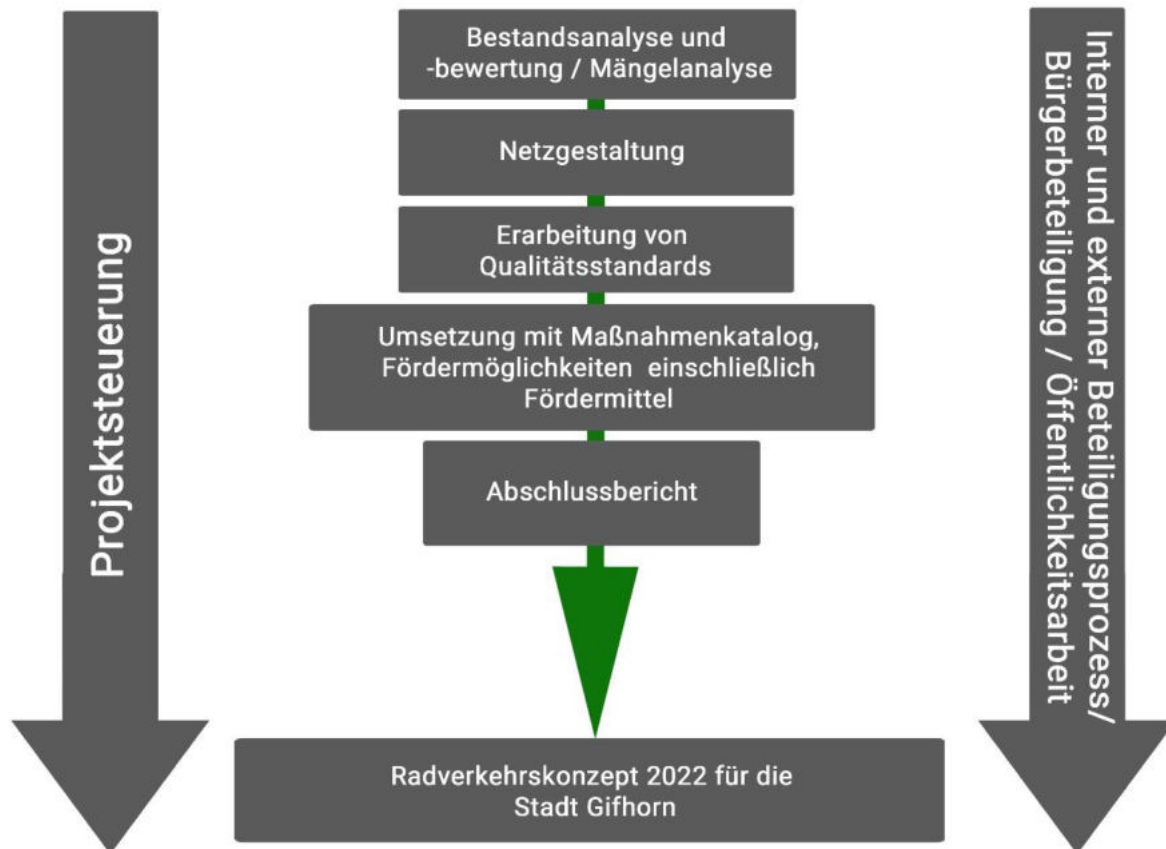


Abb. 1: Projektablauf für die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Gifhorn, Quelle: BÖREGIO 2020, überarbeitet 2022

Beteiligungsprozess

Während der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes erfolgte eine umfangreiche Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger in Form von vier Umfragen und drei Öffentlichkeitsveranstaltungen. Zudem wurden Vereine und Interessenverbände im Arbeitskreis Radverkehr und bei der Bearbeitung des Modellvorhabens „Ganztägige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr“ im Jahr 2021 einbezogen.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Gifhorn konnten an drei öffentlichen Veranstaltungen zur Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes teilnehmen und sich einbringen. An diesen Terminen wurden die Themen „Innenstadtquerung“, „Radverkehrsnetz und Qualitätsstandards“ sowie die „Maßnahmen“ vorgestellt und mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern diskutiert. Die Durchführung der Veranstaltungen erfolgte digital als Videokonferenz. Im Rahmen der Workshops wurde ein großer Kreis fachlich interessierter Bürgerinnen und Bürger beteiligt und die jeweiligen Zwischenergebnisse diskutiert (siehe Anlage 13).

Zusätzlich wurden eine Bürgerinnen-/Bürgerbefragung zur Gewinnung eines Stimmungsbildes zum Radverkehr, zwei Bürgerinnen-/Bürgerbefragungen zur zeitweisen ganztägigen Öffnung

der Fußgängerzone für den Radverkehr, sowie eine Schülerinnen-/Schülerbefragung durchgeführt (siehe Anlagen 17, 18, 19 und 20).

Politik

In den politischen Gremien wurden die drei Meilensteine des Radverkehrskonzeptes als Abschluss der jeweiligen Themenfelder vorgestellt, diskutiert und bereits während der Erarbeitung beschlossen (siehe Kapitel 7.1 und 8.1 sowie Anlage 9, 10, 11 und 12).

Verwaltung

Mit verschiedenen Fachbereichen der Verwaltung der Stadt Gifhorn wurden Ideen und Maßnahmen ausgetauscht und diskutiert. Die Präsentationen zu den Arbeitskreisen wurden im Vorfeld mit dem Herrn Bürgermeister Matthias Nerlich und der 1. Stadträtin Frau Kerstin Meyer besprochen. Insgesamt verfolgte die Verwaltung eine kontinuierliche Information in Form von unterschiedlichen Veranstaltungsformaten zum Radverkehrskonzept über die Website der Stadt Gifhorn. Zusätzlich informierte die Verwaltung stets aktuell auf der Website der Stadt Gifhorn.

Pressearbeit

Durch die sehr aktive Pressearbeit wurden die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Gifhorn ausführlich über den Projektstand informiert. Es wurden durch das Planungsbüro BÖREGIO zwei Pressegespräche wahrgenommen sowie ein Interview gegeben. Daneben bestanden Kontakte zur Presse während der digitalen Öffentlichkeitsbeteiligung, über die ausführlich berichtet wurde. Eine Auswahl an Presseberichten ist in der Anlage 21 enthalten.

3 Ausgangslage für den Radverkehr in der Stadt Gifhorn

3.1 Kommunale Basisdaten und Verkehrsbild

Die Stadt Gifhorn mit 43.256 Einwohnerinnen und Einwohnern (Landesamt für Statistik Niedersachsen, Stand 31.03.2022) liegt am südlichen Rand der Lüneburger Heide im Osten Niedersachsens.

Gegliedert ist Gifhorn in ein zusammenhängendes Stadtgebiet, dessen Kern die historische Altstadt mit der Fußgängerzone bildet, sowie die fünf Ortschaften Gamsen, Kästorf, Neubokel, Wilsche und Winkel. Gamsen, Kästorf und Winkel schließen dabei strukturell an die Kernstadt an, während Wilsche und Neubokel landschaftlich klar von den übrigen besiedelten Bereichen getrennt sind. Insgesamt umfasst die Stadt Gifhorn eine Fläche von 104 km². Landschaftlich prägend sind in der topologisch flachen Landschaft des Stadtgebietes Kiefernwälder, offene

Felder, stellenweise Heidelandschaften und im Osten sowie Nordosten kolonisierte Moorlandschaften.

Gifhorn ist Mittelzentrum und Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises, der auch Mitglied im Regionalverband Großraum Braunschweig und Teil der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg ist.

Modal Split

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) stellt in der Stadt Gifhorn mit ca. 69% der Fahrten das Hauptverkehrsmittel in der Alltagsmobilität dar. Insgesamt ist der Binnenverkehr mit Quelle und Ziel in Gifhorn selbst stark ausgeprägt. Hierbei zeigt sich ein großer Anteil von sehr kurzen Fahrten, insbesondere Einkaufs- und Gelegenheitsfahrten (WVI, 2020).

Auf den Radverkehr entfielen im Analysefall 2018 laut Verkehrsentwicklungsplan ca. 11% der zurückgelegten Wege im Modal Split, etwa 17.300 Fahrten pro Tag (siehe Abb. 2).

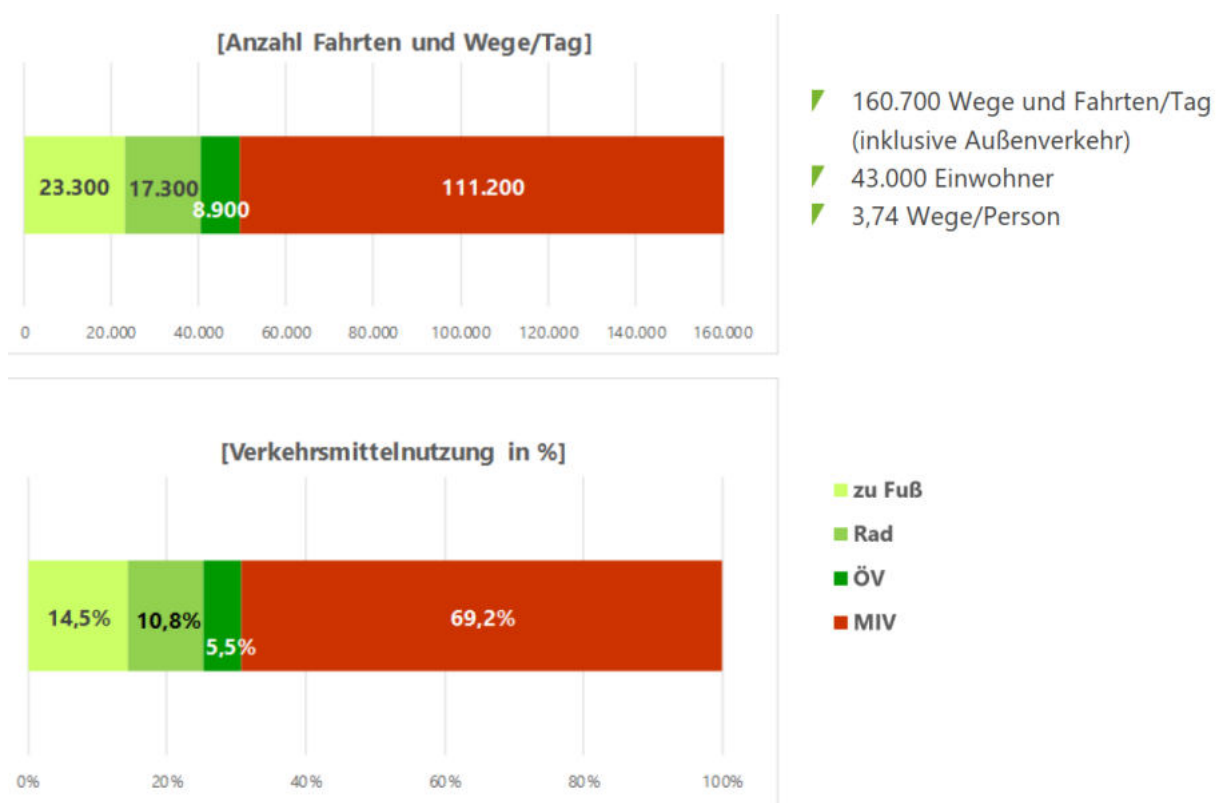


Abb. 2: Modal Split / Verkehrsnachfrage der Bewohner Stadt Gifhorn - Analysefall 2018, Quelle: Verkehrsmodell Stadt Gifhorn (WVI, 2020)

Quell- und Zielverkehre

Die Orte des Quell- und Zielverkehrs im Gifhorer Stadtgebiet wurden im Zuge der Erarbeitung des Wunschliniennetzes gesammelt und zur weiteren Betrachtung bei der Netzkonzeption kartographisch dargestellt (siehe Abb. 3 und Karte 1 in Anlage 1). Hierbei wurden als Ziele

Bahnhöfe, Arbeitsstätten, Einzelhandelsangebote, Freizeitziele, Kindertagesstätten (KiTas), Schulen und Verwaltungsstandorte einbezogen. Wohngebiete stellen in dieser Betrachtung die Quellen des Radverkehr dar.

Schwerpunkte bei den Zielen sind etwa hinsichtlich der Arbeitsplatzstandorte das Gewerbegebiet Süd, sowie hinsichtlich intermodaler Verknüpfungen von Verkehrsmitteln die beiden Bahnhöfe. Der langgezogenen Braunschweiger Straße kommt aufgrund der dort angesiedelten Geschäfte, belebten Restaurants sowie ihrer Ausdehnung durch das Stadtgebiet eine besondere Bedeutung zu.

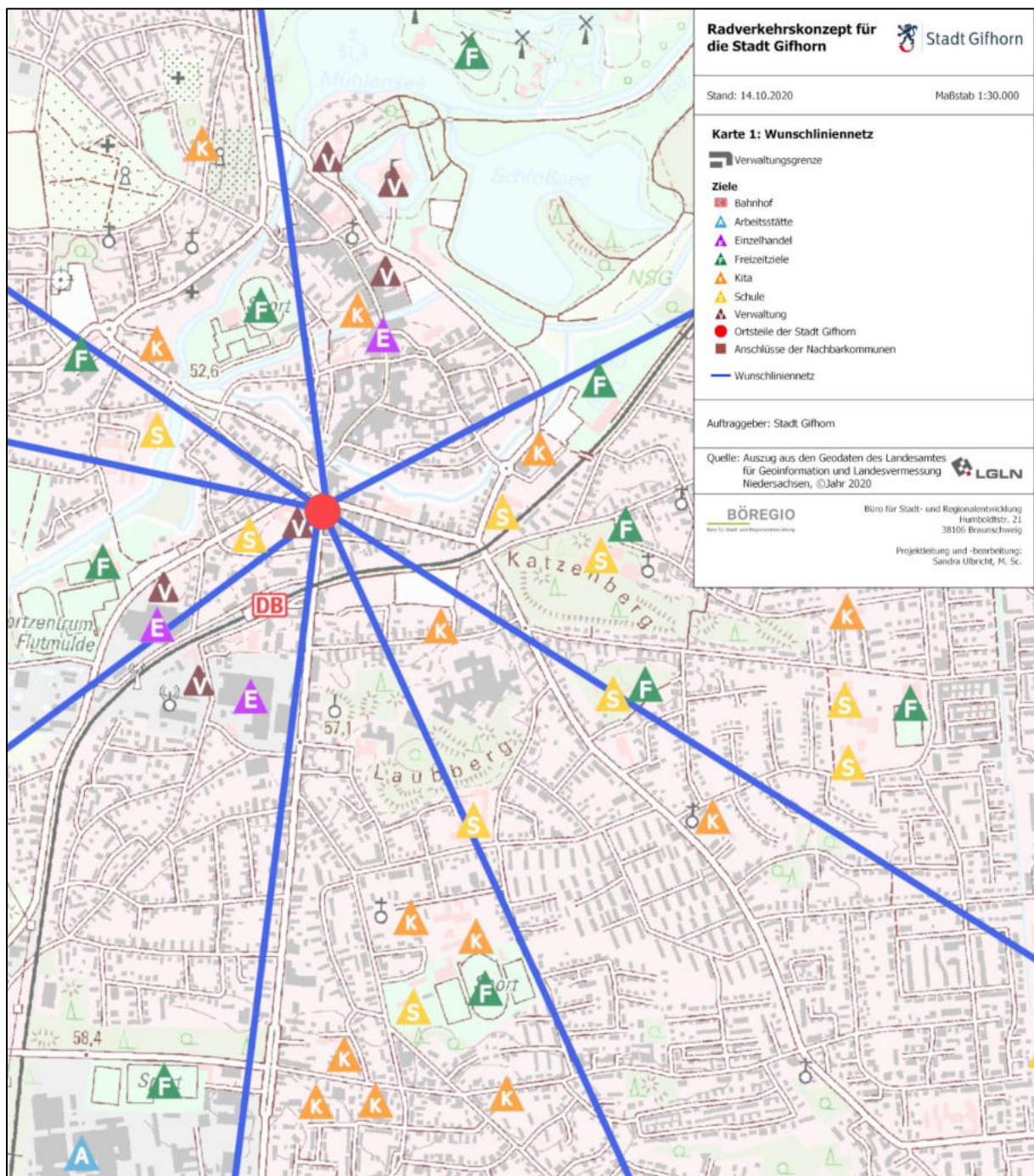


Abb. 3: Wunschliniennetz mit Verkehrszielen (Karte 1, Ausschnitt), Quelle: BÖREGIO 2021

Für eine verkehrsmittelübergreifende Darstellung der Verteilung von Einwohnerzahlen, Arbeits- und Schulplätzen auf Verkehrszellen wird auf das Leitbild Mobilität 2030 / den Verkehrsentwicklungsplan verwiesen.

3.2 Leitbild Mobilität 2030 – Verkehrsentwicklungsplan Gifhorn

Im „Leitbild Mobilität 2030“, dem 2020 fertiggestellten Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Gifhorn (WVI, 2020) ist ein Handlungsfeld 2 „Stärkung des Radverkehrs“ enthalten, das unter anderem folgende exemplarisch genannte Maßnahmen beinhaltet:

- Verbesserung der Angebote im Radverkehr und Förderung des Radfahrens
- Aktualisierung bzw. Neuaufstellung des Radverkehrskonzeptes
- Berücksichtigung der Regelleistungen und der Anforderungen der E-Mobilität (Pedelec) beim Ausbau der Radwege
- Verbesserung der Nord-Süd-Querung der Innenstadt
- Attraktive Radverbindungen in die umliegenden Ortschaften
- Verbesserung von Qualität und Unterhaltung im Wegesystems

Der Verkehrsentwicklungsplan enthält bereits Analysen zu den Mängeln bestehender Radverkehrsführungen, Anzahl, Qualität und Auslastung von Abstellanlagen und Rad- und Fußverkehrsstärken an ausgewählten Knotenpunkten.

Es wurde darauf hingewiesen, dass bei der Bürgerbeteiligung im Laufe der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans das am häufigsten angesprochene Thema der Radverkehr war. Der Verkehrsentwicklungsplan führt die derzeit geringe Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad auf Defizite im Angebot, d.h. insb. die derzeitigen infrastrukturellen Voraussetzungen zurück, welche baulich verbesserbar sind.

Insgesamt wurde das Radverkehrsnetz als äußerst lückenhaft und zum Teil in schlechtem baulichem Zustand befindlich beschrieben. Handlungsbedarf besteht demnach auch bei einigen Lichtsignalanlagen, bei denen Grünphasen für den Radverkehr extra angefordert werden müssen (z. B. Schillerplatz). Im Bereich der Fahrradabstellanlagen sollten ältere vorhandene Anlagen, die nicht den Vorgaben entsprechen („Felgenkiller“) nach und nach ersetzt werden. Erheblicher Nachholbedarf wird bei der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes 2008 gesehen, dessen zahlreiche benannte Mängel nur teilweise behoben wurden.

Als Abschluss der Erarbeitung des Leitbildes Mobilität wurde 2020 der „Planfall 3 – Klimaschutz-Szenario“ als Grundlage für die weitere Verkehrsplanung beschlossen. Mit dem Planfall 3 sollen geeignete Maßnahmen durchgeführt werden, um die Klimaschutz-Ziele des Bundes (Reduktion der CO₂-Emissionen um 40% bis 2030 gegenüber 1990) im Verkehrsbereich zu erreichen. Mittlerweile hat die neue Bundesregierung als Ziel für das Jahr 2040 „CO₂ Neutral“ festgelegt. Hierfür sind Verlagerungen vom Kfz-Verkehr auf ÖPNV, Rad- und Fußverkehr erforderlich.

Der Anteil des Fahrrads an der Verkehrsmittelnutzung soll dafür bis 2030 von ca. 11% auf 20% gesteigert werden. Dies übersetzt sich pro Tag in 15.000 zusätzliche Fahrten mit dem Fahrrad (+105%). Zur Erreichung dieser erheblichen Steigerung sieht der Planfall P3 den Ausbau des Radverkehrsnetzes zunehmend auf eigenen, separat und sicher geführten Radwegen vor (Pull-Maßnahme). Eine Stadt der kurzen Wege wird angestrebt. Als Ergänzung zu Pull-Maßnahmen zur Förderung der Mobilität über den Umweltverbund sieht das Klimaschutz-Szenario einige Push-Maßnahmen für den Kfz-Verkehr, etwa Parkraumbewirtschaftungen und Verkehrsberuhigungen vor.

Zur Zielerreichung sind u.a. Schlüsselprojekte vorgesehen. „Radverkehr fördern“ ist ein eigenes Schlüsselprojekt und enthält folgende Maßnahmen:

- Definition und Ausbau eines sicheren, durchgängig befahrbaren Radverkehrsnetzes
- Angemessene Verteilung des verfügbaren Straßenraumes, Flächenbedarfe in der Bauleitplanung sichern
- Festlegung eines Gifhorer Standards je nach Bedeutung der Routen z.B. für die Breite (Anwendung von Regelbreiten der ERA)
- Gewährleistung kurzer Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
- Aufbau einer durchgängig wegweisenden Beschilderung
- Verbesserung der Abstellanlagen
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Die Maßnahmen sind im vorliegenden Radverkehrskonzept berücksichtigt worden und wurden in den folgenden Kapiteln sowie bei der Entwicklung der konkreten Handlungsempfehlungen berücksichtigt.

3.3 Radverkehrskonzept 2008

Bisherige konzeptionelle Grundlage der Radverkehrsplanung in der Stadt Gifhorn war das Radverkehrskonzept von 2008 (SHP Ingenieure, 2008). In diesem enthalten waren ein Leitbild, Routen- und Maßnahmenvorschläge sowie bautechnische Standards. Ziel war bereits damals die Aufwertung der Bedeutung des Radverkehrs als gleichberechtigtes Verkehrsmittel. Das Radverkehrskonzept sollte als wesentlicher Baustein der städtischen Verkehrsentwicklungsplanung etabliert werden.

Im Zuge der Aufstellung des Radverkehrskonzeptes 2008 wurde zudem eine Internetumfrage durchgeführt, bei der beim Thema „Bauliche Mängel“ die Unterkategorien „Hindernisse auf dem/am Radweg“ (27%), „Radweg fehlt“ (23%) und „Bordsteinabsenkung (zu hoch, schmal, ...)“ (20%) genannt wurden und beim Thema „Sicherheitsmängel“ die Unterkategorien „Konflikte mit Autofahrern“ (40%) und „Ungesichertes Radwegende“ (19%) als wichtigste Punkte benannt wurden.

Hinsichtlich des Unfallgeschehens haben sich seitdem deutliche Verbesserungen eingestellt. Während beim Unfallgeschehen in den Jahren 2004, 2005 und 2006 insgesamt 80 / 91 / 112 Unfälle mit Fahrrad-Beteiligung auftraten (darunter 23 mit schwerverletzten Personen) waren dies in den Jahren 2017, 2018 und 2019 nur noch 32 / 31 / 69 Unfälle mit Fahrrad-Beteiligung (darunter 15 mit schwerverletzten Personen).

Im Radverkehrskonzept 2008 wurden zahlreiche Mängel identifiziert und Maßnahmen vorgeschlagen, die in linienhafte und punktuelle Mängel unterteilt wurden. Der Umsetzungsstand der 67 empfohlenen Maßnahmen bis Ende 2018 wurde im Zuge der Erarbeitung des Leitbildes Mobilität 2030 / Verkehrsentwicklungsplan bewertet. Durchgeführt wurden bis 2020 demnach erst 26 Maßnahmen, davon 14 kurzfristige (Umsetzungsstand somit 54%), 5 mittelfristige (Umsetzungsstand somit 26%) und 7 langfristige (Umsetzungsstand somit 32%) Maßnahmen, bezogen auf den 2008 genannten Zeithorizont.

Umgesetzte Empfehlungen (vgl. Leitbild Mobilität 2030):

- Aufhebung der Benutzungspflicht für Radverkehrsanlagen an vielen Abschnitten im Stadtgebiet
- Anlage von Schutzstreifen
- Zulassung des Radverkehrs in der Fußgängerzone zu bestimmten Tageszeiten
- Neubau straßenbegleitender Radwege oder gemeinsamer Geh- und Radwege (teilweise, bei Baumaßnahmen)

Die Einrichtung von Fahrradstraßen wurde nicht umgesetzt und bleibt weiterhin eine sinnvolle Maßnahme. Der Neu- und Ausbau von straßenbegleitenden und unabhängig geführten Geh- und Radwegen erfolgte nur in geringem Umfang (bspw. Knoten Katzenberg). Eine Verdeutlichung von Konfliktflächen durch nachträgliche Roteinfärbungen wurden ebenfalls nicht umgesetzt. Weiterhin notwendig ist die Umsetzung der vorgeschlagenen Radwegweisung auch für den Alltagsradverkehr auf Grundlage eines aktualisierten Radrouten-Netzes.

Insgesamt bestanden bei der tatsächlichen Umsetzung des Radverkehrskonzeptes 2008 erheblich Defizite.

3.4 Verkehrssicherheitskonzept Stadt Gifhorn

Derzeit wird neben dem Radverkehrskonzept auch ein Verkehrssicherheitskonzept für die Stadt Gifhorn erarbeitet. Das Verkehrssicherheitskonzept soll kurzfristig fertiggestellt werden.

