

Fragen an die Kandidaten für das Amt des Oberbürgermeisters in Lüneburg

Die Antworten der Kandidaten (in alphabetischer Reihenfolge):

Ulrich Mädge	Michèl Pauly	Eckhard Pols	Claudia Schmidt
1. Lüneburg präsentiert sich gern als fahrradfreundliche Stadt. Welches sind für Sie die wichtigsten Kennzeichen einer fahrradfreundlichen Kommune?			
<p>Fahrradfahren ist schon längst nicht mehr nur ausschließlich ein Freizeitvergnügen. Immer mehr Menschen nutzen das Fahrrad, um im Stadtverkehr mobil und schnell unterwegs zu sein. Immer mehr Lüneburger lassen ihr Auto stehen und schwingen sich stattdessen aufs Fahrrad. Für eine nachhaltige Stadtplanung und eine moderne und zeitgemäße Verkehrspolitik ist das Fahrrad ein unverzichtbares Verkehrsmittel. Es fördert Gesundheit, Lebensqualität und Mobilität. Es entlastet die Umwelt und reduziert Staus. Es ist bekannt, dass die Hälfte aller Autofahrten unter fünf Kilometer sind. Gerade im Stopp und Go des Stadtverkehrs aber ist der Ausstoß von Treibhausgasen am höchsten. Der Verkehr verlagert sich erst dann vom Auto aufs Rad, wenn ausreichend nutzerfreundliche Radverkehrsanlagen angeboten werden. In Lüneburg erstrecken sich zum Beispiel Fahrradwege auf einer Länge von rund 100 Kilometer. Allein in diesem Jahr stellt die Hansestadt für Umbau, Neubau sowie Unterhaltungsmaßnahmen von Radwegen 650 000 Euro zur Verfügung. Das entspricht einem Betrag von 9 Euro je Einwohner und damit liegt Lüneburg weit über dem Durchschnitt. Das Fahrrad muss als Verkehrsmittel wettbewerbsfähig sein im Alltag und in der Freizeit. Das Radwegenetz ist ausgebaut worden, Dutzende Bordstei-</p>	<p>Kennzeichen einer fahrradfreundlichen Stadt sind natürlich der Modal Split. Je größer der Anteil von mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegen ist, umso besser ist vermutlich die Infrastruktur und umso größer ist die Priorität des Fahrrads im Verkehrsgefüge. Für mich gehört zu einer fahrradfreundlichen Stadt auch eine kluge und fahrradgerechte Radverkehrsführung. Striktes Abschieben von Fahrradfahrern auf (meist zu enge, meist unsicherere) Fahrradwege halte ich für einen verkehrspolitischen Irrweg. Je präserter Fahrräder - auch und gerade auf Straßen sind - desto sicherer ist jedes einzelne Fahrrad. Fahrräder sind nicht mehr "exotisch", sie sind kein Verkehrshindernis mehr, sondern Verkehr. Ganz im Sinne der Critical Mass "We are not jam, we are traffic".</p> <p>Verkehrsfreundlich ist eine Stadt auch dann, wenn sie das Autofahren gegenüber dem Fahrrad im Vergleich unattraktiver macht. Das Vorhalten großer Parkplatzflächen für Autos in der Stadt lockt auch immer Autos dort hin. Eine kluge Verkehrslenkung von Parksuchen nach außerhalb, verbessert die relative Reisezeit des Fahrrads von Start- zu Zielort gegenüber dem Auto. So wird mehr Fahrrad gefahren und das Auto häufiger stehen gelassen - am Besten ganz zu Hause oder am Stadt-</p>		<p>Auf unseren Fahrradtouren durch Deutschland empfand ich immer die Städte als besonders fahrradfreundlich, die es mir ermöglicht haben mich mit Hilfe der Beschilderung schnell zurechtzufinden (?), mein Rad samt Gepäck sicher deponieren zu können (in Lbg nicht möglich), in der Touristeninformation ein ausreichendes Angebot an fahrradfreundlichen Herbergen empfohlen zu bekommen (Bergström hat nicht mal einen Radparkplatz), eine Radroutenkarte kaufen zu können (derzeit nicht mehr erhältlich) auf den Radwegen/Straßen bevorzugt behandelt zu werden (Fehlanzeige) oder das i-Tüpfelchen eine reine Fahrradstraße durch das Stadtzentrum vorzufinden (Neue Sülze?).</p>