Das Radverkehrs- und das Verkehrssicherheitskonzept wurden in enger Abstimmung bearbeitet. Die Belange des jeweils anderen Konzeptes sowie Schnittmengen wurden in Abstimmungsgesprächen geklärt und berücksichtigt. Querungsstellen über Straßen werden im Rahmen des Verkehrssicherheitskonzeptes behandelt und entfallen somit aus dem

Radverkehrskonzept. Bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen wurden Vorschläge aus dem Verkehrssicherheitskonzept berücksichtigt.

3.5 Regionales Radverkehrskonzept (RRVK) Großraum Braunschweig

Der Regionalverband Großraum Braunschweig erarbeitet derzeit ein Regionales Radverkehrskonzept (RRVK), das ein kommunenübergreifendes Radroutennetz beinhalten wird. Für den Ausbau von interkommunalen Radwegen sind die Radwegeverbindungen über die Verwaltungsgrenzen hinaus wichtig. Das Konzept liegt noch nicht öffentlich vor, eine Veröffentlichung und ein Beschluss des Regionalverbandes Großraum Braunschweig werden für 2022 erwartet.

Zur laufenden Aufstellung des RRVK haben Abstimmungsgespräche von BÖREGIO mit der Verwaltung der Stadt Gifhorn stattgefunden. Es erfolgte eine konzeptionelle Abstimmung. Die zuständige Vertreterin des Regionalverbandes war an Sitzungen des Arbeitskreises zum Radverkehrskonzept beteiligt.

3.6 Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (NRVP)

Auf Bundesebene wurde die bisherige bundesweite Strategie zur Förderung des Radverkehrs als Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (zuvor Nationaler Radverkehrsplan 2020) neu aufgestellt (Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2021). Dieser beinhaltet konkrete Vorschläge und Handlungsempfehlungen als Orientierung für die Akteure vor Ort. Im Bereich „Fahrrad & Infrastruktur“ lassen sich die als am wichtigsten bezeichneten Punkte wie folgt zusammenfassen (vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2021):

- **Geschlossene Radverkehrsnetze entwickeln und umsetzen**
 - Lückenlose, hierarchische Radverkehrsnetze, Koordination zwischen Kommunen, Berücksichtigung unterschiedlicher Nutzergruppen und Reduzierung von Konfliktpunkten.
- **Für schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende planen**
 - An Hauptstraßen bevorzugt Planung von separierten, barrierefreien Radverkehrsinfrastrukturen und an Knotenpunkten, Berücksichtigung der sozialen Sicherheit, Radfahren attraktiv gestalten.
- **Mischverkehr nur bei niedrigem Geschwindigkeiten und Kfz-Stärken**
 - Führung von Radfahrenden im Mischverkehr mit Kfz innerorts und außerorts nur bei niedrigen Geschwindigkeiten und Verkehrsstärken als gute Lösung, Begleitung durch geschwindigkeitsreduzierende bauliche Maßnahmen.
- **Radverkehrsinfrastruktur in die Fläche bringen**
 - Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen, begleitende Radverkehrsinfrastrukturen für klassifizierte Straßen, priorisierter Ausbau der definierten Radrouten.

- **Innerorts: Platz schaffen für gute Radverkehrsinfrastruktur**
 - Stadtverträgliche Konzepte durch Neuverteilung von Flächen des fließenden und ruhenden Verkehrs, hochwertige, breite Radverkehrsinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen, Fahrradstraßen als selbstverständliche Infrastrukturelemente im Nebennetz.
- **Neues ausprobieren und etablieren**
 - Modellvorhaben initiieren, bspw. flexible Straßenquerschnitte oder Integration von Mischverkehrslösungen sowie Wirtschaftsradwegen in das außerörtliche Radverkehrsnetz; neue straßenverkehrsrechtliche Voraussetzungen und finanzielle Unterstützung durch den Bund.

Der Nationale Radverkehrsplan beinhaltet auch Beispiele für fahrradfreundliche Verwaltungsstrukturen. Bspw. gelang es in Kiel und Hamburg, neue Formate und Strukturen der Zusammenarbeit zwischen Partnern aus Politik, Verwaltung, Stadtwerken und Interessenverbänden zu etablieren.

Für konkrete Maßnahmen in der Stadt Gifhorn kann der NRVP einen Bezug zur bundesweiten Diskussion um besseren Radverkehr herstellen, auch vor dem Hintergrund der Vergabe von Fördermitteln. Der NRVP identifiziert Themen, bei denen allgemeiner Handlungsbedarf gesehen wird.

3.7 Grundsätze der Radverkehrsplanung und Richtlinien

Als Grundlage für die Planungen wurden Gesetze, Richtlinien, Empfehlungen und bereits erarbeitete Konzepte verwendet.

Rechtskonformität

Das Planungsbüro BÖREGIO orientiert sich bei der Erstellung von Planungen an den geltenden gesetzlichen Vorgaben. Für den Radverkehr gibt es Vorschriften und Richtlinien, die bei der Erarbeitung von Radverkehrs- und Radwegkonzepten zu berücksichtigen sind und als Standardwerke bezeichnet werden. Die folgenden Regelwerke verdeutlichen den sogenannten „Stand der Technik“:

- Straßenverkehrsordnung (StVO 2021)
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV- StVO 2021)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV)
- Richtlinien integrierte Netzgestaltung (RIN 2008), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV)

- Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen 2000, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
- Technische Richtlinie des ADFC TR 6102

Vor dem Hintergrund der Rechtskonformität ist die novellierte Straßenverkehrsordnung (StVO) zu berücksichtigen:

- „Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mittel zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“ (VwV StVO §§39 bis 43)
- Der Radverkehr ist Fahrverkehr und wird damit dem fließenden Verkehr zugeordnet.
- Der Mindestabstand von 1,5 m beim Überholen von Radfahrenden innerorts und von 2 m außerorts muss eingehalten werden.
- Um folgenschwere Abbiegeunfälle zu verhindern, dürfen Lkw innerorts nur noch mit Schrittgeschwindigkeit rechts abbiegen, Lkw dürfen nur dann schneller abbiegen, wenn mit Radverkehr nicht zu rechnen ist.

Als weitere Grundsätze sind zu beachten:

- Radverkehrsanlagen sind bedarfsgerecht (Radverkehrsmenge, Gewährleisten von Überholen, Berücksichtigung von Lastenfahrrädern etc.) zu dimensionieren
- Bei konkurrierenden Flächenansprüchen, wie z. B. Flächen zur Sicherung des Radverkehrs versus Flächen für den ruhenden Verkehr, sind die Belange der Verkehrssicherheit für Radfahrende entsprechend zu gewichten
- Radverkehr darf nicht zulasten der schwächsten am Verkehr Teilnehmenden gehen, den zu Fuß Gehenden
- Die für Radverkehrsanlagen geltenden messbaren Mindestqualitätskriterien, wie z. B. Mindestbreite, Oberflächenbeschaffenheit und Sicht, gelten für benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen gleichermaßen

Verkehrssicherheit

Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität. Dies gilt für alle Verkehrsträger, insbesondere aber für zu Fuß Gehende und Rad Fahrende als schwächere Verkehrsteilnehmende. Unfallstatistiken fließen daher in die Radverkehrsplanung ein. Zur Sicherheit trägt ganz besonders eine Bündelung und Visualisierung des Radverkehrsnetzes bei.

- Freie Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehrsführungen
- Konfliktpotenzial zwischen Rad fahrenden und zu Fuß Gehenden auf gemischten Wegen
- Hervorhebung von Vorfahrt-Regelungen durch visuelle und bauliche Gestaltung von Radverkehrsanlagen an Grundstückszufahrten und untergeordneten Einmündungen

Fahrkomfort

Radfahren soll bei jeder Wetterlage und bei möglichst geringem Kraftaufwand und Verschleiß möglich sein. Eine entsprechende Oberflächenqualität wird notwendig. Unter Berücksichtigung der „Umwegevermeidung“ sind Strecken abseits großer Kfz-Verkehrsströme vorzuziehen. Rad Fahrende sollen zügig und direkt fahren können. Umwege, Hindernisse und sonstige kritische Stellen, an denen Rad Fahrende Zeit verlieren, sollen auf ein Minimum reduziert werden, sonst besteht die Gefahr der unrechtmäßigen ggf. gefährlichen „Abkürzungen“. Hier ist zu beachten, dass der subjektiv empfundene Fahrkomfort zum Teil gegensätzlich zur Rechtskonformität ist.

- Radverkehrsgerechte Absenkungen von Bordsteinen
- An den Radverkehr angepasste Straßenbeläge
- Direkte Radrouten
- Baulich getrennte Radwege bei hohem Verkehrsaufkommen

Finanzielle und bauliche Machbarkeit

Der Ausbau und die Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur sind eine wesentliche Belastung der Finanzen der Städte. Die Radverkehrsförderung bietet eine kostengünstige Alternative für die Verkehrsgestaltung in der Stadt. Als Nebeneffekt steigert der Radverkehr die Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen und damit auch die städtische Attraktivität. Es werden entsprechende investive und nichtinvestive Maßnahmen aufgezeigt. Für die Umsetzung der Maßnahmen wird empfohlen bestehende Fördermöglichkeiten entsprechend zu nutzen.

Gestaltung des Radverkehrsnetzes

Ein flächendeckendes Radnetz, so wie es in diesem Konzept vorgeschlagen wird, erfordert die Verknüpfung der einzelnen Strecken und Ergänzungen von fehlenden Verbindungen. Erst dann ermöglicht ein Radverkehrsnetz eine zeitgemäße und flexibel gestaltbare Mobilität, die sicherstellt, dass jedes Ziel im Einzugsbereich sicher und zügig mit dem Rad erreichbar ist.

- Beim Mischverkehr sollte die tägliche Verkehrsbelastung nicht mehr als 2.500 Kfz pro Tag (DTV) betragen
- Zusätzlich sind geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (z. B. Tempo 30 Höchstgeschwindigkeit) notwendig
- Alltagsziele (z. B. Schulen, große Arbeitsstätten, Bahnhöfe, Einkaufszentren) einbinden
- Radverkehrsverbindungen sollten nach Möglichkeit familienfreundlich sein, Mindestbreiten die das Befahren mit Kinderanhängern oder Lastenräder gut ermöglichen
- Schnelle und direkte Verbindungen zwischen den Ortschaften und der Kernstadt (möglichst) auf straßenbegleitenden Radwegen
- Sichere Führung und Querungen innerhalb der Ortschaften und der Kernstadt, queren an Lichtsignalanlagen bzw. Zebrastreifen

- Land- und forstwirtschaftliche Wege als Teile des Radwegenetzes sollten ganzjährig befahrbar und befestigt (Wassergebundene Decke, nicht zwingend versiegelt) sein
- Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel

4 Beteiligungsverfahren

Im Rahmen des Projektes wurde ein breiter Beteiligungsprozess mit verschiedenen Akteuren, den Bürgerinnen und Bürgern sowie Vereinen und Verbänden durchgeführt.

4.1 Bürger- und Bürgerinnenbefragung

Im Beteiligungsprozess wurde eine Bürger- und Bürgerinnenbefragung zur Gewinnung eines Stimmungsbildes durchgeführt. Die Befragung erfolgte im Zeitraum vom 15. April bis zum 15. Mai 2021. Die Bürgerinnen und Bürger konnten den Fragebogen aus dem Internet herunterladen, ausdrucken, sowie aus dem Magazin KURT ausschneiden und entweder per Post an das Planungsbüro BÖREGIO oder am Rathaus in den Briefkasten einwerfen. Zusätzlich wurden ein ausfüllbares PDF und die Übermittlung per Post angeboten.

Die Befragung sollte ein Stimmungsbild zum Thema Radverkehr in der Stadt Gifhorn widerspiegeln. Eine Repräsentativität war nicht vorgesehen. Insgesamt konnten 397 Fragebögen bei der Auswertung berücksichtigt werden. Die Ergebnisse werden in der Anlage 17 ausführlich dargestellt. Die wesentlichen Ergebnisse werden im Folgenden zusammengefasst:

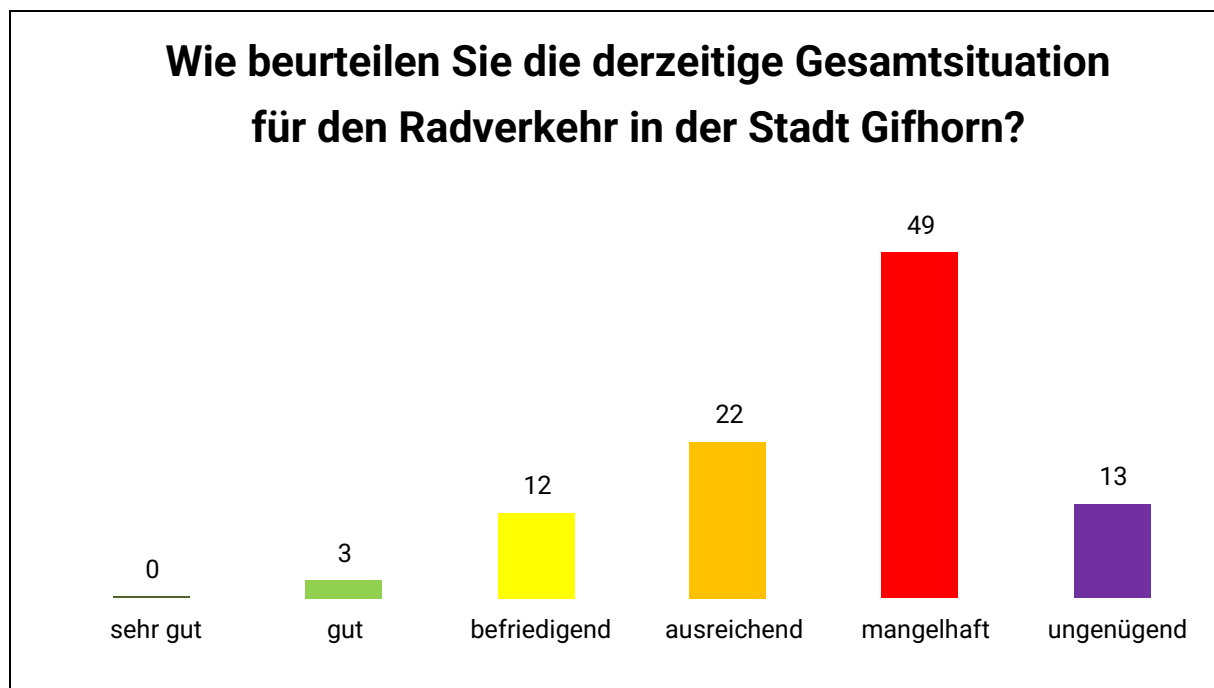


Abb. 4: Auswertung Fragebogen Radverkehr, Befragungszeitraum 15.4.2021 bis 15.5.2021, n=397, Angaben in Prozent, Quelle: BÖREGIO 2021

Hauptsächlich haben sich Berufstätige (57%) und Rentnerinnen und Rentner (35%) an der Befragung beteiligt. Mit je 4% stellen die nicht berufstätigen bzw. Hausfrauen und Hausmänner sowie die Schülerinnen und Schüler eine Minderheit in der Befragung dar. 81% der Beteiligten waren älter als 45 Jahre, hingegen nur etwa 1% unter 18 Jahren. 43% der Beteiligten waren weiblich und 56% männlich.

Wie bereits aus dem Fahrradklimatest der Stadt Gifhorn hervor ging, beurteilen die Bürgerinnen und Bürger die derzeitige Situation für den Radverkehr überwiegend als mangelhaft (siehe Abb. 4). Als Durchschnittsnote für den Radverkehr wurde eine Schulnote von 4,6 errechnet.

Nur 9% der Bürgerinnen und Bürger, die auf die Befragung geantwortet haben, verzichten nach eigener Angabe im Winter oder bei schlechtem Wetter auf die Nutzung des Rades oder Pedelecs. 59% gaben an, auch dann häufig oder immer Rad oder Pedelec zu fahren, im Vergleich zu 94% im Frühling bis Herbst bei gutem Wetter.

Schwerpunktmäßig gaben die Befragten an, das Fahrrad für Einkäufe/Erledigungen (38%) und Sport/Freizeit (40%) zu nutzen. Die Nutzung zur Arbeit wird mit lediglich 20% angegeben, ein Anteil der auch unter Berücksichtigung der lokalen Alterspyramide ausbaufähig sein dürfte. Hier wird Potential deutlich. Zur Schule/Ausbildung nutzen lediglich 2% der Befragten das Rad (siehe Abb. 5), was allerdings auf den geringen Rücklauf des Fragebogens bei jungen Menschen zurückzuführen ist.

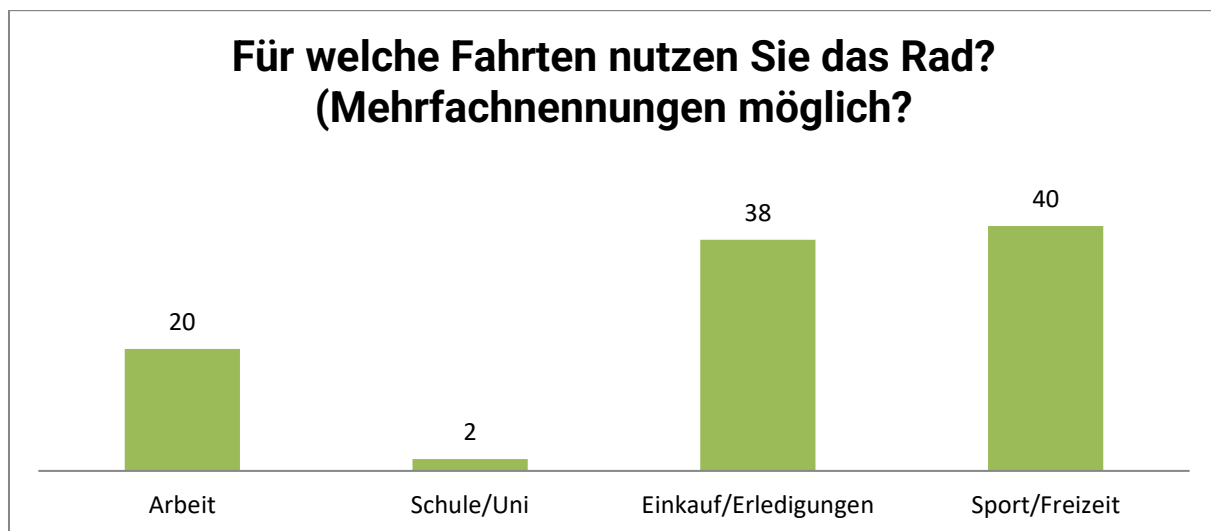


Abb. 5: Auswertung Fragebogen Radverkehr, Befragungszeitraum 15.4.2021 bis 15.5.2021, n=397, Angaben in Prozent, Quelle: BÖREGIO 2021

74 % der Bürgerinnen und Bürger gaben an, nicht zu wissen, bei wem sie Mängel im Radverkehr melden können. Aus der Antwort wird deutlich, dass in der Bürgerschaft ein größerer Bedarf besteht, eine direkte Ansprechperson zu haben, um Anliegen persönlich zu übermitteln. Die Befragten präferieren am ehesten digitale Meldemöglichkeiten per Website oder App (41% bzw. 24%). Jedoch möchte etwa ein Drittel der Befragten auch die Möglichkeit haben, Mängel per Telefon oder persönlich zu melden.

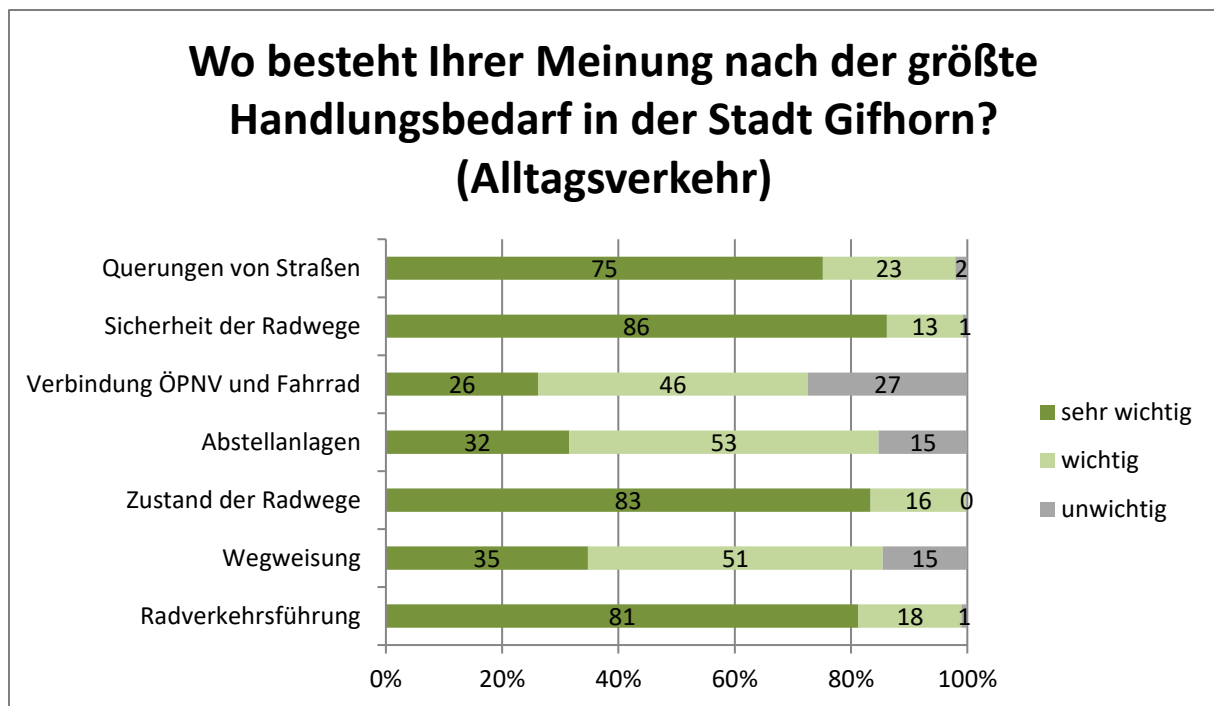


Abb. 6: Auswertung Fragebogen Radverkehr, Befragungszeitraum 15.04.2021 bis 15.05.2021, n=397, Angaben in Prozent, Quelle: BÖREGIO 2021

Mit mehr als 90 % der Nennungen bilden die Sicherheit der Radwege, der Zustand der Radwege und die Radverkehrsführung die Schwerpunkte für den größten Handlungsbedarf im Bereich des Radverkehrs. Die Abstellanlagen und die Wegweisung mit etwas mehr als 80% der Nennungen und dicht gefolgt der Verknüpfung ÖPNV und Fahrrad mit 72% werden von den meisten Befragten als sehr wichtig bis wichtig empfunden (sehr wichtig und wichtig zusammengenommen). Generell sehen die Bürgerinnen und Bürger einen starken Handlungsbedarf hinsichtlich des Alltagsradverkehrs; durchweg mehr als für den Freizeitradverkehr. Die infrastrukturellen Themen, die sich auf Gestaltung und Zustand der Radverkehrsführungen beziehen, nehmen mit deutlichem Abstand die vier vorderen Plätze des Interesses der Befragten ein (siehe Abb. 6).

Im Rahmen des Modellprojektes „Ganztägige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr“ wurden zudem zwei weitere Umfragen durchgeführt (siehe Kapitel 9.2).

4.2 Schulen, Schülerinnen-/Schülerbefragung und Schulradwege

Im Rahmen des Radverkehrskonzepts wurde im Oktober 2020 eine Schülerbefragung exemplarisch an der Dietrich-Bonhoeffer-Realschule und dem Otto-Hahn-Gymnasium durchgeführt. Der Fragebogen sowie eine vollständige Auswertung der Schülerbefragung ist in Anlage 18 enthalten.

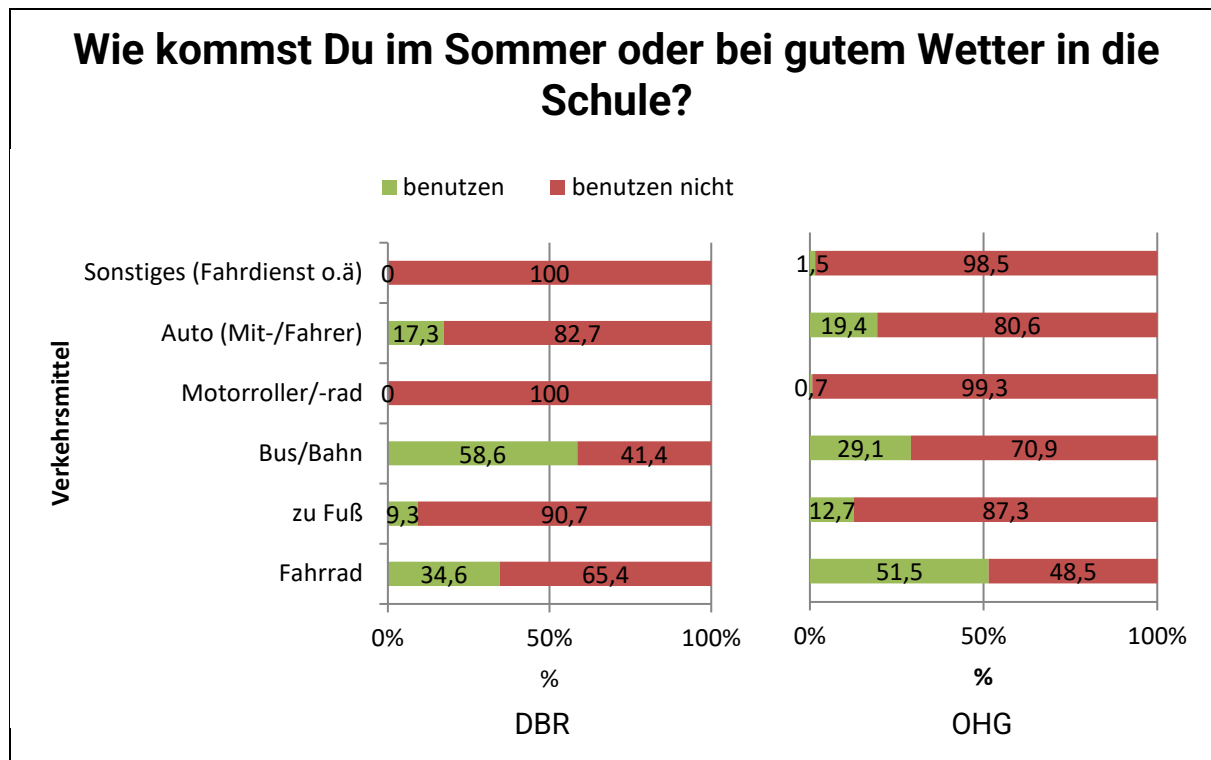


Abb. 7: Verkehrsmittelwahl an der Dietrich-Bonhoeffer-Realschule (DBR) (links) und dem Otto-Hahn-Gymnasium (OHG) rechts (DBR: n=75 und IHG: n=134), Quelle: BÖREGIO 2021

Insgesamt wurden 209 Fragebögen, davon 75 von den Klassenstufen 5, 7 und 9 (je 25) der Dietrich-Bonhoeffer-Realschule (DBR) und 134 von den Klassenstufen 5 (26), 7 (30), 9 (26), 11 (20) und 13 (32) des Otto-Hahn-Gymnasiums (OHG) ausgefüllt und anschließend ausgewertet. Anhand der Ergebnisse wird deutlich, dass die Fahrradbenutzung und Verkehrsmittelwahl je nach Schule erheblich variiert. Während am Otto-Hahn-Gymnasium zumindest im Sommer bzw. bei gutem Wetter 51,5% der Schüler angaben, mit dem Fahrrad zu kommen, waren dies an der Dietrich-Bonhoeffer-Realschule nur 34,6%. Dort wiederum war der Bus/Bahn-Anteil gut doppelt so groß (siehe Abb. 7).

Unter den Gründen, warum die Schülerinnen und Schüler nicht häufiger mit dem Fahrrad zur Schule kommen, war der am häufigsten genannte Grund, dass der Weg zu weit sei bzw. dass man mit dem Fahrrad zu lange oder länger als mit anderen Verkehrsmitteln Zeit benötigt. Als weitere Gründe wurden der unbequeme, gefährliche oder anstrengende Schulweg genannt oder die nicht vorhandene Möglichkeit, mit dem Fahrrad zu fahren. Auch zu schwere Schulranzen, Lustlosigkeit, das Wetter oder die Präferenz zum Autofahren mit eigenem Führerschein in den höheren Klassenstufen wurden genannt.

Auf die Frage, wie das Fahrradfahren an ihrer Schule attraktiver gemacht werden könne, wurde unter den Antwortmöglichkeiten ein klarer Handlungsbedarf zu Schaffung von mehr und bequemeren Abstellmöglichkeiten identifiziert (siehe Abb. 8). Zudem wurden frei zu formulierende Anregungen abgefragt. Genannt wurden hierbei unter anderem die Angst, angefahren zu werden, eine gute Asphaltierung der Wege, langsamerer Autoverkehr sowie die

Sicherheit bei den Fahrradständern. Oft wurden überfüllte Busse thematisiert, teilweise auch konkrete Anregungen zu Situationen auf dem Schulweg gegeben.



Abb. 8: Präferenzen zur Attraktivierung des Fahrrads unter Schülerinnen und Schülern der Dietrich-Bonhoeffer-Realschule (DBR) und des Otto-Hahn-Gymnasiums (OHG) (DBR: n=75, OHG: n=134), Quelle; BÖREGIO 2021

Es wurden auch die Schulhöfe hinsichtlich der Abstellanlagen und die Schulwege analysiert und bewertet. Darauf aufbauend wurden Vorschläge für bessere Abstellanlagen und Standorte formuliert.



Abb. 9: Schulhof des Otto-Hahn-Gymnasiums, Quelle: BÖREGIO 2021

Von BÖREGIO wurde ein exemplarischer Schulradwegeplan für den Bereich der Innenstadt erarbeitet (siehe Karte 6 in Anlage 6). Aufgrund der zentralen Lage wurde das Otto-Hahn-Gymnasium ausgewählt. Im Schulradwegeplan sind Radverkehrsanlagen im weiteren Umfeld der Schule, Bushaltestellen, Querungshilfen, Ampeln sowie Mängel in der Infrastruktur verzeichnet. Auf dieser Basis wurden Routenempfehlungen erarbeitet und kartographisch dargestellt (Hauptadwege zur Schule und weitere Schulwege im

Radverkehr). Die Wege zum Otto-Hahn-Gymnasium wurden in das Wegenetz des Radverkehrs aufgenommen. Die Abstellanlagen wurden ebenfalls am Otto-Hahn-Gymnasium sowie an der Dietrich-Bonhoeffer-Realschule erfasst, begutachtet, und bewertet (siehe Kapitel 5.3 und 7.7).

4.3 Beteiligung von Akteuren und Interessenvertretungen

Während der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wurden die fachliche Diskussion mit Interessenvertretern und -Vertreterinnen mit einem Arbeitskreis strukturiert. Der Arbeitskreis bestand aus Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung, dem ADFC, der Polizei und dem Regionalverband Großraum Braunschweig. In insgesamt vier Sitzungen wurden die Themen „Radverkehrsnetz“ (inkl. Bestandsanalyse), „Innenstadtquerung“, „Radverkehrsnetz und Qualitätsstandards“ sowie „Maßnahmen“ besprochen. Die Arbeitskreissitzungen wurden von BÖREGIO vorbereitet, moderiert und in Protokollen festgehalten (siehe Anlage 13).

Bei der Vorbereitung und Bewertung des Modellvorhabens „Gantztägige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr“ wurden darüber hinaus Vereine und Verbände, unter anderem die City-Gemeinschaft, Jugendvertreterinnen und -vertreter, der Seniorenbeirat und der Behindertenbeirat, beteiligt (siehe Anlage 12).

5 Zielgruppen der Radverkehrsförderung

Seit den 1990er Jahren untersucht der langjährige Radverkehrskoordinator der Stadt Portland (Oregon, USA), Roger Geller, warum einige Menschen Rad fahren und andere weniger oder gar nicht. Im Kern ging es damals wie heute um die Fragen: Für welche Menschen soll man planen? Welche Anforderungen haben verschiedene Menschen an die Fahrrad-Infrastruktur? Wie kann man Radverkehrsanlagen möglichst einladend gestalten? Dabei identifizierte er vier Typen von Radfahrenden, um die Wünsche verschiedener Nutzergruppen besser einzuschätzen (Abb. 10). Erhebungen aus Deutschland, unter anderem der zweijährlich erscheinende Fahrrad-Monitor (zuletzt 2021), legen nahe, dass diese Typologie im Grundsatz übertragbar ist. Nutzerzentrierte, soziologische Ansätze schlagen sich zunehmend auch in fachlichen Veröffentlichungen nieder (Graf, 2019).

Nach wissenschaftlichen Erhebungen (Dill 2016) variieren die Prozentzahlen, aber die größte Zielgruppe ist übereinstimmend die der „Besorgten“, die ein grundsätzliches Interesse am Radfahren haben, wenn es bequem ist und die Strecke sicher ist (siehe auch Abb. 10). Stressige Verkehrsführungen oder schlechte Infrastruktur halten sie jedoch davon ab. Sie bevorzugen besonders sichere, gut abgetrennte Radverkehrsführungen. Den „Sportiven“ hingegen ist eine eigenständige Fahrrad-Infrastruktur nicht wichtig – sie fahren ohnehin lieber unabhängig von Radwegen auf der Fahrbahn. Dazwischen befinden sich die „Überzeugten“, die mit wenig Angst fahren, aber auch gerne gut ausgebaute Radverkehrsanlagen nutzen.



Abb. 10: Die vier Zielgruppen der Radverkehrsförderung und ihr Anteil an der Bevölkerung
Quelle: Institut für innovative Städte (Hrsg.) 2019, Seite 185, Radverkehr von A-Z, 1. Auflage

Im Fahrrad-Monitor Deutschland 2021 (Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH 2021) werden die wichtigsten Wünsche der Zielgruppe aufgeführt.

- Das Rad wird bundesweit etwa zu gleichen Teilen als Verkehrsmittel wie zu Freizeitzwecken genutzt
- Mit zunehmender Wohnort-Größe steigt auch die regelmäßige Fahrradnutzung (Großstadt versus Kleinstadt)
- 63% der Radfahrenden geben an, dass sie sich sehr oder eher sicher fühlen (2019: 56%; 2017: 53%)
- Für Unsicherheit sorgen v.a. zu viel Verkehr (64% der Befragten, die sich unsicher fühlen), rücksichtslose Autofahrende (62%) und zu wenig separate Radwege
- Die Ausgabebereitschaft für ein neues Fahrrad liegt bei ca. 1.052 Euro
- Bike-Sharing-Angebote und Angebote für Lastenräder sind eher in Großstädten von Relevanz
- Die fünf dringlichsten Forderungen an die Politik
 - Mehr Radwege bauen (57%)
 - Bessere Trennung der Radfahrenden von den PKW-Fahrenden (53%) und den zu Fuß Gehenden (45%)
 - Mehr Schutz- und Radfahrstreifen (43%)
 - Sichere Fahrrad-Abstellanlagen (41%)
 - Mehr Fahrradstraßen einrichten (39%)

6 Bestandsanalyse

6.1 Radverkehrsanlagen

Die Abb. 11 stellt die vorhandenen Radverkehrsanlagen im Bereich der Stadt Gifhorn dar. An den Hauptverkehrsstraßen im inneren Stadtgebiet außerhalb des City-Rings sind häufig Radwege vorhanden, in geringem Umfang auch Schutzstreifen und Radfahrstreifen. Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr (gemeinsamer Geh- und Radweg oder Gehweg „Radverkehr frei“) sind in entlang des City-Rings sowie in den Außenbereichen und den Ortsteilen die überwiegende Führungsform. Nach der Aufhebung weiterer Benutzungspflichten in den letzten Jahren handelt es sich bei den dargestellten Radwegen teilweise um nicht beschilderte, nicht benutzungspflichtige, sogenannte „andere Radwege“ (im Gegensatz zu benutzungspflichtig beschilderten Radwegen und freigegebenen Gehwegen), bei denen Wahlfreiheit besteht, ob auf der Fahrbahn oder dem Radweg gefahren wird (siehe Abb. 11).

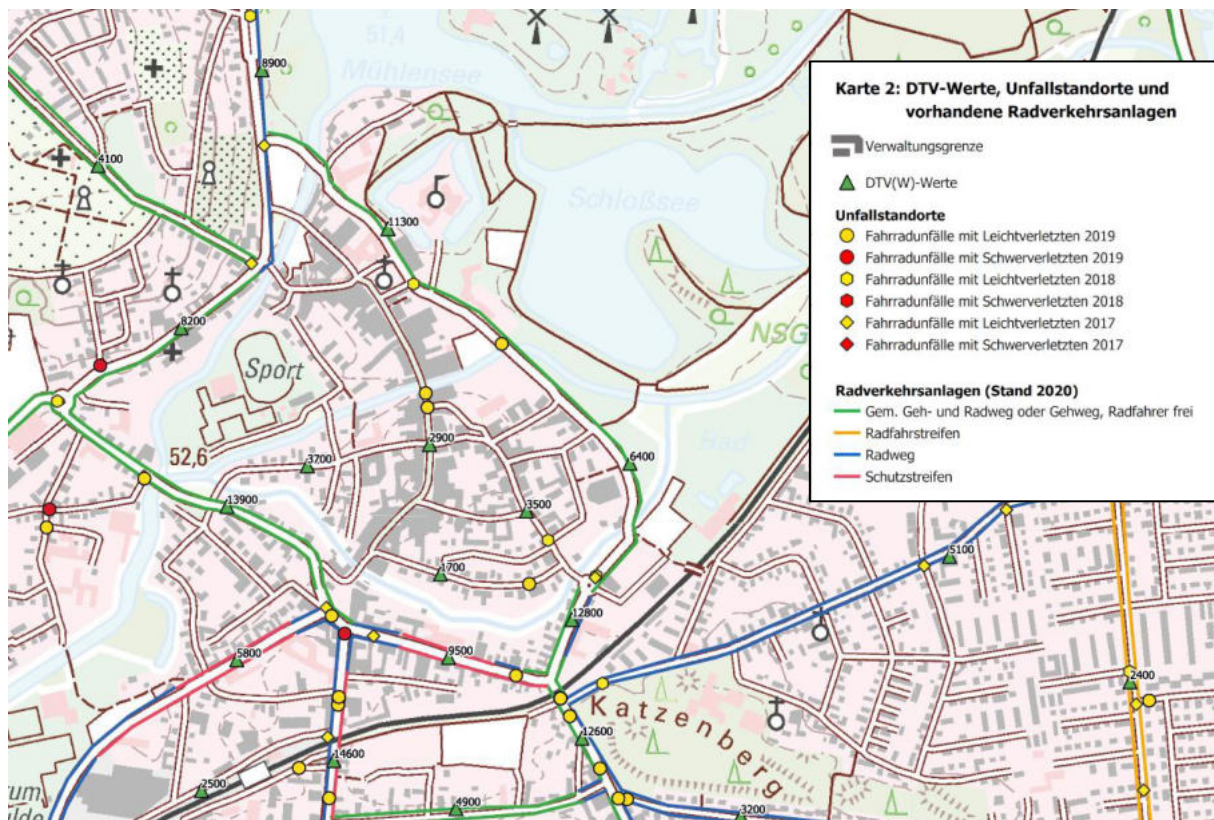


Abb. 11: Vorhandene Radverkehrsanlagen, DTV-Werte und Unfallstandorte (Karte 2, Ausschnitt)
Quelle: BÖREGIO 2021

Die Radverkehrsanlagen in Gifhorn lassen sich wie folgt charakterisieren:

- Häufig Unterschreitung von Mindestbreiten nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (siehe Tabelle 5, ERA 2010, FGSV)
- Erhebliche Komforteinschränkungen durch oft geringe Breiten, lauffunruhige Pflasterungen, Absenkungen an Einfahrten

- Geringe Separation der Hochbord-Radwege zum Fußverkehr
- Streckenweise erhebliche Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen zwischen den Radwegen und Fahrbahn durch parkende Autos, insbesondere an Einmündungen
- Gemeinsame, teilweise auch innerorts benutzungspflichtige Führungen mit dem Fußverkehr, besonders in den Ortsteilen
- Innerorts zunehmend Aufhebung der Benutzungspflicht von straßenbegleitenden Radwegen, im Einklang mit der Rechtslage

6.2 Unfallanalyse und DTV-Werte

Es wurden die gemeldeten Unfälle der Jahre 2017 bis 2019 ausgewertet. Insgesamt ereigneten sich 132 Unfälle mit Fahrradbeteiligung im Stadtgebiet. Die Unfallstandorte sind in Karte 2 (Anlage 2) dargestellt. In den drei Jahren ereigneten sich 32 Unfälle 2017, 31 Unfälle 2018 und 69 Unfälle 2019. Hauptsächlich ereigneten sich die Unfälle entlang der großen Hauptverkehrsstraßen (Braunschweiger Straße, Calberlaher Damm, Celler Straße, Lüneburger Straße, Hamburger Straße und Dannenbüttler Weg) mit starken Verkehrsbelastungen. Als häufigste Unfallursache ist das Einbiegen bzw. Kreuzen von Straßen festzustellen. Bei dieser Unfallart löst ein wartepflichtiger Verkehrsteilnehmer beim Einfahren oder Einbiegen in eine Kreuzung oder aus einer Einmündung einen Unfall mit einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug aus. Abbiegeunfälle belegen mit 26 Unfällen den zweiten Platz gefolgt von 20 Fahrnfällen (Unfälle ohne Fremdbeteiligung) auf dem dritten Platz.

Von den 132 Unfällen waren 117 Unfälle mit leichtverletzten Personen und 15 Unfälle mit schwerverletzten Personen festzustellen. Es ereigneten sich keine Unfälle mit getöteten Personen.

Bei den Unfallbeteiligten dominieren Unfälle zwischen Fahrrad und PKW in der Größenordnung von 20 bis 30 Unfällen pro Jahr im Zeitraum 2017 bis 2019. Unfälle zwischen Fahrradfahren kommen deutlich seltener vor (4 bis 10 pro Jahr). Unfälle zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden wurden kaum aufgenommen (0 bis 3 pro Jahr).

Insgesamt bewegt sich das Unfallgeschehen unter Beteiligung von Radfahrenden eher im niedrigeren Bereich im Vergleich der Städte ähnlicher Größe.

Hinsichtlich der Bewertung der Unfallursachen und -orte kann im Hinblick auf den Radverkehr festgehalten werden, dass Grundstückszufahrten, Straßeneinmündungen an stark befahrenen Straßen und Knotenpunkte ein besonders erhöhtes Unfallpotenzial beinhalten. Aus diesem Grund kommt der Hervorhebung der Bevorrechtigung des Radverkehrs an Grundstückszufahrten und nachgeordneten Einmündungen besondere Bedeutung zu. Durch klar sichtbare, durchgehende/ununterbrochene Radwege ohne spürbare Absenkung kann die Wartepflicht des Kfz-Verkehrs beim Kreuzen des Radweges intuitiv signalisiert werden (Aufpflasterungen,

Radwegüberfahrten mit Rampensteinen). Der Freihaltung von offenen, unverstellten Sichtbeziehungen kommt an allen Knotenpunkten besondere Bedeutung zu.

6.3 Fahrradabstellanlagen

Bereits im Leitbild Mobilität der Stadt Gifhorn (2020) wurden die Abstellanlagen in der Fußgängerzone detailliert erfasst. Im Rahmen des Projektes wurden weitere Abstellanlagen im Stadtgebiet begutachtet und bewertet. Die Fahrradabstellanlagen wurden in Stichproben im Untersuchungsgebiet überprüft. Dabei wurden die Dietrich-Bonhoeffer-Realschule und das Otto-Hahn-Gymnasium, sowie verschiedene Verknüpfungspunkte des ÖPNV, des Einzelhandels und größere Arbeitgeber (z. B. Continental oder IAV) betrachtet.



Abb. 13: Fahrradparkhaus am Bahnhof "Gifhorn Stadt", Quelle: BÖREGIO 2021

Positiv aufgefallen sind die Abstellanlagen am neu hergestellten Bahnhof „Gifhorn Stadt“ (siehe Abb. 13). Dort wurde ein Fahrrad-Parkhaus („Bike + Ride“) errichtet mit der Möglichkeit sein Fahrrad einzuschließen. Alternativ können die Fahrräder auch davor an sicheren und hochwertigen Haltebügeln angeschlossen werden. Teilweise sind die Anlehnbügel überdacht.



Abb. 12: Sichere Anlehnbügel (Klinikum), Quelle: BÖREGIO 2020

Im Bereich der Fußgängerzone in der Innenstadt wurde der Bestand an verschiedenen Radabstellanlagen aufgenommen. Beispielsweise befinden sich am Rathaus 18 überdachte Vorderradhalter (Spirale) und drei nicht überdachte Anlehnbügel. Positiv anmerken lässt sich, dass es sich bei vielen Radabstellanlagen um Anlehnbügel handelt, bei denen ein sicheres Abschließen des

Fahrrads am Rahmen möglich ist. Dies gilt auch für das Klinikum (siehe Abb. 12). Vorderradhalter, die nicht mehr aktuellen Qualitätsanforderungen entsprechen, sind derzeit weiterhin anzutreffen. Sie sollten im Laufe der Zeit durch zweckmäßige Abstellanlagen, den aktuellen Standards entsprechen, ersetzt und zahlenmäßig ergänzt werden (siehe Abb. 12).

Ein Schwerpunkt sollte dabei grundsätzlich auf Orte wie die Fußgängerzone, Haltestellen, Schulen, Öffentliche Einrichtungen, Nahversorgungszentren und Freizeitzentren gelegt werden.



Abb. 14: Hoher, ungedeckter Abstellbedarf am Otto-Hahn-Gymnasium, August 2020, Quelle: BÖREGIO 2020

An zwei Schulen wurde exemplarisch überprüft, welcher Bestand an Radverkehrsanlagen vorliegt. Die Fahrradabstellanlagen beispielsweise am Otto-Hahn-Gymnasium und der Dietrich-Bonhoeffer-Realschule bestehen aus einfachen Vorderradhaltern, an denen regulär kein sicheres Abschließen des Fahrrads am Rahmen möglich ist. Sie werden teilweise nicht von den Schülerinnen und Schülern genutzt. Viele stellen ihre Räder stattdessen im Zugangsbereich der Schulen ab (siehe Abb. 14). An allen Schulen sollten die einfachen Vorderradhalter durch Anlehnbügel mit Möglichkeit zum Anschließen des Rahmens ersetzt werden und dabei auf eine großzügige Anzahl Wert gelegt werden.



Abb. 15: Mit Umlaufsperrern hinderlich gestaltete Zuwegung am Otto-Hahn-Gymnasium, Quelle: BÖREGIO 2021

Teilweise fiel auf, dass die Zugänge zu den Abstellanlagen Hindernisse aufwiesen und unkomfortabel gestaltet waren. So war die Zuwegung zu einem der Abstellplätze am Otto-Hahn-Gymnasium, vermutlich aufgrund einer Steigung, mit Umlaufsperrern ausgestattet, die das Erreichen der Abstellanlagen beschwerlich machen (siehe Abb. 15). Da solche Hindernisse der Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad abträglich sind, sollten an dieser und ähnliche Stellen andere Lösungen gefunden werden. Die Zuwegung als letzte Wegabschnitte sollte besonders einfach und komfortabel gestaltet sein.

6.4 Wegweisung

Für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurde die bestehende Wegweisung bei den Befahrungen punktuell begutachtet.

Die vorhandene Wegweisung im Stadtgebiet Gifhorn bezieht sich auf die touristischen Radfernwege und ist teilweise fehlerhaft. Für den Alltagsradverkehr gibt es im Stadtgebiet keine Radwegweisung. Diese ist für die im vorliegenden Radverkehrskonzept definierten Routen herzustellen bzw. zu ergänzen.

Die touristische Wegweisung wurde von einem Planungsbüro im Auftrag des Landkreises Gifhorn überplant. Eine Umsetzung der Planungen steht noch aus. Diese ist daher in einem separaten Projekt entlang des Radverkehrsnetzes nach der Richtlinie der FGSV und Niedersächsischem Merkblatt zur Radverkehrswegweisung zu planen und umzusetzen (siehe Kapitel 8.7).



Abb. 16: Fehlender Hinweis auf Straßenseitenwechsel an der Lüneburger Straße 2021



Abb. 17: Zwischenwegweiser der touristischen Wegweisung mit nicht standardisiertem Gabelungssymbol und lokalen Aufklebern, Quelle: BÖREGIO 2021

Die Wegweisung in der Stadt Gifhorn muss dringend verbessert werden. Die alte Wegweisung des Landkreises Gifhorn ist nicht regelkonform.

Des Weiteren ist die Wegeführung an manchen Stellen im Stadtgebiet unklar z. B. an der Lüneburger Straße. In Richtung der Stadthalle muss der Radverkehr auf die östliche Seite auf den einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg wechseln. Dies wird den Radfahrenden zuvor nicht angezeigt. Daher ist eine sichere Radverkehrsführung nicht gegeben.



Abb. 18: Fehlerhafte Fahrradwegweisung im Stadtgebiet Gifhorn

6.5 Touristische Radwege

Durch das Stadtgebiet Gifhorn verlaufen vier Radfernwege bzw. touristische Radrouten: der Aller-Radweg, der Weser-Harz-Heide-Radweg, der AllerHoheit-Radweg und der Rundweg Südheide. Der Verlauf der touristischen Radrouten bzw. Radfernwege ist in Karte 5 (Anlage 5) dargestellt. In der Kernstadt verlaufen diese Radwege ab Gifhorn Schloss über den Calberlaher Damm und I. Koppelweg bis ins Gebiet des Clausmoors in Nordost-Südwest-Richtung gebündelt, mit einem Abzweig des Aller Hoheit-Radweges in die Fallerslebener Straße. Touristisch relevante Fahrrad-Abstellanlagen konzentrieren sich auf die Fußgängerzone. Am Schloss befindet sich eine sehr gute Infrastruktur in Form von Ladestationen, überdachten Abstellanlagen und Schließfächern.