Fragen an die Kandidaten für das Amt des Oberbürgermeisters in Lüneburg



Ulrich Mädge	Michèl Pauly	Eckhard Pols	Claudia Schmidt
<p>ne sind abgesenkt worden, die Haupt- routen werden beleuchtet, rund um die Innenstadt gibt es mehr als 1,000 Fahr- radstellplätze und am Bahnhof mittler- weile zwei Fahrradparkhäuser (eines davon komplett kostenlos), das "Stadt- Rad" bietet 50 Leihfahräder und die Zahl der Gäste, die durch den Radtou- rismus in die Stadt kommen, steigt.</p>	<p>rand, in einem Parkhaus oder Ähnli- ches.</p>		
<p>Die Anzahl der Projekte und Maßnahmen, die eine Kommune anstoßen kann und muss, um das Fahrradfahren attraktiv zu machen, ist groß. Wir gehen davon aus, dass der Anteil des Fahrrades am Gesamtverkehr in Lüneburg in den vergangenen 20 Jahren von 13 auf 25 Prozent gestiegen ist. Das entspricht voll den im "Radverkehrskonzept Lüneburg 2015" gesteckten Zielen. Doch damit ist das Ende noch nicht erreicht. Wo es die Vorgaben und Rahmenbedingungen zulassen, müssen noch mehr Fahrradwege auf die Straße gebracht werden, um den , Fahrradfahren auf Schutzstreifen oder Radfahrstreifen Raum zu geben. An der Hamburger Straße ist das im vergangenen Jahr erfolgreich geschehen, die Dahlenburger Landstraße wird die nächste sein, die dahingehend umgestaltet wird. Die Nachfrage nach Fahrradstellplätzen am Bahnhof ist so groß, dass in den nächsten Jahren dar Bau eines dritten Parkhauses nicht unrealistisch ist. Das "StadtRad" wird so gut angenommen, dass überlegt werden kann, mehr Terminals aufzustellen und die Anzahl der Fahrräder zu erhöhen.</p> <p>Unabhängig hiervon, ist die Fragestellung auch subjektiv, d.h. jeder Radfahrer macht eine "fahrradfreundliche Kommune" auch an unterschiedlichen Kennzeichen aus. Das kann ein hoher Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen sein, die Etablierung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel, eine weit unterdurchschnittliche Zahl an Radverkehrsunfällen, ein großes und qualitativ hochwertiges Angebot an Fahrradparkmöglichkeiten, ein dichtes Netz von Fahrradstraßen oder auch ein flächendeckendes Fahrradverleihsystem. Aber bei allen Handlungsfeldern sind wir bereits aktiv und werden unsere Aktivitäten noch steigern.</p>			
<p>2. Der Landkreis Lüneburg arbeitet bereits in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen mit. Streben Sie die Mitgliedschaft der Hansestadt in dieser Arbeitsgemeinschaft an?</p>			
<p>Ich erachte es als durchaus sinnvoll, dass auch wir als Hansestadt in dem Netzwerk vertreten sind. Nach der Teilnahme an dar Auftaktveranstaltung haben wir uns über die Arbeit und Aktivitäten der Arbeitsgemeinschaft über unsere Mitgliedschaft im Nds. Städtetag informiert.</p> <p>Nach meinen aktuellen Informationen soll die Arbeit des Netzwerks nunmehr noch starker institutionalisiert werden, dies würde eine formale Mitgliedschaft vielleicht noch interessanter machen.</p>	<p>Ob die "Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Niedersachsen" erstrebenswert ist, weiß ich derzeit gar nicht. Wenn es nur ein symbolischer Akt ist, ohne dass damit materiell die Situation der Fahrradfahrer verbessert wird, halte ich das für nicht sinnvoll. Auch könnte die "Trotz-Reaktion" einiger Autofahrer auf eine symbolpolitische Mitgliedschaft in so einer Arbeitsgemeinschaft schlimm ausfallen. Ich bevorzuge eher tatsächliche Verbesserungen als große und</p>		<p>Ja, gerade in der Stadt gibt es ein großes Potential an zusätzlichen Fahrradfahrern. Bei der Öffentlichkeitsarbeit und dem Marketing für den Radverkehr gibt es in Lüneburg erheblichen Nachholbedarf. Diese Aufgabe allein den Verbänden zu überlassen, reicht nicht. Gerade bei dieser Aufgabe kann die AGFK sicherlich unterstützen. Als Beispiel nenne ich einmal das „Stadtradeln“.</p>

Fragen an die Kandidaten für das Amt des Oberbürgermeisters in Lüneburg

Ulrich Mädge	Michèl Pauly	Eckhard Pols	Claudia Schmidt
<p>Aus dem bisherigen gemeinsam getragenen Arbeitskreis der kommunalen Spitzenverbände soll ein Verein gegründet werden, der eine Geschäftsstelle erhält. Der Wirtschaftsminister hat gegenüber der Arbeitsgemeinschaft auch finanzielle Unterstützung zugesagt. Wermutstropfen ist, dass die Mitgliedschaft künftig kostenpflichtig sein wird. (s. Anlage!).</p> <p>Dessen ungeachtet ist Lüneburg für den Landkreis eine Drehscheibe für den Radverkehr. Die Menschen rollen aus den Umlandgemeinden mit dem Rad in die Stadt zur Arbeit, fahren zum Bahnhof, um von dort mit dem Metronom nach Hamburg zur Arbeit zu kommen oder machen den Einkauf in Lüneburg mit dem Fahrrad. Fahrradwege enden nicht an Gemeindegrenzen, deshalb gehört Lüneburg auch in diese Arbeitsgemeinschaft.</p>	<p>umkämpfte Symbole. Wenn mit einer solchen Mitgliedschaft Verbesserungen, Bereitstellung von Know-How für den Verkehrsdezernenten oder Ähnliches einhergehen, dann wäre ich durchaus dafür. Kurzum: Ich würde es mir angucken.</p>		
<p>3. 2005 wurde das „Radverkehrskonzepts Lüneburg 2015“ erstellt. Das Zieldatum rückt langsam näher und damit stellen sich die folgenden Fragen:</p> <p>3.1. In Kapitel 5.6 des bestehenden Konzepts ist eine Evaluierung vorgesehen. Um beurteilen zu können, ob die Maßnahmen wirksam waren und das Konzept umgesetzt wurde, halten wir eine Überprüfung der Wirksamkeit für wichtig. Planen Sie, die angekündigte Evaluierung durchzuführen, wann soll das erfolgen, mit welchen Methoden / von wem soll sie durchgeführt werden?</p>			
<p>Vor der Erstellung des Radverkehrskonzeptes durch unseren Radverkehrsplaner, Herrn Thöring hat die Hansestadt am europaweit anerkannten BYPAD Verfahren (Bicycle Policy Audit) teilgenommen. BYPAD untersucht in einer Qualitätskette aus neun Modulen, wie eine ausgewogene Radverkehrspolitik gewährleistet werden kann. Es bietet sich an, die im Radverkehrskonzept</p>	<p>Die Evaluierung des Radverkehrskonzepts sollte in der Tat gemacht werden, idealerweise verbunden mit konkreten Handlungsempfehlungen um nicht erreichte Ziele nachzuholen. Aus Kostengründen würde ich hier die Infrastruktur der Universität bemühen um den Kostenanteil der Stadt möglichst gering zu halten bei hoher wissen-</p>	<p>Die vorgesehene Evaluierung ist meiner Meinung nach zwingend erforderlich und war eigentlich auch schon für 2012 vorgesehen. Es reicht nicht, einmal ein Konzept zu erstellen und es dann zur Seite zu legen. Die Evaluierung sollte sobald wie möglich erfolgen. Über die Methoden muss man sich noch beraten.</p>	<p>Eine Evaluierung ist absolut notwendig und schnellstmöglich durchzuführen. Seit Einführung der Bachelor Abschlüsse ist es von seiten der Uni nicht/kaum mehr möglich Zahlen zum Modal-Split zu erheben. Die letzten Werte wurden vor ca. 10 Jahren ermittelt. Von wem letztendlich die Evaluierung durchgeführt wird, ist im Detail zu untersuchen. Da ich auch den Verkehrsentwick-</p>