Abb. 19: Elektro-Ladesäule mit Schließfächern am Schloss, Quelle: BÖREGIO 2021



Abb. 20: Unzureichende Infotafel mit Abstellanlagen am Mühlenmuseum

Ein hohes Radverkehrsaufkommen besteht gerade im Sommer zum und am Tankumsee, der ein beliebtes Freizeitziel für die Gifhornerinnen und Gifhorner darstellt.

7 Radverkehrsnetz 2022

Das Radverkehrsnetz der Stadt Gifhorn wird hierarchisch in drei Kategorien unterteilt: Vorrangrouten, Hauptrouten und Nebenrouten. Diese Unterteilung ermöglicht eine detailliertere Priorisierung der Maßnahmen im Handlungskonzept.

Der Ausgangspunkt für die Netzentwicklung war ein Wunschliniennetz, das die Verbindung der Ortsteile mit dem zentralen Bereich der Innenstadt sowie untereinander sicherstellt. Eingeflossen ist zudem das Radroutenkonzept des Radverkehrskonzeptes 2008. Darauf aufbauend wurden bei der Netzgestaltung die An- und Verbindung kleinteiligerer Quellen und Ziele berücksichtigt, insbesondere der Bahnhöfe, größerer Arbeitsstätten, Einzelhandel, Freizeitangebote, KiTas, Schulen, und Verwaltung. Konzentrationen von Arbeitsstätten und Schulen waren bei der Netzplanung besonders zu berücksichtigen (z. B. BBS II, Dietrich-Bonhoeffer-Realschule, Otto-Hahn-Gymnasium). Zur Anbindung des Netzes an die Radwegenetze der Nachbarkommunen und darüber hinaus wurden an den Gebietsgrenzen Anknüpfungsstellen festgelegt. Daraus resultiert das sternförmige Vorrangnetz, das direkte Verbindungen in die Ortsteile gewährleistet.

In einer ausführlichen Bestandsanalyse wurden vorhandene Radverkehrsanlagen dargestellt, befahren und analysiert, zudem fehlende Radverkehrsanlagen und der Bedarf für Lückenschlüsse festgehalten. Des Weiteren wurden Verkehrsstärken (DTV-Werte) und Straßenquerschnitte der Gifhorner Straßen und Unfallkarten betrachtet.

Bei der Entwicklung des Netzes wurde der Schülerradverkehr berücksichtigt. Hierfür wurde exemplarisch für das ausgewählte Otto-Hahn-Gymnasium ein Schulradwegeplan erstellt (siehe Karte 6 in Anlage 6). In diesem sind für den Schulradverkehr wichtige Routen, die vorhandene Infrastruktur, Haltestellen, Ampeln und Gefahrenstellen verzeichnet. Berücksichtigt wurde auch die Vorarbeit der Auswahl der Schulradwege zum Otto-Hahn-Gymnasium (SHP 2008).

Auf dieser Datengrundlage wurde das Wunschliniennetz sowie die anzubindenden Quellen und Ziele auf reale Straßen- und Wegeverläufe umgelegt. Prinzipielles Ziel dabei war es, große Hauptverkehrsstraßen möglichst zu vermeiden. Aufgrund von nur an wenigen Stellen vorhandenen parallel verlaufenden Straßen war dies nur begrenzt möglich. Außerorts wurden, soweit möglich, wenig befahrene oder für den Kfz-Verkehr gesperrte Wege eingebunden. Zu berücksichtigen waren dabei auch natürliche (z.B. Wälder, Wasserläufe) und bauliche Barrieren (z.B. Bebauung, Straßen). Dabei wurden die Radrouten entsprechend ihrer Bedeutung im Wegenetz und der zu erwartenden Radverkehrsstärken bewertet und in Netzkategorien (Vorrang-, Haupt-, und Nebenrouten) eingeteilt.

Die Netzkategorien sind jeweils mit Qualitätsstandards verknüpft, die dann bei Neu- und Umbaumaßnahmen je nach im Netzplan kategorisierten Straßen und Wegen angewendet werden. Die Hierarchie der Vorrang-, Haupt- und Nebenrouten legt eine Gewichtung der Maßnahmen in den nächsten Jahren nahe. Die Umsetzung auch größerer baulicher Maßnahmen sollte vornehmlich bei den Vorrangrouten begonnen werden. Diese haben die größte Verkehrsbedeutung, sodass Verbesserungen die meisten positiven Auswirkungen für den Radverkehr haben werden.

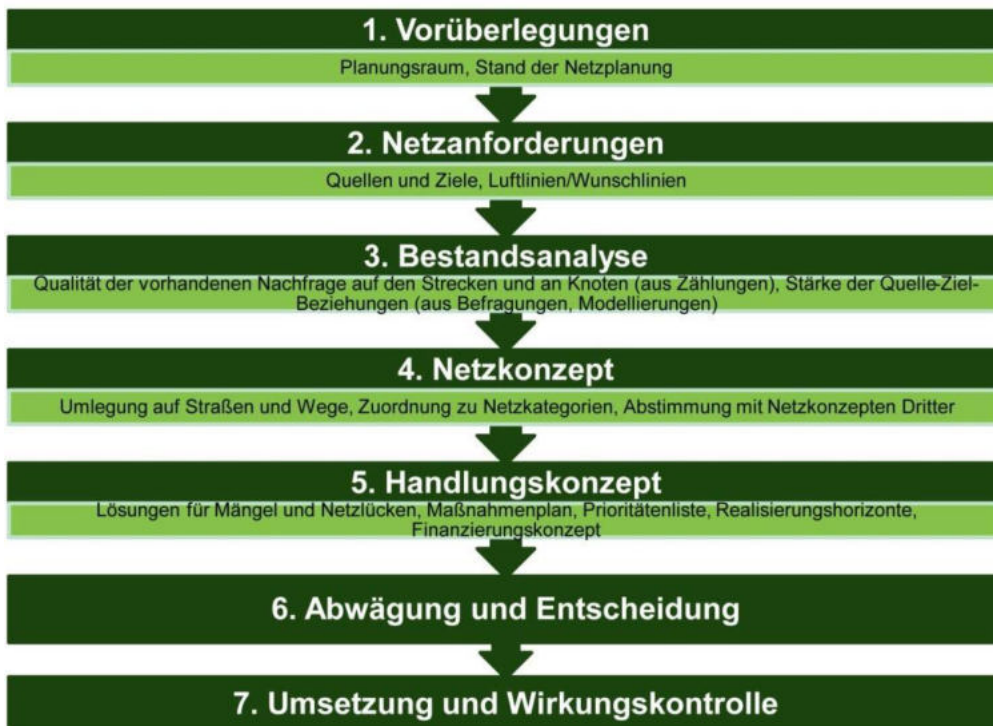


Abb. 21: Planungsablauf einer Radverkehrsnetzplanung für den zielorientierten Alltagsradverkehr, Quelle: (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010)

7.1 Politische Beschlüsse zum Radverkehrsnetz

Während der Auftragsbearbeitung wurden bereits Teilergebnisse mit der Verwaltung abgestimmt und durch die politischen Gremien beschlossen. Die behandelten Themen wurden der Öffentlichkeit jeweils präsentiert und mündeten schon während der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes in politische Beschlüsse:

1. Zukünftige Lage von Querungsmöglichkeiten in der Innenstadt in Nord-Süd-Richtung
2. Priorisiertes Radverkehrsnetz und Qualitätsstandards künftiger Radverkehrsanlagen
3. Maßnahmenliste

Die Verwaltungsvorlagen, Anlagen und politischen Beschlüsse zu den Meilensteinen sind in den Anlagen 9, 10 und 11 enthalten. Der Beschluss über die zeitweise ganztägige Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr ist der Anlage 12 zu entnehmen.

Der Netzplan für das Zielnetz wurde zusammen mit den Qualitätsstandards für Vorrang-Haupt- und Nebenrouten als Meilenstein 2 nach Beteiligung der Ortsräte vom Rat der Stadt Gifhorn in der Sitzung am 13.12.2021 beschlossen (siehe Anlage 10).

7.2 Netzhierarchie

Verkehrswegekategorien

Die Grundlage für die Konzeption von Radverkehrsnetzen bilden die Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Diese unterscheiden Verkehrswegekategorien und geben für diese typische, angestrebte Fahrgeschwindigkeiten an. Dabei erfolgt eine Differenzierung zwischen bebauten und unbebauten Gebieten. Es handelt sich um durchschnittliche Geschwindigkeiten, in denen die Zeitverluste an Knotenpunkten durch Anhalten und Warten bereits einberechnet sind. Daher werden die für Radfahrende tatsächlich erreichbaren Geschwindigkeiten höher sein (siehe Tab. 1).

Kategoriengruppe		Kategorie		angestrebte, durchschnittliche Fahrgeschwindigkeiten	max. Zeitverluste je km
AR	Außerhalb bebauter Gebiete	AR II	Überregionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30 km/h	15 s
		AR III	Regionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30 km/h	25 s
		AR IV	Nahräumige Radverkehrsverbindung	20 bis 30 km/h	35 s
IR	Innerhalb bebauter Gebiete	IR II	Innergemeindliche Rad-schnellverbindung	15 bis 25 km/h	30 s
		IR III	Innergemeindliche Rad-hauptverbindung	15 bis 20 km/h	45 s
		IR IV	Innergemeindliche Rad-verkehrsverbindung	15 bis 20 km/h	60 s

Tab. 1: Verkehrswegekategorien für den Radverkehr und ausgewählte Zielgrößen für die Gestaltung nach RIN 2008 (Tab. 15, S. 26) und ERA 2010 (Tabelle 2, S. 10), Quelle: Eigene Zusammenstellung BÖREGIO 2021

Die Strecken der Netzkategorien II und III sollten mit einer wegweisenden Beschilderung versehen werden. Strecken der Netzkategorie IV dann, wenn sie Bestandteil eines

Wegweisungsnetzes sind. Für die innerörtlich verlaufenden Netzabschnitte ist eine Beleuchtung vorzusehen.

Auf Netzebene konkretisiert die FGSV in der ERA 2010 weiter, dass 90% der Einwohner maximal 200 m von einer Hauptverbindung entfernt wohnen sollten, was durch Maschenweiten von 200 bis 1.000 m gewährleistet werden soll. Umwege im Netz sollen minimiert werden. Hierfür sollen Umwegfaktoren von max. 1,2 gegenüber den kürzest möglichen Verbindungen sowie 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen eingehalten werden (ERA 2010).

Vorrangrouten

Das Vorrangnetz besteht aus den sogenannten Vorrangrouten (Kategorie IR/AR II der ERA 2010). Es wird planerisch davon ausgegangen, dass auf diesen Verbindungen die meisten Radfahrer fahren oder fahren werden. Daher haben die Vorrangrouten die höchste Priorität im Netz und bei den Handlungsempfehlungen. Das Vorrangroutennetz der Stadt Gifhorn bindet die einzelnen Ortsteile der Stadt Gifhorn strahlenförmig an die Innenstadt an. Über die Nord-Süd-Verbindung und die Ost-West-Verbindung werden auch die Nachbarkommunen des Landkreises Gifhorn und weiterführend die Nachbarlandkreise wie z. B. Uelzen bzw. kreisfreien Städte wie Braunschweig, Wolfsburg und Peine angebunden.

Vorrangrouten sollen besonders komfortabel, sicher und schnell mit dem Rad zu befahren sein. Daher verlaufen Vorrangrouten sofern möglich über eigene Radverkehrsanlagen abseits der Fahrbahn. Dabei sind die Wegebreiten von zwei Metern bei Einrichtungsradwegen die Vorgabe. Zweirichtungsradwege sollen zukünftig möglichst nicht mehr innerorts neu angelegt werden. Außerorts sollen Zweirichtungsradwege als gemeinsame Geh- und Radwege eine Breite von 2,50 m erhalten. Innerhalb der Ortschaften und der Stadt auf Straßen mit einer Verkehrsbelastung von weniger als 5.000 Kfz/Tag sind auch Fahrradstraßen und die Führung als Mischverkehr bei Tempo 30 angemessene Führungsformen.

Innerorts soll dem Radverkehr trotz Zeitverlusten an Kreuzungen und unvermeidlichen Ampeln angemessen hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten von 15 bis 25 km/h ermöglicht werden. Hierfür sollen separate Fahrradampeln errichtet werden, mit denen der Radverkehr im Signalumlauf speziell berücksichtigt werden kann und mit denen der Radverkehr auf ihn abgestimmte Freigabezeiten erhalten kann. An Kreuzungen ist eine „grüne Welle“ für das zügige Fahren vorzusehen. Bei einer „grünen Welle“ wird von einer durchschnittlichen Fahrtgeschwindigkeit von 20 bis 25 km / h ausgegangen. An Kreisverkehren sollen Vorrangrouten separate, ebenfalls kreisrunde Radwege neben der Fahrbahn erhalten (auch als niederländische Variante bekannt).

Haupttrouten

Die Haupttrouten bilden die zweite Stufe in der Netzkategorisierung (IR/AR III). Als Grundnetz stellen sie Querverbindungen zwischen den Vorrangrouten untereinander her und breiten das Netz in die Fläche aus, um Quellen und Ziele im Stadtgebiet anzuschließen.

Für sie gelten die gleichen Qualitätsstandards wie für die Vorrangrouten. In der Prioritätensetzung für Baumaßnahmen zum Erreichen der Qualitätsstandards sind die Vorrangrouten jedoch zu bevorzugen.

Nebenrouten

Nebenrouten stellen ergänzende Netzelemente dar, die innerorts nur auf schwächer befahrenen Nebenstraßen verlaufen. Eine Wegweisung ist für Nebenrouten nicht vorgesehen.

Qualitätsstandards und Führungsformen

Für die Umsetzung von Maßnahmen in der jeweiligen Netzstufe wurden in enger Abstimmung mit der Stadt Qualitätsstandards für die verschiedenen, möglichen Führungsformen entwickelt (siehe Anlage 8). Diese wurden gemeinsam mit dem hierarchisierten Netzentwurf für das Radverkehrsnetz als politischer Meilenstein 2 vom Rat der Stadt Gifhorn beschlossen und sollen bei zukünftigen Baumaßnahmen zur Anwendung kommen.

7.3 Radverkehrsnetz der Stadt Gifhorn

In der Abb. 22: ist das Radverkehrsnetz 2022 der Stadt Gifhorn zu ersehen. In der Anlage 3 ist die Karte vollständig beigefügt.

7.4 Lückenschlüsse

Im Radverkehrsnetz haben sich vier Lücken herauskristallisiert, die es langfristig zu schließen gilt:

1. Die Nord-Süd-Querung der Innenstadt ist aufgrund der Ausweisung des Steinwegs als Fußgängerzone nur über den sogenannten City-Ring ganztägig gewährleistet. Die hohen Verkehrszahlen auf den Straßen des City-Rings erschweren eine sichere Radverkehrsführung. Um diese Lücke zu schließen, ist eine ganztägige Befahrbarkeit der Fußgängerzone im Schrittempo in einer Testphase umgesetzt worden. Im Nachgang wurde die ganztägige Öffnung für den Radverkehr zurückgenommen. Eine Befahrung mit dem Fahrrad ist somit (leicht erweitert) nur von 17 Uhr bis 12 Uhr am Folgetag sowie sonntags ganztägig zulässig. Bei einer zukünftigen Umgestaltung soll die Befahrbarkeit für den Radverkehr mitgedacht werden und bauliche Maßnahmen zur Minimierung von Konflikten mit dem Fußverkehr vorgesehen werden. Gerade wegen der fehlenden ganztägigen Freigabe

kommt einer Ertüchtigung des City-Ring eine zentrale Bedeutung zur Vernetzung der konzipierten Radrouten zu.

2. Der Verbindungsweg zwischen der Winkeler Straße und dem Anglerweg stellt aufgrund seines Zustandes ebenfalls eine Netzlücke dar. Der Weg führt neben einem Parkplatz entlang und ist nicht ausreichend ausgeschildert. Er wird dennoch bereits von Radfahrenden und zu Fuß gehenden genutzt. Diese Verbindung sollte gestärkt werden, insbesondere die Anbindung an die Winkeler Straße (Querungsbedarf).
3. Über das alte Krankenhausgelände zwischen der Bergstraße und der Feldstraße soll eine neue Verbindung geschaffen werden. Diese Planung ist im Radverkehrskonzept als noch bestehende Lücke im Netz aufgenommen worden.
4. Die Wirtschaftswege zwischen der Wolfsburger Straße bis zur Rockwellstraße auf dem Weg zum Bahnhof Süd sind auszubauen um eine direkte Verbindung zum Bahnhof Süd der Stadt Gifhorn zu schaffen.

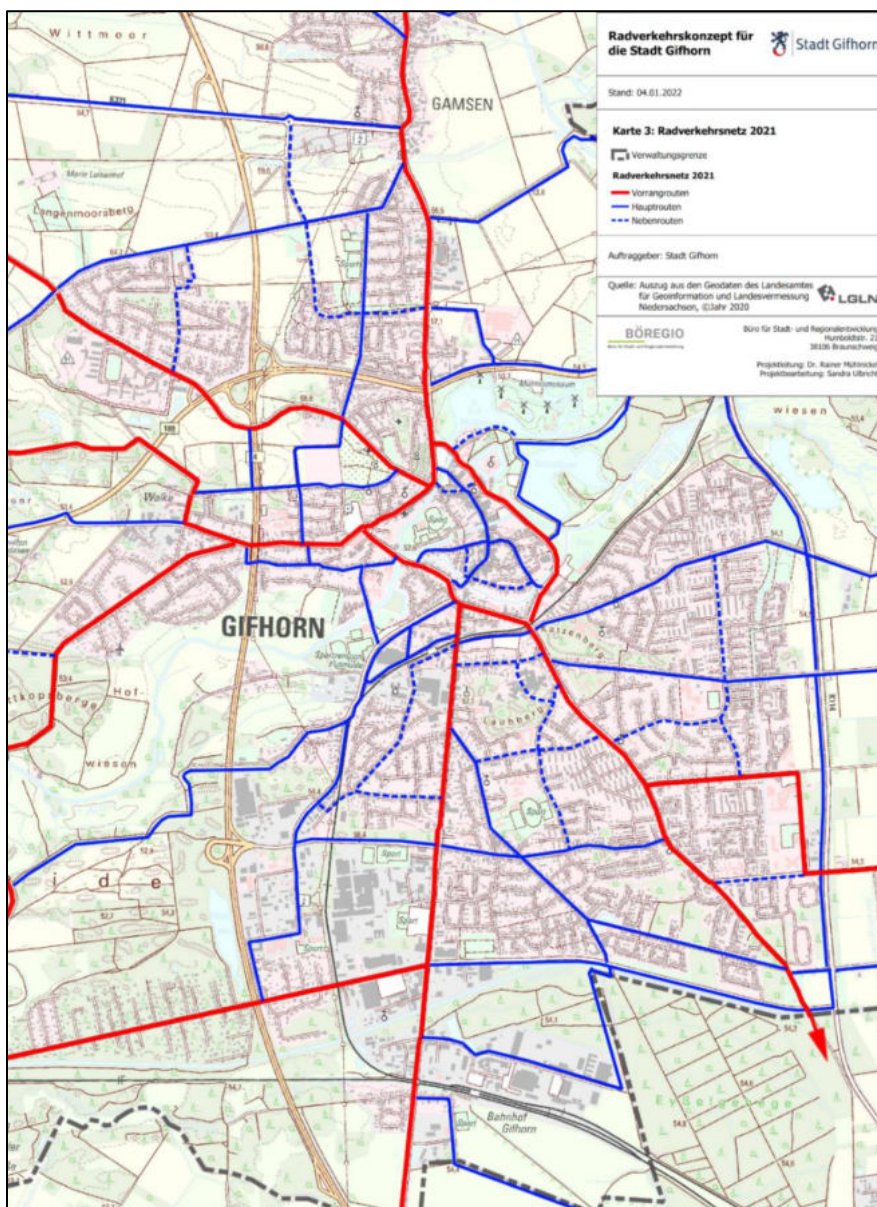


Abb. 23: Radverkehrsnetz 2022 (Karte 3, Ausschnitt), Quelle: BÖREGIO 2021

8 Handlungskonzept

8.1 Politische Beschlüsse zu den Standards, lokalen und globalen Maßnahmen

Der Rat der Stadt Gifhorn hat nach Beteiligung der Ortsräte in seiner Sitzung am 13.12.2021 die Standards für das Radverkehrsnetz (siehe Anlagen 8 und 9) beschlossen.

In der Sitzung des Rates der Stadt Gifhorn am 28.03.2022 wurde nach der Beteiligung der Ortsräte eine Maßnahmenliste mit globalen und lokalen Maßnahmen als Meilenstein 3 beschlossen. Die abschließend beschlossene Maßnahmenliste ist der Anlage 11 zu entnehmen.

8.2 Maßnahmenliste und Dringlichkeiten

Die Bestandsanalyse des vorliegenden Radverkehrskonzeptes 2022 und die Wünsche der Einwohner und Einwohnerinnen aus der Bürgerbefragung für die Stadt Gifhorn zeigen die gleichen Ergebnisse. Grundsätzlich besitzt die Stadt Gifhorn ein großes Potenzial und eine gute Ausgangslage für die Förderung des Radverkehrs. Aus diesen Gründen soll die Fahrradinfrastruktur in der Kommune dringend verbessert werden. Die Defizite und Forderungen an die Stadtverwaltung können wie folgt zusammengefasst werden:

- Ein ausgewiesenes Radwegevorrangnetz ist (für die Verwaltung) dringend notwendig.
- Die meisten Unfälle mit Beteiligung Radfahrender ereigneten sich in den vergangenen Jahren auf den großen Hauptverkehrsstraßen der Stadt Gifhorn.
- Die Knotenpunkte (Große Kreuzungen wie der Schillerplatz) sollten sicher gestaltet und die Führung für den Radverkehr sofort erkennbar sein.
- Die Radverkehrsanlagen innerhalb der Stadt Gifhorn sind oftmals zu schmal und der Zustand der Radverkehrsanlagen muss verbessert werden.
- Eine farblich einheitliche Gestaltung der Radverkehrsanlagen ist notwendig, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.
- Rotmarkierungen und Piktogrammketten sind noch stärker zu berücksichtigen.
- Die Wegweisung muss verbessert werden.
- Das Angebot an Fahrradabstellanlagen muss erweitert und qualitativ aufgewertet werden.
- Das Modell Fahrradstraße soll in Gifhorn eingeführt werden.

Es wurden globale, stadtweit übergeordnete Maßnahmen sowie lokale, punktuelle Maßnahmen basierend auf dem Radverkehrsnetz und den Qualitätsstandards entwickelt und tabellarisch dargestellt (Maßnahmenliste BÖREGIO, siehe Anlage 7). Die Mängel sind in Karte 4 (Anlage 4) mit Nummern auf dem Radverkehrsnetz dargestellt. Die Tabelle besteht aus einer fortlaufenden Nummer, einer Mängel-Nummer., einer Angabe der Ortschaft sowie der Straße/des Knotenpunktes. Es wird dargestellt, welche Routenart (Vorrang-, Haupt-, Nebenroute) betroffen ist und ob es sich um einen Schulweg handelt. Die Mängel werden

beschrieben und es erfolgt eine Differenzierung zwischen kurzfristigen (Umsetzung bis 2025) und mittel- bis langfristigen Handlungsempfehlungen (Umsetzung bis 2030).

Die durch den Rat der Stadt Gifhorn abschließend beschlossenen globalen und die lokalen Maßnahmen mit deren Handlungsempfehlungen sind der Anlage 11 zu entnehmen. Die Handlungsempfehlungen sind zeitnah und fortlaufend im gesamten Stadtgebiet umzusetzen.

In der durch den Rat der Stadt beschlossenen lokalen Maßnahmenliste sind die folgenden Handlungsempfehlungen dargestellt (Anlage 11):

- 9 Handlungsempfehlungen zur Änderung der Radverkehrsführung
- 13 Handlungsempfehlungen zur Wegeverbreiterung
- 18 Handlungsempfehlungen zum Neubau von Radverkehrsanlagen
- 8 Handlungsempfehlungen zur Ausbesserung des Bodenbelags bzw. Befestigung des Bodenbelags
- 1 Handlungsempfehlung zur Umgestaltung eines konfliktreichen Knotenpunktes
- 1 Handlungsempfehlung zur Beseitigung eingeschränkter Nutzbarkeit
- 1 Handlungsempfehlung zur Beseitigung einer Gefahrenstelle
- 1 Handlungsempfehlung zur Öffnung einer Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung

Nachfolgend werden die verschiedenen Handlungsempfehlungen anhand von Musterlösungen erläutert und mit je ein bis zwei Beispielen aus Gifhorn erläutert. Diese sind auf die Mängel in der Maßnahmenliste möglichst anzuwenden.