Fragen an die Kandidaten für das Amt des Oberbürgermeisters in Lüneburg

Ulrich Mädge	Michèl Pauly	Eckhard Pols	Claudia Schmidt
<p>2015 vorgesehen Evaluierung auch wieder nach dem BYPAD-Verfahren wiederum unter externer Moderation durchzuführen. Allerdings müssen dafür auch die entsprechenden Haushaltsmittel bereitgestellt werden. Die Evaluation ist für 2015 geplant, damit rechtzeitig die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes erfolgen kann.¹</p> <p><i>(Zum Hintergrund des BYPAD-Verfahrens siehe Fußnote am Ende)</i></p>	<p>schaftlicher Qualität.</p>	<p>Ohne Frage sollte dies auch nach einem Gespräch mit dem ADFC erfolgen, schließlich kennt sich der Kreisverband mit den lokalen Radwegen und seinen Stärken und Schwächen durch seine Mitglieder besonders gut aus. Und es ist selbstverständlich auch naheliegend, sich diesbezüglich mit der Leuphana in Verbindung zu setzen. Gerade in diesem Bereich ist es wichtig, innovative Partner an seiner Seite zu haben.</p> <p>Zudem muss meiner Meinung nach insgesamt mehr Transparenz in das ganze Verfahren. Derzeit kommt es mir fast so vor, als läge das Konzept in einer Schublade und nichts passiert. In vielen Gesprächen waren meine Gegenüber überrascht, dass es ein solches Konzept überhaupt gibt.</p>	<p>lungsplan fortschreiben möchte, muss geprüft werden, ob es sinnvoll ist diese Konzepte/Pläne aus Synergiegründen gemeinsam betrachten zu lassen.</p>
<p>3.2. Planen Sie, ein Folgekonzept zu erarbeiten?</p>			
<p>Ja (siehe oben).</p>	<p>Daraus kann und sollte dann auch ein Folgekonzept werden.</p>	<p>Meiner Meinung nach gehört es dazu, laufend an einem Konzept zu arbeiten. Es geht also darum, das vorliegende Konzept fortzuschreiben und den sich ändernden Rahmenbedingungen laufend anzupassen.</p>	<p>Ja, das Fahrrad dient der Umwelt, der Gesundheit und dem Portemonnaie jedes Einzelnen als auch der Kommune. Vorfahrt für das Fahrrad sowohl im Alltag als auch im Tourismus! Diese Investitionen sind zukunftsweisend.</p>
<p>3.2 Wie stellen Sie sich die Beteiligung der Verbände und der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung vor?</p>			
<p>Wenn man die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes ohne das BYPAD-Verfahren angehen will, müssen selbstverständlich auch die Verbände und die Öffentlichkeit frühzeitig eingebunden werden. Beim BYPAOP Verfahren ist die Verbandsbeteiligung ohne-</p>		<p>Natürlich gehört genauso wie zur Evaluierung auch bei der Fortschreibung des Konzepts die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Verbände dazu. Denn sie sind es, die die Erkenntnisse aus der Praxis liefern.</p>	<p>Für mich ist eine Beteiligung der Verbände, der Polizei und der Öffentlichkeit (insbesondere der Uni (Leihräder), Marketing (Tourismus), Lüneburger Citymanagement (Parkplätze), Arbeitgeber (Dienststrad)) von Anfang an erforderlich. Außerdem müssen alle ausrei-</p>

Fragen an die Kandidaten für das Amt des Oberbürgermeisters in Lüneburg

Ulrich Mädge	Michèl Pauly	Eckhard Pols	Claudia Schmidt
<p>hin Bestandteil. Denkbar wäre alternativ die Einrichtung einer öffentlichen Arbeitsgruppe, die die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes fachlich begleitet. Aufbauen ließe sich hier auf den Arbeitskreis Verkehr, der ja seit 2012 wieder regelmäßig tagt. Um den Fahrradverkehr in Lüneburg noch weiter voran zu bringen, ist eine Zusammenarbeit von Verwaltung, Politik, Verbänden und Polizei nicht nur gewünscht, sondern notwendig. In den vergangenen Jahren hat der ADFC zum Beispiel nicht nur die Ampelgriffe gesponsert, sondern auch den Stadtring analysiert, einen Ideen und Forderungskatalog zur Ampeloptimierung erstellt und Kleinbaumaßnahmen in Angriff genommen. Es geht nur zusammen.</p>			<p>chend Zeit für die Erarbeitung eigener Vorschläge und Ideen erhalten.</p>
<p>3.3 Halten Sie eine externe professionelle Begleitung bei der Erstellung für erforderlich?</p>			
<p>Mit Sicherheit bietet so eine externe professionelle Begleitung Vorteile. BY-PAD kommt europaweit in 21 Ländern zur Anwendung und 120 Städte, Gemeinden und Regionen haben den Prozess schon durchgeführt. Man kann also mit Recht sagen, dass dort ein gewisser Erfahrungsschatz besteht. Allerdings haben andere Kommunen auch erfolgreich ein Radverkehrskonzept erstellt und die o.g. Beteiligung aller wichtigen Akteure aus eigener Kraft auf die Beine gestellt. Dies ist aber auch eine Frage der personellen Ressourcen.</p>	<p>Ob professionelle Begleitung erforderlich ist, weiß ich nicht, aber sie ist hilfreich.</p>	<p>Ich würde zunächst die Evaluierung abwarten wollen. Anhand des Ergebnisses wird sich zeigen, in wie weit und in welchem Umfang eine externe professionelle Begleitung erforderlich ist.</p>	<p>Tendenziell ja, denn es geht meiner Meinung nach, um mehr als infrastrukturelle Maßnahmen.</p>