Abb. 24: Presseartikel aus der Aller-Zeitung am Freitag, 11. März 2022

8.3 Radverkehrsanlagen

Mit der Herstellung von neuen und verbesserten Radverkehrsanlagen erhält das konzipierte Radverkehrsnetz seine praktische Relevanz. Die Bevorzugung von Maßnahmen entlang der Vorrangrouten sorgt dabei für einen möglichst großen Nutzen der eingesetzten Mittel.

Die wichtigsten Maßnahmen können wie folgt genannt werden:

- Neubau und Ausbau (Verbreiterung) straßenbegleitender Radwege oder gemeinsamer Geh- und Radwege
- Anlage von Schutzstreifen und Radfahrstreifen
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Neubau und Ausbau selbstständig geführter Geh- und Radwege
- Zulassung des Radverkehrs in zusätzlichen Fußgängerabschnitten
- Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung



Abb. 25: Einrichtungsradschwergewicht am Calberlaher Damm mit 1,60 Breite, BÖREGIO 2021



Abb. 26: Gehweg „Radverkehr frei“ in der Celler Straße BÖREGIO 2021

Die wichtigsten Breitenmaße der verschiedenen Arten von Radverkehrsanlagen sind in Tab. 2 aufgeführt.

In der Stadt Gifhorn sind aufgrund der breiten Straßen und teilweise enger Straßenräume viele Gehwege als „Radverkehr frei“ gekennzeichnet. Die Gehwege werden in beide Richtungen genutzt und sind unter 3 m breit (siehe Abb. 26). Ein positives Beispiel hingegen sind die Einrichtungsradschwergewichte im nördlichen Bereich des Calberlaher Damm. Diese sind jeweils 1,60 m breit und unterscheiden sich deutlich in der Gestaltung von den Gehwegen (Abb. 25). Baulich neu angelegte Radwege sollen in Zukunft ein Mindestmaß von 2 m im Stadtgebiet aufweisen und sich farblich wie in der Abb. 24 absetzen. Außerdem sollen bei baulich neu angelegten Radwegen weitere Vorgaben berücksichtigt werden.

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	–	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	–	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtung- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)		0,75 m	
einseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

¹⁾ Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

Tab. 2: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen, ERA 2010, Tabelle 5, S.17, (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010)

Durch laufruhige Oberflächen mit wenigen Erschütterungen kann der Komfort auf Radwegen, der die Verkehrsmittelwahl entscheidend mit beeinflusst, stark verbessert werden. Dies ist bei der baulichen Planung einer stadtweit möglichst einheitlichen Gestaltung der Radwege zu berücksichtigen. Ideal und am laufruhigsten sind Ausführungen in Asphalt. Bei Festlegung auf eine Pflasterung lassen sich Verbesserungen zum Bestand jedoch oftmals bereits durch die Wahl geeigneter Steine erzielen. Vorteilhaft sind möglichst großformatige Pflasterplatten (bspw. 30/30 cm oder größer), ein Muster mit möglichst wenig Fugen in Fahrtrichtung und mit glatter, rutschfester Oberfläche. Pflastersteine mit Fasse sind zu vermeiden, da sie einen deutlich negativen Einfluss auf den Komfort bewirken.

Eine Variante von baulichen Radwegen sind sogenannte „Kopenhagener Radwege“, die auf halber Höhe zwischen Fahrbahn und Gehweg angelegt werden. Da an Zufahrten ein geringerer Höhenunterschied zur Fahrbahn durch Rampen zu überwinden ist, kann die Anlage von Radwegüberfahrten ohne Längs- und Querneigung des Radweges hierdurch vereinfacht werden. Der Gestaltung des Höhenunterschiedes zum Gehweg ist hierbei Aufmerksamkeit zu widmen, um keine Gefahrenquelle zu erzeugen. Voraussetzung für eine derartige Trennung ist eine Breite des Radweges, die ein Überholen gefahrlos zulässt sowie ein Bordstein zwischen Gehweg und Radweg der zum einen den Höhenunterschied kontrastreich klar erkennbar werden lässt und eine „fehlerverzeihende“ Formgebung aufweist (Abgeflachte, notfalls überfahrbare Schrägborde mit konstanter Steigung). Die ERA 2010 empfehlen eine Mindestbreite von zwei Metern. Eine Anwendung im Stadtgebiet Gifhorn ist zu prüfen.

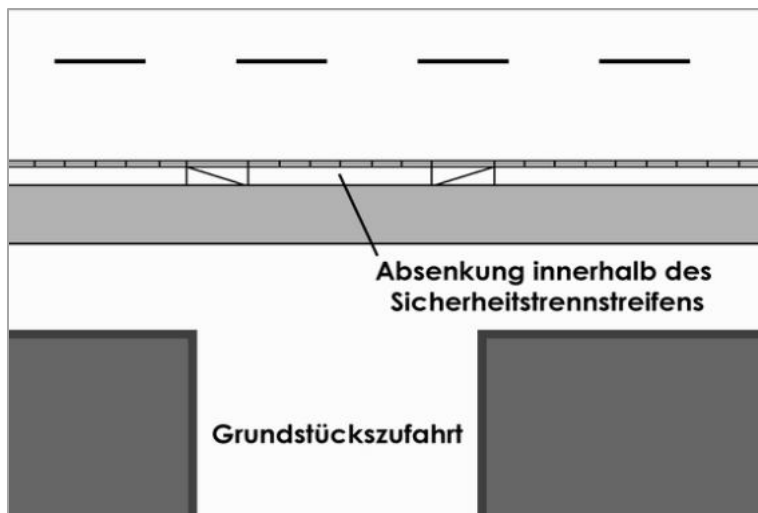


Abb. 27: Ausbildung von straßenbegleitenden Radwegen im Bereich von Grundstückszufahrten,
 Quelle: ERA 2010, Kap. 3.4 Bild 12, (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010)

Absenkungen der Radwege an Grundstückszufahrten sollten vermieden werden, da diese zu einem beständigen „Auf und Ab“ und einer Benachteiligung gegenüber einer Führung auf der Fahrbahn führen. Stattdessen sind an Grundstückszufahrten und möglichst auch an untergeordneten Einmündungen von Nebenstraßen sogenannte Radwegüberfahrten anzulegen. Die Herstellung der Zufahrt lässt sich über Rampensteine im Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn realisieren (siehe Abb. 28).

Ein Beispiel für eine Radwegeüberfahrt ist bereits in der Stadt Gifhorn am Calberlaher Damm realisiert worden.

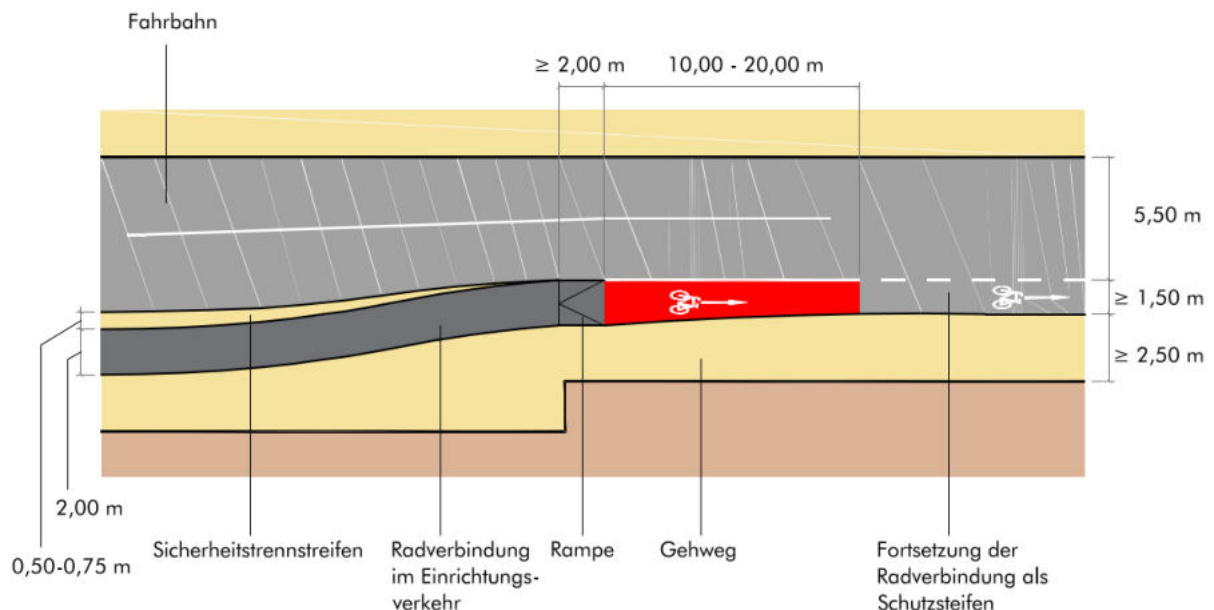


Abb. 28: Musterlösung: Baulich geschütztes Radwegende innerorts, Einrichtungsverkehr,
 Quelle: (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2019)

Bei Führungswechseln von Radverkehrsführungen im Seitenraum auf die Fahrbahn, auch bei Änderungen der Benutzungspflicht, sind sichere Radwegenden von großer Bedeutung für Sicherheit, Stresslevel und Komfort. Sie ermöglichen bei Einrichtungsradwegen einen geschützten, verzögerungsfreien Wechsel auf die Fahrbahn. Der Autoverkehr wird dabei baulich um die auf der Fahrbahn beginnende Radverkehrsführung herumgeführt, sodass Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr vorgebeugt wird (siehe Abb. 29).

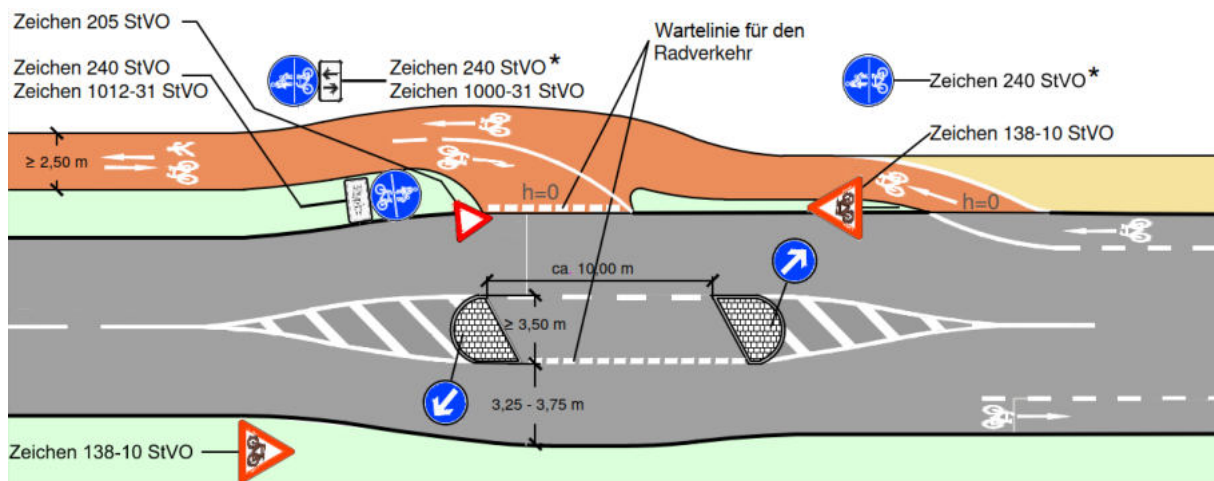


Abb. 29: Musterlösung: Auflösung Zweirichtungsradschwings mit Mittelinsel für Querungsbedarf am Radwegende, Quelle: (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, brenner BERNARD ingenieure, Planungsbüro VIA, 2017)

Am Ende von Zweirichtungsradschwings, insbesondere an Radwegen außerhalb von Ortseingängen entsteht an den Radwegenden Querungsbedarf. Diesem wird durch die Einrichtung von baulichen Mittelinseln begegnet. Analog sollten zu Beginn und Ende von linksseitigen Zweirichtungsradschwings Abbiegelösungen für den Radverkehr geschaffen werden, idealerweise ebenfalls baulich geschützt (siehe Abb. 29).

Der Radfahrstreifen stellt eine benutzungspflichtige Radverkehrsführung dar, die mit dem Verkehrszeichen 237 „Radweg“ beschildert werden muss. Der Radverkehr wird auf dem nur der Verkehrsart „Fahrrad“ vorbehaltenen Streifen von anderen Verkehrsarten separat geführt. Einsatzgebiete sind Hauptverkehrsstraßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von höchstens 50 km/h und einer Kfz-Belastung ab 10.000 Kfz/Tag.

Zu Parkplätzen weisen Radfahrstreifen einen Sicherheitstrennstreifen auf. Unachtsam geöffnete Autotüren können sonst zu schweren Unfällen führen. Die Breite beträgt zu Längsparkständen mind. 0,5 bis 0,75 m, zu Schräg- oder Senkrechtparkständen 0,75 m.

Geschützte Radfahrstreifen, auch bekannt als „Protected Bike Lanes“ sind durch physische Barrieren abgetrennte Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Sie sind in Deutschland eine neue und in den letzten Jahren stark diskutierte Führungsform. Ihr ursprüngliches Einsatzgebiet in den USA war die Abtrennung von Radwegen vom Bereich des Kfz-Verkehrs auf breiten Fahrbahnen. Durch die stärkere Trennung vom Autoverkehr sollen sie der Sicherheit und dem

Sicherheitsempfinden insbesondere von vulnerablen Gruppen (z.B. Kindern) und stresssensibleren Radfahrenden entgegenkommen. Für die Art der baulichen Trennelemente werden je nach Kommune verschiedene Möglichkeiten erprobt und bevorzugt:

- Poller
- Kunststoffelemente, z. B. „Armadillos“, Schwellen und Baken
- Betonelemente
- Durchgehende Borde / linienhafte Bordsteininseln, auch als Klebebord
- Blumenkübel

Die Separationselemente benötigen im Straßenquerschnitt zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen je nach Art entsprechend Platz. Teilweise markieren Kommunen einen zusätzlichen Sicherheitsabstand je Seite um Kollisionen vorzubeugen, teilweise und bei ausreichender Wahrnehmbarkeit der Separationselemente für die Verkehrsteilnehmenden wird darauf verzichtet (analog zu gewohnten Hochborden ohne zusätzliche Markierungen). An den verschiedenen, seit wenigen Jahren in verschiedenen Kommunen erprobten Ansätzen, wird deutlich, dass hier Freiheiten auf der Suche nach pragmatischen, an örtliche Gegebenheiten angepassten Lösungen, genutzt werden. Geschützte Radfahrstreifen können auch als temporäre, sogenannte „Pop-Up Bikelanes“ mit gelben Markierungen und Baustellenbaken als Separationselementen im Rahmen von Verkehrsversuchen zur Erprobung von Fahrstreifenumwidmungen eingesetzt werden. Die Einrichtung von „Protected Bike Lanes“ soll vorrangig auf der Konrad-Adenauer-Straße geprüft werden.

Der Schutzstreifen stellt keine benutzungspflichtige Radverkehrsführung dar und kann mit anderen Radverkehrsführungen z. B. mit der Führung Gehweg „Radverkehr frei“, kombiniert werden. Dem Radverkehr wird hier ein Angebot geschaffen, das im Bedarfsfall auch von anderen Verkehrsarten befahren werden darf. Auf Schutzstreifen gilt ein Park- und Halteverbot. Einsatzbereiche sind Hauptverkehrsstraßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einer Kfz-Belastung, die in der Regel zwischen 4.000 – 15.000 Kfz/Tag liegen kann. Wichtig ist, dass der Schutzstreifen zum Schutz vor falsch parkenden Kfz mit Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen markiert wird.

Zu Parkplätzen weisen Schutzstreifen einen Sicherheitstrennstreifen auf. Unachtsam geöffnete Autotüren können sonst zu schweren Unfällen führen. Die Breite beträgt zu Längsparkständen mind. 0,25 bis 0,5 m, zu Schräg- oder Senkrechtparkständen 0,75 m. Der bei Schutzstreifen sogenannte Sicherheitsraum muss nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein. In Gifhorn sind bereits mehrere Streckenabschnitte mit Schutzstreifen versehen z. B. die Braunschweiger Straße, die Fallerslebener Straße, der Alte Postweg, die Lindenstraße sowie der Eyßelheideweg (siehe Abb. 29).



Abb. 30: Schutzstreifen auf der Straße "Alter Postweg", BÖREGIO 2021

Als alternativer Ansatz zu Schutzstreifen, die erfahrungsgemäß zu engem Überholen (Überholabstand innerorts 1,5 m gemäß StVO) verleiten können, wird in jüngerer Zeit die Markierung von Fahrrad-Piktogrammketten auf der Fahrbahn (sogenannt Sharrows bzw. Teilhabepfeile) verstärkt diskutiert, um im Mischverkehr auf die gleichberechtigte Nutzung des Verkehrsraums durch Radfahrende hinzuweisen (siehe Kapitel 8.6).

8.4 Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind ein Planungselement, das die Überführung von geeigneten Straßen in Sonderwege zur Förderung des Radverkehrs zum Ziel hat. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter u. Ä.) darf auf ihnen nur ausnahmsweise per Zusatzschild zugelassen werden (etwa Anliegerverkehre).

Ursprüngliche Voraussetzung zur Anordnung war, dass der Radverkehr dort bereits die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten sei. Diese Voraussetzung wurde mittlerweile abgeschwächt, sodass gemäß Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) nun eine hohe Fahrradverkehrsdichte, hohe Netzbedeutung für den Radverkehr oder untergeordnete Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr Voraussetzung sind.

Das Ziel bei der Gestaltung von Fahrradstraßen sollte sein, dass für alle Verkehrsteilnehmer klar wird, dass es sich um eine besondere Straßenart handelt, auf der der Radverkehr Vorrang genießt. Für den Einsatz von Fahrradstraßen ist eine stadtweit möglichst einheitliche und eindeutige Gestaltung anzustreben, die ggf. erst zu entwickeln wäre.

Bei der Anordnung und Gestaltung von Fahrradstraßen sind folgende Regelwerke zu beachten:

- VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2 (derzeit Fassung vom 8.11.2021)

- RASt 06 Kapitel 6.1.7.7
- ERA 2010 Kapitel 6.3

Durch Bevorrechtigungen an Knotenpunkten werden Fahrradstraßen besonders attraktiv und können, durch den spürbaren Mehrwert für Radfahrende, Radverkehr stärker bündeln. Nach RASt 06 sollten Fahrradstraßen diese Vorfahrt erhalten, nach den ERA 2010 sollte dies von örtlichen Gegebenheiten abhängig gemacht werden (siehe Abb. 31). Bauliche Maßnahmen zur Dämpfung der Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs und zur Reduzierung von Kfz-Durchgangsverkehr (Modalfilter, z. B. Poller), sollen dabei stets, auch ohne eventuelle Bevorrechtigungen, geprüft werden).

Des Weiteren gibt es einen im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans geförderten „Leitfaden für die Praxis“ für Fahrradstraßen des Deutschen Instituts für Urbanistik, der keinen Regelcharakter hat, jedoch Rahmenbedingungen, Einsatzkriterien und viele konkrete Empfehlungen für die bauliche Gestaltung und Ausführung zusammenfasst (Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.), Bergische Universität Wuppertal (Hrsg.), 2021).

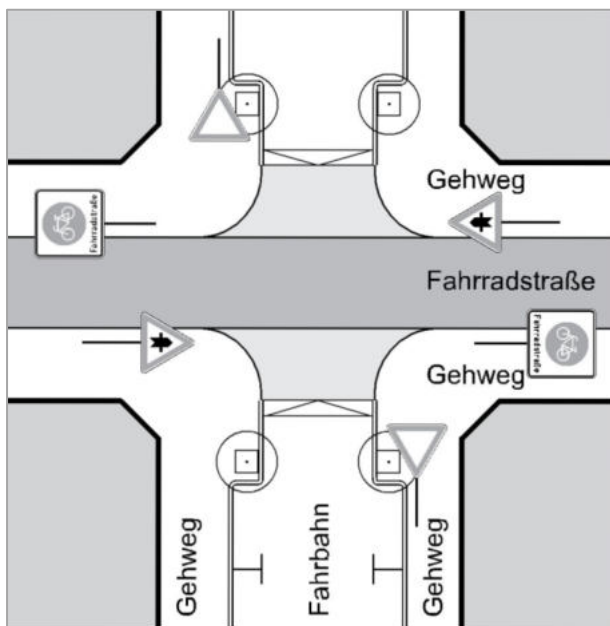


Abb. 31: Beispiel für die Kreuzung einer Fahrradstraße mit einer Erschließungsstraße, Quelle: ERA 2010, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010

Hinsichtlich der Erfordernisse für die rechts-sichere Anordnung von Fahrradstraßen gibt es in der jüngsten Rechtsprechung Entwicklungen, denen zufolge die Kriterien der obenstehender Regelwerke deutlich schärfer anzuwenden sind, als in der Praxis bislang oft üblich¹. Demnach müssen mit der Anordnung einer Fahrradstraße ggf. zusätzliche Maßnahmen und Anordnungen (Entfall von Parkplätzen, Einfahrbeschränkungen, etc.) erfolgen, um Konfliktpotentiale zwischen Rad- und Kfz-Verkehr aufzulösen. Radfahrende sollen in Fahrradstraßen die ihnen eingeräumten Sonderrechte, beispielsweise das Nebeneinander fahren in beiden Richtungen, in den konkreten Straßensituationen tatsächlich nutzen können. Die Stadt Hannover sah sich nach einer wiederholten

Anwohnerklage gegen die Anordnung einer Fahrradstraße gezwungen, diese entweder aufzuheben, oder vorher bereits reduzierte Parkplätze zur Herstellung einer durchgehend breiteren

¹ Insbesondere das Urteil des Verwaltungsgerichts Hannover 7 A 5667/19 zur einer Anwohnerklage gegen die Anordnung der Fahrradstraße Kleefelder Straße von 2021, dort insb. Randnummer 53 ff.

Fahrbahn aufzuheben und weitere Durchfahrtsbeschränkungen für den Kfz-Verkehr zu erlassen.

Insgesamt sind die Anforderungen an Fahrradstraßen, sich von gewöhnlichen Straßen wie etwa Tempo-30-Zonen abzuheben, in den letzten Jahren sowohl rechtlich wie in der öffentlichen Wahrnehmung gestiegen.

Für die Stadt Gifhorn werden zunächst vier potenzielle Fahrradstraßen identifiziert:

- Jägerstraße
- Sonnenweg
- Rotstraße
- Ährenweg

Die Umsetzbarkeit einer Fahrradstraße ist in den jeweiligen Fällen noch zu prüfen.

8.5 Kreuzungen und Einmündungen

Außerorts wie innerorts bergen Knotenpunkte und Einmündungen die größten Verkehrssicherheitsprobleme für den Radverkehr. Daher sind alle Kreuzungen und Einmündungen sicher und fahrradfreundlich zu gestalten. Wesentliche Kriterien sind hier:

- Gewährleistung optimaler Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmern, Vermeidung bzw. Entfernung von Sichthindernissen insbesondere an Knotenpunkten und Einmündungen (Kfz-Parkplätze, Bepflanzung, Straßenmobiliar)
- Angebot sicherer Querungsmöglichkeiten für alle radverkehrsrelevanten Fahrbeziehungen (Mittelinseln etc.)
- Wahl von Führungsformen mit geringem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und guter Begreifbarkeit
- Vermeidung komplexer Verkehrssituationen, die Verkehrsteilnehmer überfordern könnten
- Geringe Wartezeiten durch entsprechende Schaltung von Lichtsignalanlagen mit eigenen Phasen für den Radverkehr, ohne Anforderungs-Taster
- Kennzeichnung von Konfliktbereichen durch Furtmarkierungen oder gezielte Einfärbung von Furten
- Direkte bzw. sanfte Trassierung von Radverkehrsführungen, insbesondere baulichen Radwegen, an und vor Knotenpunkten

Kreisverkehre

Wegen der stark geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung werden Kreisverkehrsplätze häufig an den Einfahrten zu verkehrsberuhigten Zentrumsstraßen und an Ortseinfahrten eingesetzt. Aufgrund der geringen Fahrgeschwindigkeit im Kreisverkehr können Unfälle vermieden werden – oder diese gehen weniger schwerwiegend aus. Um im Bereich der Kreisverkehre einen flüssigen und sicheren Radverkehr zu ermöglichen, sind auf den Einzelfall bezogene planerische Maßnahmen notwendig.

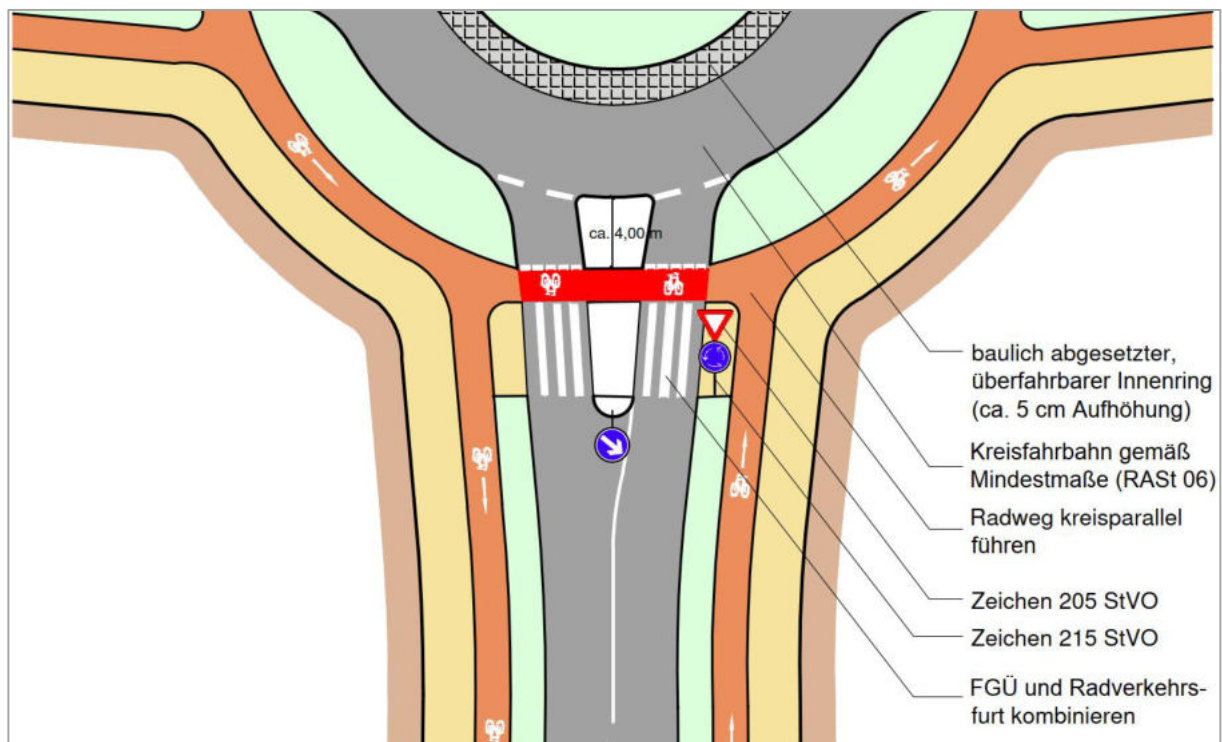


Abb. 32: Musterlösung: Kreisverkehr mit Führung des Radverkehrs auf Radwegen,
Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, brenger BERNARD ingenieure, Planungsbüro VIA, 2017

Zur Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren kommen grundsätzlich zwei Varianten infrage: die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn oder die Anlage von separaten, kreisparallelen Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen. Im Interesse von durchgehenden Radverkehrsführungen sollten bereits vorhandene baulich separierte Radverkehrsanlagen über Kreisverkehre fortgesetzt werden (siehe Abb. 32). Bei einer Führung auf der Fahrbahn sind ggf. sichere Radwegenden im Zulauf zum Kreisverkehr und danach ggf. Wechsel auf Führungen im Seitenraum anzulegen.

Bei einer Führung mit baulichen Radwegen ist eine Unterscheidung zu treffen, ob es sich um einen umlaufenden Radweg mit Querung aller Furten (innerorts der Normalfall) oder die Vorbeiführung eines Radwegs über nur ein oder zwei Furten handelt (außerorts der Normalfall). Bei umlaufenden Radwegen ist insbesondere Kapitel 4.5.3 Abb. 61 der ERA 2010 zu beachten, wonach bevorrechtigte Radwege in kreisbetonter Trassierung im Abstand von ca. 4 m um den Kreisverkehr herum zu führen sind. Winklige Führungen mit abrupten Verschwenkungen auf

die Kreiszufahrt sind demnach unbedingt zu vermeiden. Dann stellt die Führung des Radverkehrs auf Radwegen um den Kreisverkehr herum eine verkehrssichere und akzeptierte Lösung dar.

Ein aktuelles Beispiel für einen Kreisverkehr, dessen Bau dazu genutzt wurde, dort und im Umfeld neue, breite Radwege anzulegen ist am Katzenberg (Calberlaher Damm) in Gifhorn zu finden (siehe Abb. 33). Bei der Gestaltung weiterer Kreisverkehre in der Stadt Gifhorn sollten zukünftig nach Möglichkeit (Platzverhältnisse) kreisparallele Führungen der Radwege ohne Verschwenkungen an den Überfahrten bevorzugt werden (siehe Abb. 31).



Abb. 33: Kreisverkehr am Katzenberg (Calberlaher Damm) in Gifhorn, BÖREGIO 2021



Abb. 34: Kreisverkehr an der Hamburger Straße/ Bruno-Kuhn-Straße, BÖREGIO 2021

In Gifhorn sollen Radverkehrsanlagen deutlich mit Piktogrammen gekennzeichnet werden. Diese dienen zur besseren Orientierung und zur sicheren Führung im Straßenverkehr. Siehe hierzu die Beispiele aus der österreichischen Hauptstadt Wien 2022.

8.6 Markierungen

Piktogramme

Zukünftig sollen Piktogramme ein fester Bestandteil der möglichen Maßnahmen zur Verdeutlichung von Radverkehrsführungen im Bereich der Stadt Gifhorn sein.

Mit Piktogrammen auf Furten soll ein Beitrag zur Verkehrssicherheit bezüglich abbiegender Kfz-Verkehre (Furten) geleistet werden. Durch Piktogramme und Piktogrammketten (Piktogramme im Abstand von ca. 50 m) können zudem Klarstellungen zur Befahrbarkeit von Seitenräumen und Fahrbahnen getroffen werden (gemeinsame Geh- und Radwege, Mischverkehr auf der Fahrbahn). Dabei stellen Piktogramme eine Möglichkeit dar, Radwege auch ohne die aus einer Beschilderung folgende Benutzungspflicht kenntlich zu machen. Dabei sind bei Furten von Zweirichtungsradwegen die Piktogramme durch Pfeilmarkierungen zu ergänzen.



Abb. 35: Piktogrammmarkierungen für den Fuß- und Radverkehr in Wien, BÖREGIO 2022

Rotmarkierungen

Zur Hervorhebung von Radverkehrsführungen können unabhängig von der Einordnung der Radverkehrsführung im Radverkehrsnetz flächige Roteinfärbungen des Asphalts zur Anwendung kommen. Die Rotmarkierung soll auf Schutzstreifen, Furten von Zweirichtungsradwegen innerorts, an Gefahrenstellen sowie im Schulumfeld (entsprechend Maßnahmen VSK) erfolgen (siehe Abb. 36).

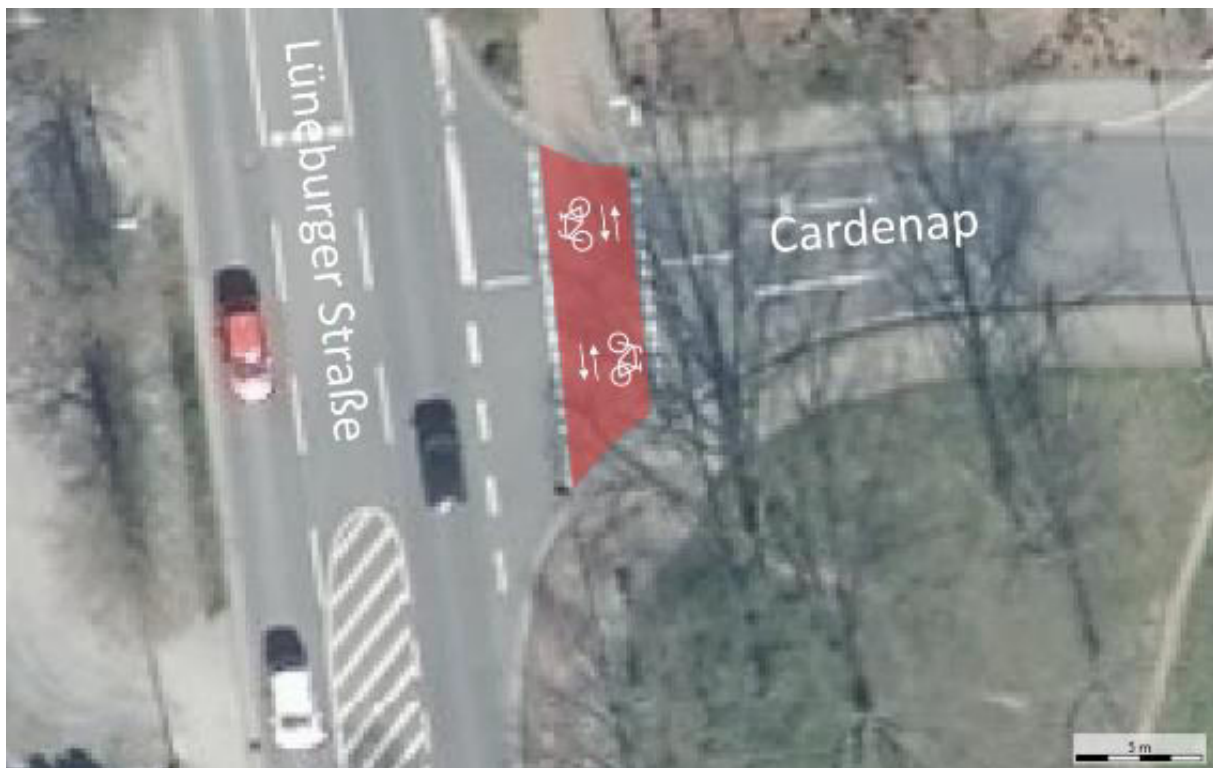


Abb. 36: Beispielhafter Anwendungsfall: Piktogramme bei benutzungspflichtigen Radwegen, hier zusätzlich mit Rotmarkierung eines Zweirichtungsradweges, Quelle: Stadt Gifhorn, 2021

Rotmarkierungen sind für folgende Gefahrstellen im Stadtgebiet Gifhorn vorgesehen:

- Hamburger Straße, Einmündung Zum Luisenhof
- Calberlaher Damm, Einmündung Sonnenweg und Mozartstraße
- Celler Straße, Kreisverkehr Allerstraße (alle Furten)
- Braunschweiger Straße, Knoten Alfred-Bessler-Straße/Sonnenweg
- Braunschweiger Straße, Knoten Alfred-Teves-Straße/Herzog-Ernst-August-Straße

8.7 Wegweisung

Im „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ gibt die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) eine einheitliche, mit Entfernungsangaben versehene Zielwegweisung vor. In einigen Bundesländern existieren neben der FGSV-Richtlinie weitere Vorgaben und Erlässe. Für das Land Niedersachsen gelten die Richtlinie der FGSV und der daran angelehnte Erlass zum „Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen“ aus dem Jahr 2000 (derzeit in Überarbeitung befindlich):

- Die Zielwegweiser (Fahnen- und Tabellenwegweiser) messen 250 mm x 1000 mm oder mindestens 200 mm x 800 mm.
- Es wird immer oben ein Fernziel und darunter ein Nahziel mit jeweiliger Kilometrierungsangabe angegeben; alle Kilometerangaben über 10 km werden ohne Meterangaben dargestellt.
- Die Einschubelemente der Zielwegweiser messen 150 mm x 150 mm.
- Schrift und Piktogramme sind in grün auf weißem Grund abzubilden (Niedersachsenweit)

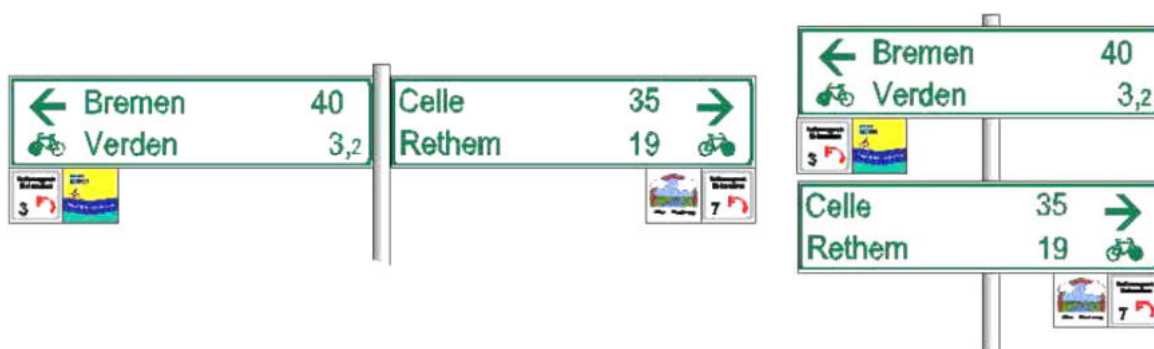


Abb. 37: Links Fahnenwegweiser, rechts Tabellenwegweiser, jeweils mit routenspezifischen Einschubelementen, Quelle: Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen, (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, 2000)

Die Zielwegweisung (siehe Abb. 37) wird durch einfache, pfeilförmige Zwischenwegweiser ergänzt. Auch ihre Maße sind von der FGSV vorgegeben und einzuhalten. Ein Zwischenwegweiser misst 250 mm x 250 mm und ist ausschließlich mit einem Fahrrad-Piktogramm und einem Richtungspfeil gestaltet (siehe Abb. 38).



Abb. 38: Zwischenwegweiser mit und ohne Routenplaketten, Quelle: Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, 2000

Neben der Gestaltung der Wegweisung sind auch die Standorte für Schilder geregelt. Zielwegweiser werden an Knotenpunkten von mehreren Routen so aufgestellt, dass der Standort aus allen Richtungen gut gesehen werden kann. In Städten wird aufgrund dessen an großen Kreuzungen oftmals mit Tabellenwegweisern statt Fahnenwegweisern gearbeitet. Zwischen diesen Standorten werden je nach Klarheit der örtlichen Routenführung die Zwischenwegweiser aufgestellt, solange keine neue Route den Weg kreuzt oder hinzukommt.

Grundsätzlich ist die Wegweisung in der Stadt zu kontrollieren, um die Ortschaften zu ergänzen und ein Wegweisungskataster zu etablieren.

Zukünftig soll in der Stadt Gifhorn die Beschilderung als Gehweg „Radverkehr frei“ entfallen und somit alle Gehwege zu nicht benutzungspflichtigen Radwegen werden, sofern diese nicht ausdrücklich anders beschildert worden sind. Unklare Radverkehrsführung soll durch die Anbringung von Hinweisschildern (z. B. für einen Straßenseitenwechsel) verbessert werden.

8.8 Fahrradabstellanlagen

Die Fahrradabstellanlagen in der Stadt Gifhorn wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme erfasst und bewertet. Abstellanlagen müssen insbesondere an den Schulen und öffentlichen Einrichtungen nachgerüstet werden. Im Bereich der Fußgängerzone besteht weiterer Bedarf nach sicheren Abstellanlagen wie den teilweise bereits vorhandenen Anlehnbügel.

Träger des Einzelhandels, deren Abstellanlagen nicht in der Zuständigkeit bzw. dem Verantwortungsbereich der Stadt liegen, sollten nichtsdestotrotz auch gezielt auf mangelhafte Abstellanlagen und Verbesserungspotenzial (quantitativ, qualitativ) angesprochen werden. Häufig besteht hier noch ein Mangel an Wissen um die Anforderungen an komfortable Radabstellanlagen. Durch eine niedrigschwellige, informelle Beratung kann Abhilfe geschaffen werden. Insbesondere beim großen Einzelhandelsstandort an der Braunschweiger Straße (familia, MediaMarkt, Deichmann, DEPOT) besteht Bedarf an mehr und besseren Abstellmöglichkeiten.

Bei vorhandenen Abstellanlagen fällt ein hoher Anteil von Vorderradhaltern (sogenannt „Felgenkillern“) auf, die den heutigen Anforderungen aufgrund ihres Konstruktionsprinzips (keine Anschlussmöglichkeit für den Fahrradrahmen, Beschädigungsgefahr) nicht genügen. Es wird

empfohlen, stadtweit alle Vorderradhalter in öffentlicher Zuständigkeit durch Anlehnbügel vorzugsweise eine stadtweit einheitlich ausgewählte Lösung zu ersetzen.

Bei der Auswahl von aufzustellenden Radabstellanlagen sind die Hinweise zum Fahrradparken der FGSV sowie die aktuelle technische Richtlinie des ADFC TR 6102 zu beachten. Durch die sorgfältige Auswahl eines allen technischen und gestalterischen Ansprüchen genügenden und bei den Radfahrenden akzeptierten Typs kann dieser im Stadtgebiet einheitlich eingesetzt werden. Dadurch kann die ständige Umsetzung beschleunigt, Kosten reduziert und ein Wiedererkennungseffekt erzielt werden. Hierbei bietet sich auch die Einbindung lokaler Vereine, z. B. des ADFC an.

Nach der TR 6102 sollen Fahrradabstellanlagen u.a.

- bequem und einfach benutzbar sein, sowie das Fahrrad gegen Beschädigungen schützen,
- das Anschließen des Rahmens und des Vorder- oder Hinterrades mit einem Schloss ermöglichen,
- Fahrräder mit verschiedenen Geometrien und Lenkerformen aufnehmen können,
- das Umschlagen des Lenkers und das Wegrollen des Fahrrades verhindern, damit Fahrräder auch bei Belastung (Kindersitz) stabil stehen, selbst wenn sie (noch) nicht angeschlossen sind und
- einen ausreichenden Abstand zwischen den abgestellten Fahrrädern gewährleisten (Mindest-Seitenabstand von 70 cm bei Einstellungen auf zwei Ebenen bzw. 50 cm bei ebenerdiger Einstellung).



Abb. 39: Überdachte Abstellanlagen und Ladestation am Gifhorer Schloss, Quelle: BÖREGIO 2021

Die schnelle Ausbreitung von Pedelecs und E-Bikes in den letzten Jahren führt auch im Bereich der Abstellanlagen zu zusätzlichem Handlungsbedarf. E-Bikes und Pedelecs haben besondere Infrastrukturansprüche. Die teuren und schweren Fahrräder benötigen besonders diebstahlgesicherte Abstellanlagen. Eine Auflademöglichkeit an Abstellanlagen, Gaststätten, Hotels und

Freizeiteinrichtungen ist sehr empfehlenswert. Alternativ sind Akkuwechselstationen einzurichten. Ein positives Beispiel für eine gute Abstellanlage und Ladestation befindet sich am Schloss in der Stadt Gifhorn (Abb. 38).

8.9 Öffentlichkeitsarbeit

Grundsätzlich ist es wichtig, wie im Rahmen einer kommunalen Kommunikationsstrategie und Öffentlichkeitsarbeit über die Maßnahmen im Radverkehr informiert wird und dass für den Radverkehr im Alltag, aber auch im Freizeitbereich begeistert wird. Was ist geplant, welche Maßnahmen werden aktuell umgesetzt und welche werden in den kommenden Jahren umgesetzt? Die drei durchgeführten Bürgerbefragungen haben gezeigt, dass für die Bürger/innen ein großes Bedürfnis besteht, kontinuierlich informiert zu werden, welche Maßnahmen die Verwaltung umsetzt oder plant umzusetzen.

Eine zentrale Rolle in der Öffentlichkeitsarbeit und Klimaschutzkommunikation spielt die Vorbildfunktion der Stadt Gifhorn. Laufende und umgesetzte Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept und erreichte Erfolge im Rahmen des Internetauftritts und durch Pressemitteilungen zu publizieren. Die Einwohnerinnen und Einwohner sind eine der wichtigsten Akteursgruppen, deren Verhaltensänderungen für die Erreichung der Klimaschutzziele und zur tatsächlichen Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel unabdingbar sind. Durch bewussteren Umgang mit Ressourcen und einer Änderung des Mobilitätsverhaltens können sie einen wesentlichen Beitrag leisten. Dennoch muss trotz vorhandenem Umweltbewusstsein häufig noch die Bereitschaft zum aktiven Handeln entstehen. Eine intensive Einbindung der Einwohnerinnen und Einwohner verbunden mit Informations- und Beratungsangeboten soll motivieren und die Handlungsbereitschaft der Bevölkerung zu einem klimagerechten Mobilitätsverhalten erhöhen.

Vor dem Hintergrund der erstrebten Stärkung klimaverträglicher Mobilität und der Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr, ist es notwendig die Öffentlichkeit anzusprechen, Betroffenheit zu generieren und sie zu einem klimafreundlichen Mobilitätsverhalten zu bewegen. Die Betroffenheit muss durch entsprechende Maßnahmen und qualifizierte, zielgruppenbezogene Öffentlichkeitsarbeit hergestellt werden. Darüber hinaus sollen Hemmnisse zur Änderung des Mobilitätsverhaltens abgebaut werden.

Kommunikationsstrategie

Die Radverkehrsförderung vor dem Hintergrund einer klimafreundlichen Mobilität in der Stadt Gifhorn kontinuierlich zu verankern, wird nicht nur Aufgabe der Verwaltung sein. Es handelt sich dabei um eine Gemeinschaftsaufgabe, an der eine Vielzahl von Akteuren und Akteurinnen in der Region beteiligt werden müssen um diese erfolgreich und gemeinsam bewältigen zu können. Eine transparente Kommunikation im Rahmen des Radverkehrskonzeptes hilft, Vertrauen aufzubauen und zu halten. Informieren – Zuhören – Beteiligen, das wird der grundsätzliche Leitsatz sein.

Neben der klassischen zielgruppenorientierten Ansprache der Beteiligten ist es wichtig, dass die Verwaltung als Gesamtkoordinator und Vermittler auch innerhalb der eigenen Strukturen gut vernetzt ist. Die verschiedenen Fachbereiche und politischen Gremien müssen untereinander in starkem Maße im Austausch stehen und kommunizieren. Hierfür sollen die im Rahmen des Radverkehrskonzeptes durchgeführten Workshops weitergeführt werden.

In der Stadt und im Umland gibt es bereits heute eine Vielzahl von Akteuren, die Berührungspunkte mit den Themen Radverkehr bzw. klimafreundliche Mobilität aufweisen. U. a. handelt es sich um die folgenden Beteiligten:

- Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC)
- Verkehrsclub Deutschland (VCD)
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Gifhorer Schulen
- Jugendverbände
- Sportvereine
- Unternehmen und touristische Organisationen
- Seniorenverbände

Um bestehende Netzwerke zu festigen und um innovative Partnerschaften sukzessive zu erweitern, sollte zudem in regelmäßigen Abständen Veranstaltungen zum Thema Radverkehr bzw. Mobilität mit diesen oben erwähnten Akteuren und anderen Interessierten durchgeführt werden.


Informieren / Motivieren	Beteiligen	Kooperieren / Mitbestimmen
		
<ul style="list-style-type: none"> • Broschüren • Flyer • Presseinformation • Vortrags- u. Diskussionsveranstaltungen • Ausstellungen / Exkursion 	<ul style="list-style-type: none"> • Beiträge • Arbeitskreise • Hearings 	<ul style="list-style-type: none"> • Runde Tische • Foren • Beteiligungsgesellschaften

Abb. 40: Einbindungsintensität in der Öffentlichkeitsarbeit, Quelle: energielenker 2019: Klimaschutzteilkonzept "Mobilitätskonzept für den Radverkehr in der Gemeinde Isernhagen", S. 187

Logo „FahrRadStadt“ Gifhorn

In Abstimmung mit der Stadtverwaltung hat das Büro BÖREGIO Logo in zwei Varianten entwickelt, um zukünftig Aktivitäten zur Radverkehrsförderung der Stadt Gifhorn unter einer wiedererkennbaren Marke herauszustellen (siehe Abb. 41 und Abb. 42). Das Logo mit den drei Fahrräder in den Stadtfarben des aktuellen Corporate Designs der Stadt Gifhorn soll die verstärkte Nutzung des Fahrrads symbolisieren und Ambitionen der Stadt Gifhorn zur Verbesserung der Bedingungen für die Radfahrenden in den nächsten Jahren hervorheben.



Abb. 41: Logo FahrRadStadt Gifhorn 1 (kleine Ausführung mit separatem Schriftzug), © BÖREGIO 2021



Abb. 42: Logo FahrRadStadt Gifhorn 2 (große Ausführung mit integriertem Schriftzug), © BÖREGIO 2021

Kommunikationskanäle

Das verstärkte Engagement in der Radverkehrsförderung sollte in der Zukunft durch entsprechende Kommunikationsmaßnahmen vermittelt werden. Hierzu können gehören:

- Information über geplante und abgeschlossene Maßnahmen
- Beteiligungsformate im Vorlauf zu Baumaßnahmen
- Zusammenarbeit mit Verbänden, bspw. dem ADFC
- Information über neue und wenig bekannte Verkehrsregeln (bspw. Überholabstand, Vorrang in Fahrradstraßen)

Hierbei bietet sich je Art und Zweck der Kommunikationsmaßnahme der Einsatz folgender Kanäle an:

- Plakate oder Stellwände direkt am Ort der Maßnahme im öffentlichen Raum
- Streuen von Informationen durch gezielte Ansprache von Vereinen und Verbänden
- Ortstermine mit politischen Vertretern und/oder Vereinen und Verbänden

- Einrichtung bzw. Fortführung eines „Arbeitskreises Radverkehr“
- Soziale Medien über das Profil der Stadt Gifhorn (Instagram, Facebook, ggf. Twitter)
- Pressemitteilungen

Insbesondere Öffentlichkeitsarbeit mit Plakaten im öffentlichen Raum bietet dabei den Vorteil der direkten, einem Austausch förderlichen, Verknüpfung von Information und Situation vor Ort. Beispielsweise wäre ein sich wiederholendes Format denkbar, mit dem unter einem Slogan (bspw. „Jetzt hier besser Radfahren!“) plakativ auf die Verbesserung von Fahrrad-Infrastruktur aufmerksam gemacht wird.