Fragen an die Kandidaten für das Amt des Oberbürgermeisters in Lüneburg

Ulrich Mädge	Michèl Pauly	Eckhard Pols	Claudia Schmidt
<p>3.4 Welche Themen sollten Ihrer Meinung nach in dem Konzept adressiert werden? Wie könnte eine Einbindung in ein weitergehendes Konzept der Verkehrsentwicklung aussehen?</p>			
<p>Grundsätzlich geht es ja um die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes 2015. Das heißt, dass es nach wie vor im Schwerpunkt um ein anforderungsgerechtes Alltagsliniennetz geht und sich auf dieses Netz die Maßnahmen der Radverkehrsförderung konzentrieren. Dabei ist der Fokus allerdings jetzt auf die Neuausrichtung der Radverkehrsinfrastruktur auf die Anforderungen der StVO-Novelle und die <u>Empfehlungen (!)</u> für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA 2010) zu richten, also die Frage, wo wir Fahrradangebote auf die Straße verlagern können (s.o.) oder wo das Angebot aufgrund der Vorgaben hochbordgeführt bleiben muss. Hierbei spielen auch Verkehrssicherheitsaspekte eine wichtige Rolle.</p> <p>Was die Einbindung an ein weitergehendes Konzept der Verkehrsentwicklung angeht, muss man das Rad ja auch nicht immer neu erfinden. Ich mache kein Geheimnis daraus, dass unser Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 1990 ebenfalls fortgeschrieben werden muss. Der VEP hat bereits integrative Bestandteile dadurch, dass er die verschiedenen Verkehrsmittel berücksichtigt. Was fehlt, ist z.B. eine Betrachtung von Umweltaspekten oder ergänzenden und verknüpfenden Mobilitätsangeboten wie CarSharing, StadtRAD und Elektromobilität. Insofern wäre ein Radverkehrskonzept als "Teil-</p>		<p>Es geht meiner Meinung nach darum, den eingeschlagenen Weg der Fahrradfreundlichen Kommune weiter fortzuführen, denn es gibt immer noch Wege zur Verbesserung. In den letzten Jahren hat sich schon vieles bewegt, begünstigt auch durch das gesteigerte Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein.</p> <p>Ein weitergehendes Konzept sollte so konstruiert sein, dass es allen Verkehrsteilnehmern eine sichere Teilnahme ermöglicht. Das gilt natürlich für Fußgänger und Radfahrer ganz besonders.</p>	<p>Fortführung des Radroutennetzes auch unter dem Aspekt Schutzstreifen/Radfahrestreifen, Unfallschwerpunkte benennen, Benutzungspflicht von Radwegen überprüfen, Parkplätze in der Innenstadt, Überprüfung der Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), Öffentlichkeitsarbeit, Leihräder, Pedelecs/Elektrobikes einbeziehen – Rad-schnellwege aus den Randgemeinden benennen, Prioritätenliste für die Räumung von Radwegen im Winter festlegen, Tourismus,</p> <p>Das Rad ist Teil des Mobilitätsverbundes und somit ist die Frage zu prüfen, ob man das bestehende Verkehrskonzept und den Verkehrsentwicklungsplan in einem Mobilitätskonzept zusammenfassen kann. Wichtig erscheint mir jedoch, dass dem Radverkehr in seiner Bedeutung für die Mobilität der Stadt entsprechende Berücksichtigung findet.</p>