Eine Aufstellung geplanter und in Umsetzung befindlicher Maßnahmen auf die Website der Stadt gestellt. Interessierte Bürgerinnen und Bürger können sich somit ohne den Umweg über aufwendige Recherchen einen Überblick verschaffen.

8.10 Zertifizierung als fahrradfreundliche Kommune

Seit 2016 können Kommunen sich im Land Niedersachsen als „Fahrradfreundliche Kommune“ durch die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V. (AGFK Niedersachsen/Bremen) zertifizieren lassen. Das Ziel der AGFK ist es, einen neuen Weg zur Förderung des Radverkehrs einzuschlagen. Die Bündelung von Interessen und der Aufbau eines Expertenforums sollen den Radverkehr in Zukunft entscheidend mitentwickeln.

Die Zertifizierung erfolgt je nach kommunaler Größe mit Hilfe unterschiedlicher Fragebögen und detaillierter einzureichender Unterlagen. Es wird zwischen Kommunen unter und über 20.000 Einwohnern unterschieden. Mit dem jeweiligen Fragebogen wird die Bestandssituation in derzeit sechs verschiedenen Themenfelder als Selbsteinschätzung abgefragt und das Vorhandensein der Voraussetzungen zur Zertifizierung überprüft. Die Fragebögen werden jährlich fortgeschrieben und thematisch weiterentwickelt. Der nachzuweisende Qualitätsstandard wird somit graduell angehoben. 2022 war für die Zertifizierung das Erreichen von mindestens 70% der möglichen Gesamtpunktzahl, sowieso je mindestens 50% in den sechs Haupt-Themenfeldern über die Antworten des Fragebogens erforderlich.

Ein Antrag zur Zertifizierung ist jährlich bis zum 31. Januar möglich. Bei Eingang vieler Anträge in einem Jahr behält sich die Jury der AGFK die Verschiebung von Anträgen ins Folgejahr vor, wobei die Reihenfolge des Eingangs entscheiden ist. Bei Erfolg gilt die Zertifizierung für einen Zeitraum von bisher immer vier Jahren (bspw. 2023 bis 2027). Danach ist eine Rezertifizierung mit aktuellem Fragebogen und speziellen Zusatzfragen zur Rezertifizierung erforderlich.

An die Struktur des Fragebogens 2022 für Kommunen ab 20.000 Einwohnern angelehnt erfolgt im Folgenden eine grobe Evaluation der Ausgangslage in Gifhorn und die Identifizierung von Handlungsbedarfen.

Notwendige Voraussetzungen

Die Stadt Gifhorn hat durch das Leitbild Mobilität und der Beauftragung des Radverkehrs- und des Verkehrssicherheitskonzeptes einen politischen Entschluss zur Entwicklung des Radverkehrsanteils gefasst. Zudem wurden drei Meilensteine des Radverkehrskonzeptes beschlossen, die eine substanzielle Grundlage für die Radverkehrsförderung in den nächsten Jahren darstellen. Das bisherige Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2008 war bspw. zuletzt älter als zehn Jahre und damit zu alt für eine Zertifizierung. Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept ist eine aktuelle konzeptionelle Grundlage der Radverkehrsförderung gegeben. Die Stadt Gifhorn ist bereits Mitglied in der AGFK Niedersachsen/Bremen e.V.

Es besteht somit folgender Handlungsbedarf:

- Gremienbeschluss zur Antragstellung auf Zertifizierung als „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“

A: Strategische Grundlagen

Das Radverkehrskonzept beinhaltet die Neuaufstellung des Radverkehrsnetzes, die Erfassung und Bewertung der Radverkehrsanlagen bzw. Radverkehrsführungen in der Stadt Gifhorn, die Erfassung und Bewertung der begleitenden (touristischen) Infrastruktur sowie die Erfassung von Mängeln und Gefahrenstellen im Netz. Ein Maßnahmenkatalog wurde angelegt, der bei der Priorisierung der Maßnahmen bei einer späteren Umsetzung hilft. Die Aufstellung des Konzeptes wurde durch den „Arbeitskreis Radverkehr“ der Stadt Gifhorn begleitet. Der Arbeitsaufwand der zuständigen Radverkehrsbeauftragten wird mit einem Aufwand von ca. 15h/Woche abgeschätzt.

Weitere relevante Konzepte sind das „Leitbild Mobilität 2030“, in dem u. A. ein Zielwert für den Weegeanteil des Radverkehrs festgelegt wurde sowie ein eigenes, derzeit in Erarbeitung befindliches Verkehrssicherheitskonzept. Im Jahr 2018 betrug der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr ca. 10,8% (WVI, 2020). Der Radverkehrsanteil soll gemäß dem im Rahmen des „Leitbild Mobilität 2030“ als Grundlage für die weitere Verkehrsplanung beschlossenen „Planfall 3 – Klimaschutz-Szenario“ bis 2030 auf 20% gesteigert werden.

Es besteht somit folgender Handlungsbedarf:

- Einsetzung eines regelmäßig tagenden Arbeitskreises für Radverkehrsbelange
- Erhebung der für den Radverkehr eingesetzten Finanzmittel
- Fortführung des Arbeitskreises Radverkehr nach der Fertigstellung des Radverkehrskonzeptes

B: Fahrradklima

Die Stadt Gifhorn informiert auf ihrer Internetseite zu Themen des Radverkehrs². Die Bürgerinnen und Bürger können sich die Ergebnisse zu den Projekten (Protokolle, Präsentationen, Karten) herunterladen. Während der Projekte, wird regelmäßig durch Pressemitteilungen über den Stand der Projekte und des weiteren Verlaufs berichtet. Für das Radverkehrskonzept sowie für das Modellprojekt „Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr“ wurden breit kommunizierte Öffentlichkeitsbefragungen und öffentliche Veranstaltungen durchgeführt, über die auch in den Social-Media-Kanälen der Stadt informiert wurde. Zur Unterstützung der Kommunikation über weitere Radverkehrsmaßnahmen wurde ein Logo entwickelt.

Im Bereich der Radverkehrsförderung arbeitet die Stadt Gifhorn mit dem Landkreis Gifhorn und dem Regionalverband Großraum Braunschweig zusammen.

Im Bereich des Service sind für den Radverkehr zwei Leihräder in der Stadtverwaltung verfügbar. Ein öffentliches Fahrradverleihsystem existiert in der Stadt Gifhorn nicht. In den Nachbarkommunen sind Mieträder am Bernsteinsee in der Gemeinde Sassenburg, ein E-Bike-Verleih bei der Driving Area Wesendorf und ein Fahrradverleih inklusive Transportservice bis Gifhorn verfügbar. Eine Servicestation mit Luftpumpe und E-Bike-Ladestation existiert am Schloss. Weitere Serviceangebote (Ausleihmöglichkeiten für Lastenräder, Pannenservice, etc.) sind in der Stadt Gifhorn bisher jedoch nicht vorhanden.

Es besteht somit folgender Handlungsbedarf:

- Erstellung einer Fahrradkarte / Fahrradstadtplan (bspw. in Kooperation mit dem ADFC)
- Ausrichtung von Aktionen, Workshops, Wettbewerben zum Radverkehr (z. B. Teilnahme am „Stadtradeln“)
- Maßnahmen im Bereich infrastruktureller Serviceleistungen (Zählstellen, automatische Detektoren an Lichtsignalanlagen, vorgezogene Anforderungstaster, Ampeln mit Countdown-Anzeige, Fußrasten und Griffe zum komfortablen Warten an Ampeln)

C: Infrastruktur

Zur Herstellung eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr wurde ein Netz mit Vorrang-, Haupt- und Nebenrouten geplant. Die vorhandene Wegeinfrastruktur soll durch die konzeptionelle/planerische Grundlage für den Neu- und Ausbau erweitert und somit auf einen höheren Standard gehoben werden. Im Bestand vorhanden sind bereits viele Radverkehrsanlagen (hauptsächlich gepflasterte Radwege und gemeinsame Geh- und Radwege) entlang von Hauptverkehrsstraßen, die jedoch teilweise nicht den aktuellen Standards

² https://www.stadt-gifhorn.de/sv_gifhorn/Lebenswert/Verkehr%20und%20Mobilit%C3%A4t/Radverkehr%20und%20Verkehrssicherheit/

entsprechen. Durch vorgesehene Anknüpfungspunkte an die Radwegenetze der umliegenden Gemeinden und Kommunen ist ein interkommunal angebundenes Netz geplant.

Das konzipierte, hierarchisch-priorisierte Radverkehrsnetz liegt als digitale Karte vor. Ein digitales Kataster der Radverkehrsanlagen (Wege, Führungsform, qualitative Merkmale) existiert bisher nicht.

Gemeinschafts- oder Bürgerradwege wurden in Gifhorn bisher nicht realisiert. In der Regel besteht die Oberfläche bei neuen baulichen Radwegen innerorts aus einer roten, ungefassten Betonpflasterung im Format 10/20, die gegenüber dem Fußweg farblich durch einen kontrastierend gepflasterten Trennstreifen abgesetzt ist. Das dadurch entstehende optische Erscheinungsbild der Fuß- und Radverkehrsanlagen ist innerorts somit überwiegend einheitlich. Die Stadt Gifhorn besitzt derzeit keine Fahrradstraßen, jedoch wurden im Zuge der konzeptionellen Planung Vorschläge für in Fahrradstraßen umzuwandelnde Straßen erarbeitet. Zahlreiche Einbahnstraßen der Stadt sind für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Es gibt derzeit keine ausgebauten oder geplanten Radschnellverbindungen/-wege für die interkommunale Verbindung.

Eine Lichtsignalanlage mit Vorlaufgrün ist auf der Braunschweiger Straße in Richtung Norden vorhanden. Außerdem sind im Stadtgebiet in geringer Anzahl Markierungen von aufgeweiteten Radaufstellflächen (ARAS) an Hauptverkehrsstraßen vorhanden. Aufstellflächen für indirekt linksabbiegenden Radverkehr sind derzeit noch nicht vorhanden. Bauliche Radwegüberfahrten an untergeordneten Einmündungen und Grundstückszufahrten wurden vor kurzem beim Ausbau des Kreisverkehrsplatzes am Katzenberg erstmalig angelegt.

Querungssicherungen beim Übergang von Zweirichtungsradverkehrsanlagen außerorts auf die richtungstreue Führung innerorts sind noch nicht vorhanden. Gegenüber Erschließungsstraßen bevorrechtigte, straßenunabhängige Radverbindungen gibt es derzeit noch nicht. Sperrpfosten/Poller oder Umlaufsperrern sind an zahlreichen Stellen anzutreffen, diese entsprechen häufig jedoch nicht der ERA 2010.

Das Mängelmeldesystem „Sag es uns einfach“ der Stadt Gifhorn wird über die Internetseite bereitgestellt. Im Stadtgebiet sind bisher ausschließlich die touristischen Radwege durch ein Wegweisungssystem beschildert worden. Die Wegweisung ist lückenhaft und entspricht nicht den Vorgaben der FGSV. Die Kontrolle und Unterhaltung der Radverkehrswegweisung sowie das damit verbundene Wegweisungskataster in der Stadt Gifhorn ist weder analog noch digital vorhanden.

Das Fahrradparken innerhalb der Stadt beruht auf keiner konzeptionellen Grundlage. Im Leitbild Mobilität wurde eine umfangreiche Bestandsdokumentation zu den vorhandenen Kapazitäten und Qualitäten der Abstellanlagen in der Innenstadt erstellt. Im Radverkehrskonzept wurden ergänzende Zählungen im Stadtgebiet durchgeführt. Beispielsweise befinden sich am Rathaus 18 überdachte Vorderradhalter (Spirale) und drei nicht überdachte

Anlehnbügel. Die Volkshochschule Gifhorn ist mit 31 nicht überdachten und 12 überdachten Vorderradhaltern ausgestattet. An zwei betrachteten Schulen sind ebenfalls nur Vorderradhalter, jedoch teilweise überdacht, vorhanden. Der Bedarf ist tendenziell größer als die Zahl der vorhandenen Radabstellanlagen.

Die Abstellmöglichkeiten in Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr am Gifhorer Bahnhof Stadt sind jedoch in guter und ausreichender Zahl vorhanden. Ein Fahrradparkhaus und qualitativ hochwertige Anlehnbügel sind in unmittelbarer Nähe zu den Bahnsteigen vorzufinden. Die Bahnbetreiber Deutsche Bahn und Erixx bieten zudem die Möglichkeit der Fahrradtageskarte zur ganztägigen Fahrradmitnahme für einen Aufpreis an.

Es besteht somit folgender Handlungsbedarf:

- Aufstellung der aus- und umgebauten straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen in den letzten fünf Jahren (nach ERA 2010-Regelmaß ja/nein)
- Aufstellung der Radverkehrsanlagen mit mehr als / mit ERA 2010-Regelmaß, mit / mit weniger als ERA 2010-Mindestmaß an klassifizierten / kommunalen Straßen sowie speziell straßenbegleitende kommunale Radwege
- Durchführung einer grundlegenden Zustandserfassung der Radverkehrsanlagen
- Einführung digitaler Kataster für die Radverkehrsanlagen und die Wegweisung
- Überarbeitete Radverkehrsführungen an LSA (Vorlaufgrün, Erleichterung des indirekten Linksabbiegens mit markierter Aufstellfläche und eigenem Signal, Abbiegefahrstreifen, aufgeweitete Radaufstellflächen (ARAS))
- Sicherung der Querung am Ende von Zweirichtungsradwegen
- Regelung des Winterdienstes für Radverkehrsanlagen
- Umsetzungskonzept für qualitativ und quantitativ zufriedenstellende Fahrradabstellanlagen (Schulen, öffentliche Gebäude, ÖV-Verknüpfungspunkte)

D: Verkehrssicherheitsarbeit

Die Verkehrssicherheitsarbeit auf kommunaler Ebene wird durch ein in Bearbeitung befindliches Verkehrssicherheitskonzept in Zukunft unterstützt. An den Schulen ist in Form eines „Fahrradführerscheins“ in der 4. Klasse eine Möglichkeit zur richtigen Kontaktaufnahme mit dem Verkehr vorgesehen. Hauptsächlich besteht die Zielgruppe aus Schülern und Eltern der städtischen Grundschulen.

Die Unfallkommission der Polizei tagt einmal jährlich. Alle 2 Jahre wird zudem eine Verkehrsschau unter Beteiligung des ADFC bei Radverkehrsunfällen durchgeführt. Einen eigenen regelmäßigen Arbeitskreis zur Verkehrssicherheit gibt es neben dem regelmäßigen Austausch der Verwaltung mit dem Ordnungsamt nicht. Öffentlichkeitsarbeit zur Mobilitätsbildung / Verkehrssicherheit wurde in begrenztem Rahmen (Modellprojekt „Ganztägige Öffnung der

Fußgängerzone“) zum Thema „Rücksichtnahme“ mit großflächigen Plakaten im öffentlichen Raum und großer Presseresonanz, durchgeführt.

Es besteht Handlungsbedarf bei der Ableitung und Umsetzung von konkreten Maßnahmen aufgrund von Unfallanalysen.

E: Berufsradverkehr

Für den Berufsradverkehr ist keine separate konzeptionelle Grundlage zur Förderung des Radverkehrs im Berufsverkehr oder als Bestandteil eines anderen Konzeptes vorhanden. Im Radverkehrsnetz werden die wichtigsten Arbeitsstätten über Vorrang- und Haupttrouten angebunden. Den Mitarbeitern der Stadt stehen drei Diensträder als E-Bikes zur Verfügung.

In den vergangenen Jahren hat Gifhorn regelmäßig am „Stadtradeln“ teilgenommen. Weitere Wettbewerbe, Kampagnen oder Auszeichnungen um fahrradfreundliche Arbeitgeber auszuzeichnen und Berufspendler zum Fahrradfahren zu motivieren wurden bisher nicht angeboten.

Es besteht somit folgender Handlungsbedarf:

- Förderung des Fahrrads als Verkehrsmittel der Stadtverwaltung (Optimierung der Abstellanlagen, Umkleide- und Duschräume, Schließfächer, mehr Diensträder, mehr Dienstfahrten mit dem Fahrrad)
- Durchführung von Kampagnen oder Verleihung von Auszeichnungen
- Berücksichtigung von Arbeitsplatzschwerpunkten beim Netzausbau

F: Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr

Der Fahrradtourismus und Freizeitverkehr innerhalb des Stadtgebietes Gifhorn wird durch die vorhandenen Radfernwege Aller-Radweg, Weser-Harz-Heide, Aller-Hoheit und den Rundweg Südheide geprägt und im Netz berücksichtigt. Die Radfernwege sind durch Wegweiser ausgewiesen. Die Zusammenarbeit im Fahrradtourismus geschieht mit der Marketingabteilung der Lüneburger Heide GmbH. Als begleitende Infrastruktur zu den Radwegen sind in der Kommune einige Rastplätze und Infotafeln vorhanden, die jedoch abseits der wichtigen touristischen Radrouten liegen. Diese befinden sich jedoch nicht an den Radfernwegen und weisen zumeist einen mangelhaften Zustand der Ausstattung auf. Am Schloss Gifhorn befinden sich sechs abschließbare Auflademöglichkeiten für E-Bike Akkus mit einem Pfandsystem. Es sind jedoch keine Schließfächer für Gepäck vorhanden. Die Vermarktung von solchen und weiteren radtouristischen Angeboten findet über die Touristeninformation und mit Hilfe eines Internetauftritts statt.

Es besteht somit folgender Handlungsbedarf:

- Zusammenarbeit mit touristischen Trägern (Hotels, Gastronomie, ADFC, etc.) zur Vermarktung, Unterhaltung, Netzkonzeption

- Errichtung von Rastplätzen mit guter Ausstattung und ggf. Infotafeln
- Aufstellung von Schließfächern für Gepäck an touristischen Zielen
- Information über touristische Angebote (GPS-Tracks zum Download, soziale Medien, Pflege von Routen in OpenStreetMaps)

Einschätzung der Handlungsbedarfe

Die Dringlichkeit der Handlungsbedarfe im Rahmen des erarbeiteten Radverkehrskonzeptes wird in Tabelle 2 zusammenfassend dargestellt.

Tab. 3: Einschätzung des Handlungsbedarfs der Stadt Gifhorn zur Zertifizierung als fahrradfreundliche Kommune, Quelle: BÖREGIO 2022

Maßnahmenbereich	Handlungsbedarf
Radverkehrsführung	++
Fahrradstraßen	+++
Einheitliche Gestaltung der Radverkehrsanlagen	+
Einbahnstraßen für Radverkehr im Gegenverkehr öffnen	o
Radwegüberfahrten an untergeordneten Einmündungen	++
Fahrradabstellplätze	++
Wegweisung	+++
Miet-/Leihfahrräder	++
Öffentliches Fahrradverleihsystem	+
Weitere Serviceangebote (Bsp. Servicestation, Zählstellen)	++
Querungssicherungen	++
Rastplätze	+
Infotafeln	+
Schließfächer	+++
Ladestationen	++

o Kein Handlungsbedarf

++ Hoher Handlungsbedarf

+ Geringer Handlungsbedarf

+++ Sehr hoher Handlungsbedarf

8.11 Controlling-Konzept

Für eine erfolgreiche, nachvollziehbare und kontrollierte Umsetzung des Handlungskonzeptes bedarf es einer verifizierten Evaluation des Umsetzungsfortschritts. Aufgrund sich verändernder Rahmenbedingungen (z. B. Mobilitäts-/Energiekosten, Bevölkerungsentwicklung) ist die

wirksame Realisierung eines langfristig angelegten Handlungskonzepts keineswegs von vornherein garantiert, weil die verkehrsrelevanten Maßnahmen stets im Kontext zu gesellschaftlichen, ökonomischen und umweltbedingten Rahmenbedingungen betrachtet werden müssen. Aufgrund der Schwierigkeit zukünftige ausschlaggebende Veränderungen abzusehen und ein entsprechendes – flexibles – Handlungskonzept zu formulieren, dient ein begleitendes Evaluations- und Controlling-Konzept dazu, Abweichungen in der Maßnahmenwirkung und Zielerreichung im Umsetzungsprozess frühzeitig zu erkennen, um dann adäquat reagieren zu können.

Dementsprechend gilt es, ein messbares Indikatorensystem zu entwickeln, welches als Kontrollinstrument hinsichtlich der Wirkung der Maßnahmenumsetzung dient. Für eine geeignete Evaluierung, ob und auch wie erfolgreich bzw. effektiv eine Maßnahme umgesetzt ist, wird das definierte Zielkonzept herangezogen. Anhand der Oberziele mit den jeweiligen Unterzielen kann der Zielerreichungsgrad nachvollziehbar geprüft werden, um dann ggf. nachjustieren zu können. Hierbei ist zu beachten, dass für den Evaluierungsprozess entsprechende Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten.

Darüber hinaus bedarf es einer transparenten Gestaltung des Bewertungsprozesses. Eine regelmäßige Überprüfung und Darlegung der Ergebnisse in Evaluationsberichten ermöglichen hierbei die kontinuierliche Rückkopplung der Umsetzung in Politik und Öffentlichkeit. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz gegenüber potenziellen Änderungen aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen.

Für eine belastbare Erfolgskontrolle des fortschreitenden Umsetzungsprozesses bedarf es einer regelmäßigen Überprüfung und Darlegung der Ergebnisse in Evaluationsberichten. Dies ermöglicht in turnusmäßigen Intervallen z. B. von fünf Jahren die Rückkopplung der Umsetzung in Politik und Öffentlichkeit, führt einen transparenten Prozess fort und erlaubt die Justierung einzelner Stellschrauben im Falle von identifizierten Zielabweichungen. Die Regelmäßigkeit erlaubt eine erneute (potenzielle) Konfiguration in kleinen Schritten ohne den bisherigen Verlauf vollständig überprüfen zu müssen.

Tab. 4: Beispielhafte Indikatoren als Messgröße zur Evaluation

Maßnahme	Mögliche Indikatoren	Zeitintervall
Pflege- und Instandhaltungsprogramm	Aufbringung von finanziellen Mitteln pro Einwohner	Jährlich
Verkehrserziehung fortsetzen	Evaluation von Kampagnenarbeit	Alle 5 Jahre
Wege für den Radverkehr	Anteil Radrouten, die den vorgeschlagenen Vorgaben entsprechen, Modal Split-Anteil des Radverkehrs, Befragung, Unfallanalyse	Alle 5 Jahre
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr	Befragung	Alle 2 Jahre

Fortführung der Anpassung von Radinfrastrukturen an Knoten	Anteil radfahrerfreundlicher Knotenpunkte, Modal Split-Anteil des Radverkehrs, Befragung, Unfallanalyse	Alle 5 Jahre
Verträgliche Straßenraumgestaltung	Geschwindigkeitsmessungen, Befragung	Alle 2 Jahre
Einrichten von Elternhaltestellen	Unfallanalyse, Befragung	Jährlich
Umsetzung der Maßnahmen aus dem Handlungskonzept	Evaluierung des Handlungskonzeptes und Sachstandsbericht	Jährlich

9 Schwerpunktmaßnahmen

9.1 City-Ring

Dem City-Ring als Umfahrung der Fußgängerzone und Verknüpfung der radialen Straßen kommt beim Ausbau des Radverkehrs hohe Bedeutung für die Schaffung eines attraktiven Gesamtnetzes zu. Zukünftig ist der City-Ring als ringförmige Radvorrang-Route vorgesehen. Mit dieser werden die weiteren Routen verknüpft. Im Umfeld des City-Ring gibt es zudem viele relevante Ziele (Schulen, Stadthalle, Allerwelle, Bahnhof, Schlossee, Verwaltung).

Gemäß politischem Beschluss zum Meilenstein 1 (Zukünftige Lage von Querungsmöglichkeiten der Innenstadt in Nord-Süd-Richtung) soll der City-Ring für den Radverkehr langfristig ertüchtigt werden.

Die Radverkehrsführung auf dem City-Ring stellt ein eigenes, sehr komplexes Thema dar. Derzeit erfüllt nur ein geringer Teil der Radverkehrsanlagen entlang des City-Rings die Regel- oder Mindestmaße aktueller Richtlinien und genügt den Anforderungen der Radfahrenden an eine komfortable Querung der Innenstadt noch nicht. Die Erarbeitung von Ansätzen und Varianten, wie der City-Ring verbessert werden kann war ein Schwerpunkt bei der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes. Eine abschließende Entwicklung einer umzusetzenden Lösung, die mit umfangreichen Baumaßnahmen verbunden sein wird, ist nicht Gegenstand des Radverkehrskonzeptes. Die Erarbeitung einer umzusetzenden Lösung ist vielmehr eine vordringliche, durch das Radverkehrskonzept vorgeschlagene Maßnahme.