Fragen an die Kandidaten für das Amt des Oberbürgermeisters in Lüneburg



Ulrich Mädge	Michèl Pauly	Eckhard Pols	Claudia Schmidt
plan" Bestandteil eines künftigen erweiterten Verkehrsentwicklungsplanes.			
3.5 Wie stellen Sie sich die Weiterentwicklung der Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs vor? Wie wird sichergestellt, dass die Radrouten in den Nachbarkommunen oder im Landkreis weitergeführt werden?			
<p>Fahrradwege enden nicht an Gemeindegrenzen. Das Fahrrad wird erst zu einem konkurrenzfähigen Verkehrsmittel, wenn auch eine Vernetzung der Wege über die Grenzen hinaus gewährleistet ist. Der gestartete Neubau der Tiergartenbrücke zwischen Kaltenmoor und Deutsch-Evern ist ein gutes Beispiel für eine gelungene Verbindung und auch die Radwege nach Adendorf erfüllen diese Kriterien. Insofern ist eine Abstimmung mit dem Landkreis und den anderen kreisangehörigen Gemeinden wichtig. Wichtiger Baustein ist für das gesamte Netz auch ein Wegweisungskonzept. Hier sehe ich Verbesserungsbedarf.</p>	<p>Fahrradfahrgerechte Verkehrsrouten in Lüneburg sollten Umwegfrei sein. Dafür müssen an diversen Fahrradverkehrslücken von Nebenrouten, etwa an der St. Nicolaikirche oder im Kurpark, geschlossen werden. Grundsätzlich sollten Einbahnstraßen für Fahrradfahrer geöffnet werden - nur an absolut rechtlich nicht zulässigen Stellen soll davon abgewichen werden. Eher sind Parkplätze auf den Prüfstand zu stellen als die Öffnung von Einbahnstraßen für Fahrradfahrer. Vor der St. Nicolaikirche (Schuhhaus Schnabel) ist auch die Einrichtung einer Fahrradstraße zu prüfen. Auch der Artur-Illies-Weg könnte Fahrradstraßengeeignet sein. Die Einbeziehung von Nachbarkommunen hängt auch immer von der Kooperationsbereitschaft ab. Gute Fortschritte gibt es in Richtung Adendorf mit dem Lüner Holz. Eine Nebenstrecke für Fahrräder nach Reppenstedt (über Mittelfeld). Andere Wege nach Reppenstedt, nördlich der Hauptstraße, könnten aber auch so ausgebaut werden, dass sie dauerhaft und bei jeder Witterung befahrbar sind.</p>	<p>Da habe ich viele Ideen und Vorstellungen. Grundsätzlich geht es natürlich darum, die Radwege so auszubauen, dass die Radfahrer sicher von A nach B kommen, dass das Radfahren weiter an Attraktivität gewinnt und unsere Innenstadt weiter vom PKW- und LKW-Verkehr entlastet wird.</p> <p>Radwege enden natürlich nicht an den Ortsschildern Lüneburgs. Hier ist eine Zusammenarbeit zwischen der Hansestadt, den Nachbarkommunen und dem Landkreis Lüneburg unabdingbar. Es gibt deswegen in der Stadt und Landkreis Lüneburg Beauftragte, die sich genau mit diesen Themen befassen sollen.</p>	<p>Zur Zeit sieht es so aus, dass alle baulichen und planerischen Maßnahmen nicht mit konkreten Nutzungszahlen unterlegt sind. Lediglich beim Unfallgeschehen kann auf Zahlenmaterial zurückgegriffen werden. Der Radverkehr muss endlich unabhängig vom Autoverkehr betrachtet werden und es geht nicht nur darum dass der Autoverkehr „fließt“. Wie sollen denn die ganzen Radfahrer vom Bahnhof kommend auf die Bleckeder Landstraße Richtung Innenstadt abbiegen, wenn es auch noch eine separate Linkabbiegerspur für Autos gibt?</p> <p>Hier ist eine Enge Zusammenarbeit mit dem Kreis notwendig. Darüberhinaus muss sichergestellt werden, dass auch die Schnee- und Eisräumung der Radwege an den Bundesstraßen z. B. von Melbeck kommend sichergestellt wird.</p>
3.6 Wie sollen die Prioritäten der Umsetzung in Zukunft festgelegt werden?			
Die Prioritäten sind, wie gesagt, die Anpassung der Hauptrouten (Stadtring	Prioritäten beim Ausbau legt ehrlicherweise nicht der Oberbürgermeister fest,	Durch die Evaluierung wird sich zeigen, wo Prioritäten gesetzt werden müssen	Die Prioritäten bei infrastrukturellen Maßnahmen ergeben sich aus den