Ein Tempo 30-Limit auf dem City-Ring ist für die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Hinblick auf Stress durch schnelles Überholen und Konflikte mit dem Kfz-Verkehr vorteilhaft. Die sehr hohen rechtlichen Hürden und Ausschlussgründe für die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 stellen jedoch nach aktueller Rechtslage eine kaum ausräumbare Schwierigkeit dar, aufgrund derer diese Maßnahme zurzeit nicht weiterverfolgt wird.

Während der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes nahmen die Stadt Gifhorn und das Planungsbüro BÖREGIO bereits Variantenuntersuchungen vor, auf die zukünftig aufgebaut werden kann. Eine grundlegende Problematik ist dabei die knappen Platzverhältnisse im

Querschnitt (siehe Abb. 43 und Abb. 44). So scheidet bspw. ein geschlossener Einbahnstraßen-Ring mit Zweirichtungsradweg als geschützter Radfahrstreifen auf der Fahrbahn aus, da bei der erforderlichen Befahrbarkeit für Einsatzfahrzeuge kein Ausweichen des Radverkehrs möglich wäre. Ein Multifunktionsstreifen auf dem City-Ring-West mit gemeinsamer Führung des Rad-, Einsatzfahrzeug- und ÖPNV-Verkehrs in eine Richtung wäre hingegen prinzipiell und unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr möglich. In die Gegenrichtung wäre jedoch eine Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Fußverkehr im Seitenraum die Folge.

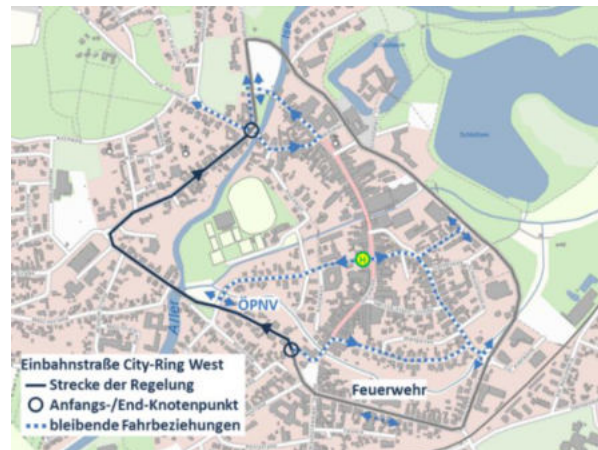
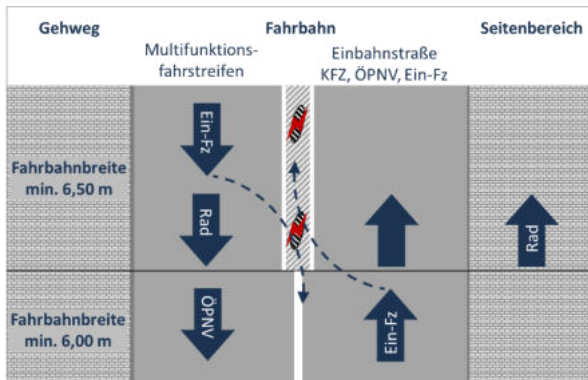


Abb. 43: Prinzipskizze Umwandlung eines Fahrstreifens in eine Multifunktionsfahrspur Rad/ÖPNV/ Einsatzfahrzeuge, Quelle: Stadt Gifhorn 2021

Abb. 44: Mögliche Strecke für einen Multifunktionsstreifen mit Einbahnstraßen-Regelung, Quelle: Stadt Gifhorn 2021

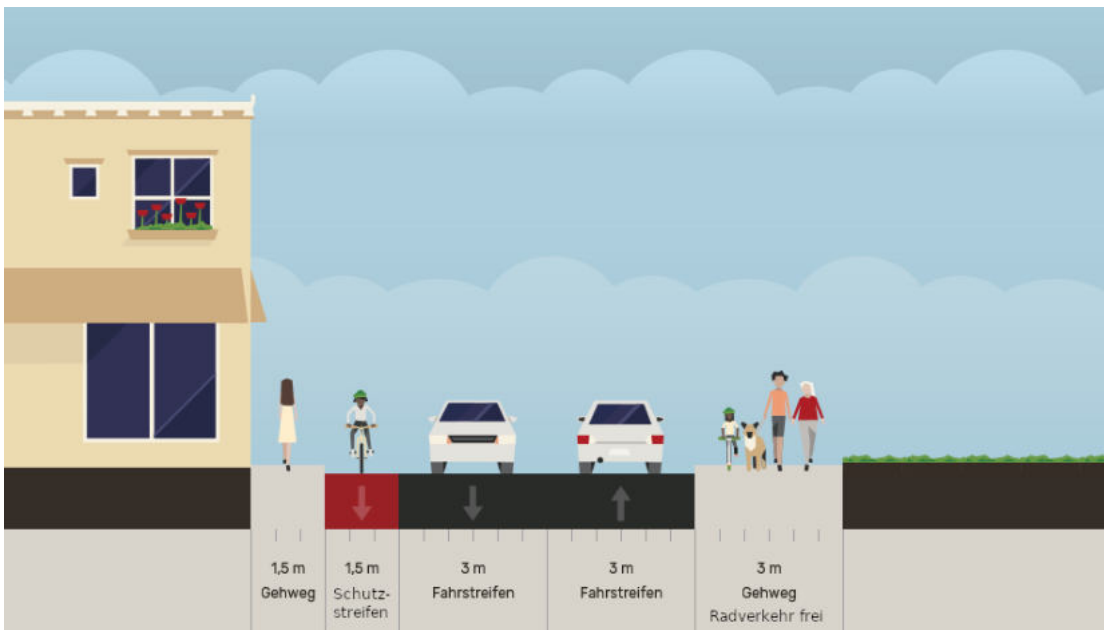


Abb. 45: Beispielhafte Querschnittsaufteilung mit neuem Schutzstreifen auf der Konrad-Adenauer-Straße, Höhe Allerwelle, Quelle: streetmix.net, 2021

Ein weiterer Ansatz wäre die Anlage von Schutzstreifen entlang des City-Rings. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Querschnitte sind Schutzstreifen jedoch absehbar je Abschnitt nur einseitig und unter Inkaufnahme einer reduzierten Restfahrbahnbreite zwischen 6 m und 4,50 m (Mindest-Restbreite für Kfz im Zweirichtungsverkehr zwischen Schutzstreifen laut ERA 2010) möglich, zumal zu Längsparkständen ein zusätzlicher Sicherheitsabstand von 0,5 m einzurechnen ist. Ein Querschnitt und eine Fotomontage für die Konrad-Adenauer-Straße sind in der Abb. 44 und 45 zu sehen.



Abb. 46: Fotomontage Schutzstreifen für die Konrad-Adenauer-Straße, BÖREGIO 2021

Anstatt einer Führung der Vorrangroute City-Ring über die Fallerslebener Straße wird eine Führung über die Bodemannstraße am südlichen Ende der Fußgängerzone vorgeschlagen, da diese bereits als Einbahnstraße ausgewiesen ist. Die Fallerslebener Straße könnte so in beide Richtungen für den Kfz-Verkehr befahrbar bleiben.

Neben der Fragestellung, wie der Radverkehr im Querschnitt auf den einzelnen Abschnitten geführt wird, sind tragfähige Detaillösungen für die Knotenpunkte Schillerplatz, Lüneburger Straße/ Konrad Adenauer-Straße und Konrad-Adenauer-Straße/ Fallerslebener Straße zu erarbeiten. Insbesondere letzterer Knotenpunkt stellt eine komplizierte Situation dar, da es sich um einen Doppelknoten zweier T-Kreuzungen und eines Bahnübergangs mit entsprechend langen Räumzeiten handelt. Denkbar wäre hier die Umwandlung der Rechtsabbieger-Fahrspur in einen Sonderfahrstreifen für Bus- und Radverkehr vom Kreisverkehr Konrad-Adenauer-Straße / Zur Allerwelle bis vor die Fallerslebener Straße (siehe Abb. 47). Alternativ wäre auch die Anlage eines 1,50 m breiten Schutzstreifens unter Verschmälerung der drei Fahrspuren denkbar. Zum Anschluss an die Radwege im Seitenraum des Knotenpunkts kann gegebenenfalls vor dem Knotenpunkt eine komfortable Rampe zur Auffahrt angelegt werden. In Gegenrichtung

(nach Norden) wäre umgekehrt hinter dem Knoten ein sicheres Radwegeende anzulegen, um den Radfahrenden die Wahlmöglichkeit zum Fahren auf der Fahrbahn anzubieten.

Es wird vorgeschlagen, auf dem City-Ring das grundsätzliche Prinzip der Wahlfreiheit zwischen dem Fahren auf der Fahrbahn und auf (oft nicht Maßen der ERA 2010 entsprechenden) Radwegen bzw. freigegebenen Gehwegen im Seitenraum konsequent umzusetzen. Dabei sind für die Übergänge zwischen dem Fahren auf der Fahrbahn und abschnittsweise vorhandenen sowie teilweise benutzungspflichtigen Radwegen im Seitenraum wie am Knoten Konrad-Adenauer-Straße/ Fallerslebener Straße bauliche Lösungen herzustellen (baulich gesicherte Radwegenden mit Rampen und Auffahrten auf Radwege).

Eine der dringlichen Maßnahmen wird sein, weitere Detailuntersuchungen durchzuführen und abschließende Maßnahmen zur Lösung der Radverkehrsführungen am City-Ring festzulegen.

9.2 Modellprojekt „Gantztägige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr“

Mit dem Modellprojekt der gantztägigen Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr sollte erprobt werden, welche Akzeptanz diese Verkehrsführung findet. Für die Nord-Süd-Querung des Radverkehrs über die Innenstadt würde eine Öffnung der Fußgängerzone einen wichtigen Lösungsbaustein darstellen.



Abb. 47: Lösungsansatz für den südöstlichen City-Ring (Konrad-Adenauer-Straße): Übergang von einer Führung auf der Fahrbahn auf eine Führung in den Seitenraum im Bereich des Doppelknotens am Bahnübergang, Quelle: BÖREGIO 2021



Abb. 48: Vorschlag zur Markierung der Fußgängerzone während des Modellprojekts, BÖREGIO 2021

Vom Juni bis einschließlich November wurde die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr auf ganztägig erweitert. Begleitet wurde das Modellprojekt durch umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit. Die entsprechende Beschilderung wurde durch Plakate im öffentlichen Raum an den Eingängen der Fußgängerzone und leitende Piktogramme durch die Fußgängerzone ergänzt (siehe Abb. 49 und Abb. 50). Das Ziel der gegenseitigen Rücksichtnahme und der Anpassung der Radfahrenden mit ihrem Fahrverhalten an den Fußverkehr stand im Vordergrund. Im Rahmen einer Sicherheitspartnerschaft verstärkten die Stadt Gifhorn und die Polizeiinspektion Gifhorn in der Probezeit ihre Präsenz im öffentlichen Raum.





Abb. 49: Begleitung des Modellversuches durch großformatige Plakate, Quelle: BÖREGIO 2021

Durch Vorher-Nachher-Umfragen (Juni/Juli 2021 und Oktober/November 2021) bei den Bürgern wurden Erfahrungen mit der Öffnung sowie Präferenzen zur Möglichkeit einer Verstetigung und begleitenden Maßnahmen abgefragt. Die Befragung erfolgte mit online auszufüllenden, im öffentlichen Raum beworbenen und alternativ auch per Post einzusendenden



Abb. 50: Piktogrammketten leiten den Radverkehr in der geöffneten Fußgängerzone, Quelle: BÖREGIO 2021

Fragebögen. Die Beteiligung bei der Nachher-Befragung im November 2021 war sehr gut. Insgesamt überwogen bei der Resonanz zur ganztägigen Öffnung noch knapp die positiven Beurteilungen (siehe Abb. 51). Während sich vor dem Modellprojekt bei einer kleineren Stichprobe ($n=330$, nicht repräsentativ) nur rund 37% der Antwortenden für die Öffnung aussprachen, waren dies nach dem Modellprojekt 55% ($n=1560$). Dabei veränderten sich die genannten subjektiven Ängste nicht, wie bspw., dass Kinder angefahren werden könnten, Radfahrende/Fußgänger zu dicht überholen und dass

sie zu schnell fahren. An Vorschlägen für zusätzliche Maßnahmen wurden genannt: mehr Kontrollen, die Sensibilisierung der Radfahrenden für geltende Regeln (Schrittempo, Vorrang des Fußverkehrs), positive Berichte über gutes und funktionierendes Miteinander, feste, erkennbare Radverkehrsführungen und Einschränkungen an Markttagen oder bei Veranstaltungen.

Wie beurteilen Sie die ganztägige Öffnung der Fußgängerzone?

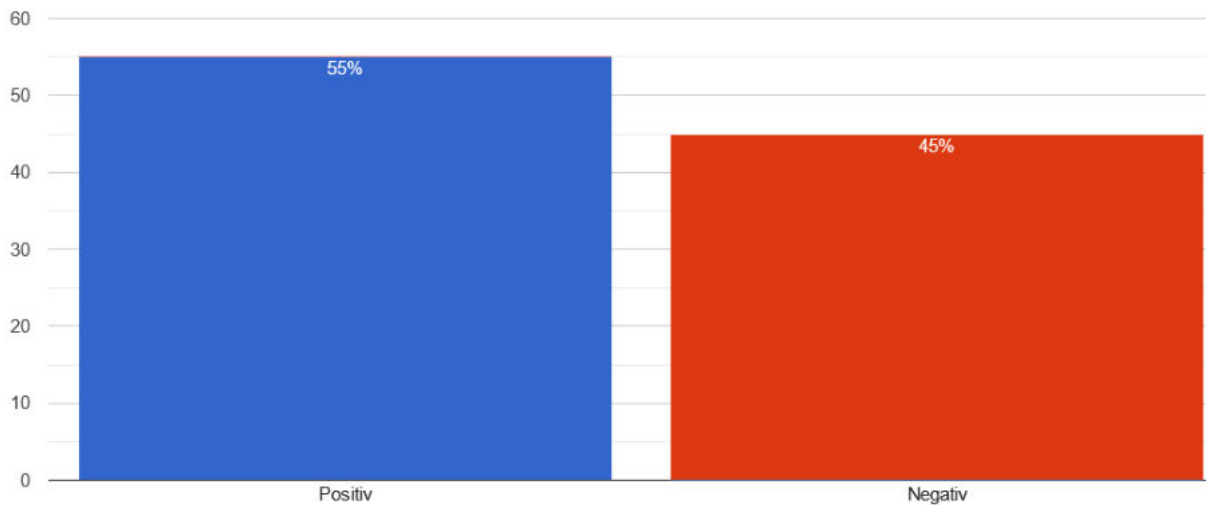


Abb. 51: Ergebnis der 2. Bürgerbefragung im November 2021 zum Ende des Modellprojektes, Ergebnisse in Prozent, n=1560, Quelle: BÖREGIO 2021

Die Fußgängerzone soll für den Radverkehr...

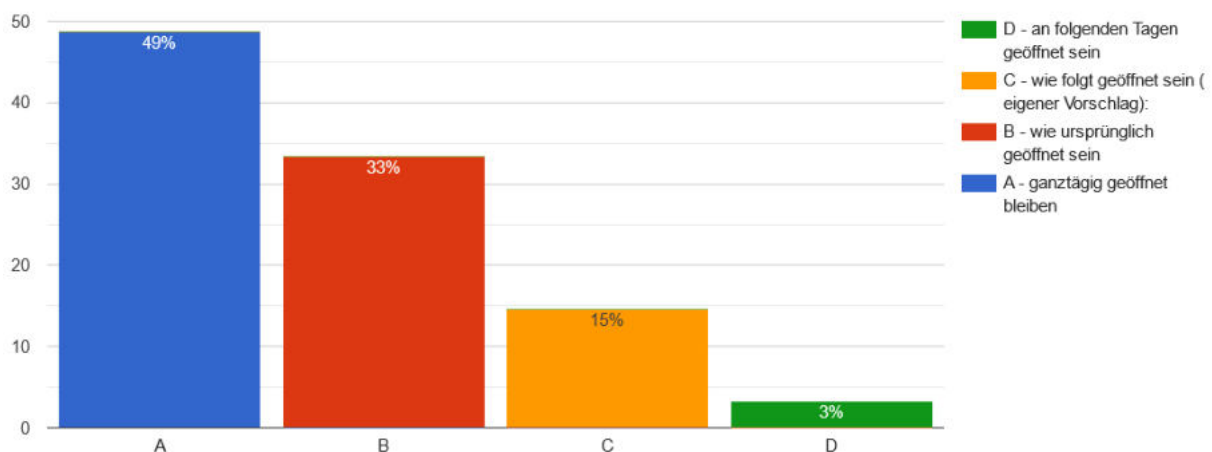


Abb. 52: Ergebnis der 2. Bürgerbefragung im November 2021 zum Ende des Modellprojektes, Ergebnisse in Prozent, n=1560, Quelle: BÖREGIO 2021

Von den Befragten gaben 44% an, die Fußgängerzone mit dem Rad zu besuchen, 29% gaben an mit dem Auto zu kommen, 25% kamen zu Fuß und der Rest per ÖPNV. Die Geschlechterverteilung unter den Rückmeldungen war ausgeglichen. 33% der Befragten waren zwischen 25 und 44 Jahren alt, 19 % jünger und 48 % älter.

Es gab Rückmeldungen, dass die Innenstadt durch die die Öffnung belebter geworden sei und die Besucherfrequenz bei den Geschäften sich erhöht habe. Auch ein angepasstes Verhalten von Radfahrenden an Markttagen, an denen viele ihr Rad freiwillig schieben würden, wurde berichtet. Die im gleichen Zug erfolgte Öffnung der Einbahnstraße Cardenap in beide Richtungen wurde begrüßt. Zusätzlich eingerichtete Pop-Up-Abstellanlagen wurden gut

angenommen. In der Bodemannstraße wurden Querparkplätze in Längsparkplätze geändert, um dort mehr Platz für den Radverkehr zu gewinnen. Auch diese Änderung wurde gut durch die Bürger und Bürgerinnen angenommen.



Abb. 53: Interview im Rahmen der Eröffnungsveranstaltung des Modellprojekts und geänderte Öffnungszeiten der Fußgängerzone für den Radverkehr, BÖREGIO 2021

Das Modellprojekt wurde mit einer Entscheidung des Rates der Stadt Gifhorn über das weitere Vorgehen abgeschlossen. Gemäß Ratsbeschluss vom 13.12.2021 soll eine ganztägige Öffnung der Fußgängerzone erst nach baulichen Veränderungen (Umbau der Fußgängerzone) und bei erkennbarer Akzeptanz erfolgen. In der Planung für eine umfangreiche Umgestaltung der Fußgängerzone soll eine „leitende und führende Gestaltung für Fußgänger und Radfahrer“ berücksichtigt werden, um dann die ganztägige Öffnung für den Radverkehr vorzunehmen. Bis auf weiteres wurden tägliche Sperrzeiten für den Radverkehr wieder eingeführt. Die bisher bestehenden Öffnungszeiten wurden auf werktags 17 Uhr bis 12 Uhr des Folgetages (mit Ausnahme von Wochenmarktzeiten oder bei Veranstaltungen) sowie sonntags ganztägig leicht erweitert.



Abb. 54: Veränderte Stellplätze in der Bodemannstraße, BÖREGIO 2021

Im Ergebnis muss der Fokus für den Radverkehr noch stärker auf die Herstellung einer attraktiven Vorrangroute entlang des City-Rings liegen, um die vorgesehene Nord-Süd-Verbindung herzustellen. Dennoch wird die Hauptroute über den Steinweg beibehalten und soll für den Radverkehr freigegeben werden, sobald die baulichen Veränderungen in der Fußgängerzone umgesetzt werden konnten.

10 Fazit

Um über einen langen Zeitraum Fortschritte im Radverkehr zu erzielen, ist es wichtig herauszufinden, welche Maßnahmen von Menschen angenommen werden und an welchen Stellen nicht. Regelmäßige Erfolgs- oder Sachstandsberichte leisten dazu einen Beitrag. Der bereits erfolgte politische Beschluss zum Maßnahmenpaket, dem 3. Meilenstein des vorliegenden Radverkehrskonzeptes, sieht für die kurzfristigen Handlungsempfehlungen die Umsetzung bis 2025, sowie für die mittel- bis langfristigen Handlungsempfehlungen die Umsetzung bis 2030 vor. Der kurzfristige Maßnahmenkatalog ist darauf ausgelegt, den Bürgerinnen und Bürgern im zeitlichen Zusammenhang mit dem Radverkehrskonzept erlebbare Erfolge und Verbesserungen bei der Radverkehrsinfrastruktur vor Augen zu führen. Idealerweise begünstigt dies die Diskussion über größere, langfristige Maßnahmen, wird aber auch eine gewisse Erwartungshaltung für tiefgreifendere, mehr als nur kurzfristige Maßnahmen schaffen.

Die Erfahrungen der vergangenen Jahrzehnte zeigen, dass zur Umsetzung der Maßnahmen eine attraktive Zusammenarbeit zwischen der Verwaltung und der Politik und mit der Öffentlichkeit notwendig ist.

Für den Bau und die Gestaltung von Radverkehrsanlagen ergeben sich im derzeitigen gesellschaftlichen Klima neue Möglichkeiten und Freiheiten. Dabei ist stets zu berücksichtigen, dass dem Ziel der Erhöhung des Radverkehrsanteils individuelle Entscheidungen der Verkehrsmittelwahl zu Grunde liegen. Komfort auch in Details und die Entwicklung von beliebten, in der Praxis gut angenommenen Radverkehrsanlagen auch in Kreuzungsbereichen spielen daher eine zentrale Rolle. Der Realisierung zunächst neuer Ansätze etwa im Bereich „geschützte Radfahrstreifen“, „Kopenhagener Radwege“ und weiterentwickelter, objektiv und subjektiv sicherer Kreuzungsgestaltung sollte dies dennoch nicht im Weg stehen. Dabei soll zwischen Knotenpunkten ein Augenmerk auf möglichst durchgehende Radverkehrsanlagen zwischen den Knotenpunkten, ohne Wechsel der Radverkehrsführung oder gar der Straßenseite, gelegt werden.

Durch Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr (Motto „FahrRadStadt Gifhorn“) wird die Bevölkerung auf die Ambitionen der Stadt im Radverkehr aufmerksam werden. Erfahrungsgemäß wird in Folge dessen auch kritisch verfolgt werden, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen auch zeitnah umgesetzt werden. Lokales Wissen und Erwartungen sollen konstruktiv in die Planungsprozesse integriert werden. Der „Arbeitskreis Radverkehr“ soll in regelmäßigen Terminen, z. B. alle 4 Monate stattfinden. Auch digitale Möglichkeiten wie einfach zu pflegende

Kataster für Radverkehrsanlagen und Wegweisung und unkomplizierte Beteiligungsformate bis hin zum Crowdsourcing können, neue Möglichkeiten eröffnen, Abläufe zu vereinfachen und zu beschleunigen.

11 Literaturverzeichnis

Bundesministerium für Digitales und Verkehr. (2021). *Nationaler Radverkehrsplan 3.0 - Fahrradland Deutschland 2030*.

Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.), Bergische Universität Wuppertal (Hrsg.). (2021). *Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis*. Abgerufen am 29. 03 2022 von difu
Deutsches Institut für Urbanistik:
<https://difu.de/publikationen/2021/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis>

Dill, J. P. (2016). *Types of Cyclist*. Von <https://jenniferdill.net/types-of-cyclists/> abgerufen

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). (2008). *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)*. Köln: FGSV Verlag.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). (2009). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*. Köln: FGSV Verlag.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). (2010). *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)*. Köln: FGSV Verlag.

Gesamteverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) e.V. (2013). *UdV-Forschungsbericht Nr. 21*. Von
<https://www.udv.de/resource/blob/78322/b3dd00fc1e86e9cd7164fa8872a45932/21-abbiegeunfaelle-pkw-lkw-und-fahrrad-data.pdf> abgerufen

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. (2019). *Qualitätsstandards und Musterlösungen - Radnetz Hessen*.

Landesamt für Statistik Niedersachsen. (31. 03 2022). Von
<https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/default.asp> abgerufen

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, brenner BERNARD ingenieure, Planungsbüro VIA. (2017). *Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg*.

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr. (2000). *Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen*. Hannover.

SHP Ingenieure. (2008). *Radverkehrskonzept Stadt Gifhorn*. Stadt Gifhorn.

Sinus Markt- und Sozialforschung, Heidelberg. (2017). *Fahrrad-Monitor Deutschland 2017. Ausgewählte Ergebnisse*. Von <https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/249750> abgerufen

WVI. (2020). *Leitbild Mobilität 2030 - Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Gifhorn*.
Braunschweig: Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung
GmbH.