Fragen an die Kandidaten für das Amt des Oberbürgermeisters in Lüneburg



Ulrich Mädge	Michèl Pauly	Eckhard Pols	Claudia Schmidt
<p>sowie die auf die Innenstadt zulaufenden Routen) an die Anforderungen der StVO. Um den Radverkehr noch attraktiver zu gestalten und den "Umstieg" auf das Fahrrad zu erleichtern, sind in diesem Bereich auch radfahrerfreundliche Ampelschaltungen und eine bessere, weil direktere Führung des Radverkehrs an den Knotenpunkten wichtig. Die Prioritäten werden durch die Verwaltung vorgeschlagen und natürlich durch den Verkehrsausschuss beschlossen.</p>	<p>sondern der Rat. Auch wenn die Verwaltung dafür Vorschläge macht, so ist mein Verständnis eines, das dem Rat die politischen Entscheidungen, dazu zählen solche Prioritäten, vorbehalten wird.</p>	<p>und wie zügig die Umsetzung erfolgen kann und muss.</p>	<p>Nutzerzahlen. Fördergelder können nicht allein maßgeblich sein. Ein bestimmter Anteil des Budgets ist für Öffentlichkeitsarbeit vorzusehen. Alle Maßnahmen zum Vorteil der Radfahrer sind unverzüglich durchzuführen. Stichwort Radwegebenutzungspflicht, Öffnung von Einbahnstraßen, Abbau von Umlaufsperrern oder Pfosten auf dem Radweg zur Sicherung von Verkehrsschildern wie in der Soltauer Str. vor dem Kreisel.</p>
<p>Berücksichtigen muss man allerdings, dass manche Maßnahmen nicht sofort umgesetzt werden können, weil sie sehr kostenintensiv sind und in Bauabschnitte aufgeteilt werden müssen. Hier müssen wir auch immer die Haushaltslage im Blick haben. Es kann also passieren, dass eine prioritäre Maßnahme nicht in Ganze sofort umgesetzt werden kann und in einem Haushaltsjahr auch kleinere Maßnahmen zum Zuge kommen, die vielleicht nicht ganz so wichtig sind. Auch haben wir immer ein Auge darauf, wo Maßnahmen sinnvoll kombiniert werden können. Ein Beispiel hierfür ist die Umgestaltung der Einmündung Feldstraße/Willy-Brandt-Straße zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit. Daneben werden noch die neuen Bushaltestellen für die Linie 5001 an der Willy-Brandt-Straße gebaut genauso wie der Einmündungsbereich An der Roten Bleiche. Hier wäre es einfach falsch, mehrere Baustellen hintereinander einzurichten mit der Folge höherer Kosten und mehreren Baustellenphasen. Also werden diese drei Maßnahmen diesen Sommer kombiniert.</p> <p>Ähnliches gilt für die schon angesprochene Dahlenburger Landstraße. Hier haben wir Fördermittel aus der Kommunalrichtlinie des Bundes beantragt. Leider hat der Bund noch keine Entscheidung getroffen, so dass wir weiterhin darauf hoffen, die Fördermittel für diese kostenintensive Maßnahme auch zu erhalten.</p>			

¹ Hintergrund: BYPAD untersucht in einer Qualitätskette aus neun Modulen, wie eine ausgewogene Radverkehrspolitik gewährleistet werden kann (Anforderung der Radfahrer/-innen, Steuerung der Politik/Koordinierung, Strategien und Konzepte, Finanzen und Personal, Infrastruktur und Sicherheit, Information und Erziehung, Kommunikation und Partnerschaften, Ergänzende Maßnahmen, Evaluation und Wirksamkeit) und die sich laufend weiterentwickeln und gegenseitig beeinflussen, Jedes Modul wird einer der vier BYPAD-Entwicklungsstufen zugeordnet. Ausgehend von diesen Entwicklungsstufen definiert eine Gemeinde, Stadt oder Region verbindliche Qualitätsziele in einem Qualitätsplan. Die erstmalige Durchführung des BYPAD-Verfahrens in Lüneburg wurde durch einen BYPAD-zertifizierten Moderator durchgeführt. Die Kosten hierfür betragen rund 6.500,- €, die nicht die Erstellung des o.g. Qualitätsplans enthielten. An dessen Stelle hat Herr Thöring aufgrund der Ergebnisse aus dem BYPAD-Verfahren das Radverkehrskonzept 2015 unter Mitarbeit einer universitären Praktikantin erstellt. Für die nochmalige Durchführung des BYPAD-Verfahrens würden Kosten von rund 10.000,- € entstehen.

(aus der Antwort von Herrn Mädge, der Übersichtlichkeit wegen ausgegliedert)