

Betreff:

Keine "Mobilitätsanalyse" ohne vollständige Verkehrsdaten - den MEP auf eine solide Datengrundlage stellen

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

11.05.2022

Beratungsfolge:

		Status
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	17.05.2022	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	24.05.2022	Ö

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt möge beschließen:

- die Verwaltung legt bis zur Sommerpause ein Meßstellen- und Zählkonzept vor, mittels dessen der Braunschweiger Radverkehr an mindestens 3 Terminen unter sommerlichen/frühherbstlichen Bedingungen (davon mindestens einer bei Regenwetter) und an mindestens 2 Terminen in der Wintersaison gesamtflächig und ganztägig erfasst wird. Grundlage der Erhebung sollte mindestens das Radwegenetz gemäß Abb. 62 auf Seite 103 des MEP sein, die Berücksichtigung weiterer Strecken wäre dabei wünschenswert.
- die Verwaltung stellt für den gesamten Bereich bis 5 km außerhalb der Stadtgrenzen dar, welche Bewohnerpotentiale dort für eine Radwegenutzung nach Braunschweig hinein in Frage kommen, wenn die bekannte Radfahrerquote von ca. 22 % auf die betreffenden Einwohnerzahlen angewendet wird.
- nach Erhebung aller Daten stellt die Verwaltung voraussichtlich Anfang 2023 die Ergebnisse sowohl dem Rat, als auch den Bearbeitern des MEP zur Verfügung. Eine weitere Bearbeitung der Radwegeentwicklung erfolgt bis dahin nur vorbehaltlich der Erkenntnisse und Maßgaben aus der Beurteilung dieser Erhebung.
- im dann nachfolgenden Bericht zum MEP werden Verkehrsdichten, Engpässe und Überdimensionierungen des Radwegenetzes analog zu den Kapiteln über ÖPNV und MIV dargestellt.

Sachverhalt:

Im Mobilitätsentwicklungsplan ist das Kapitel "Radverkehr" bisher nicht mit Zahlen und Angaben zu Verkehrsdichte und Nutzungsfrequenzen unterlegt - im Gegensatz zu den Bereichen MIV und ÖPNV.

Laut Zusammenfassung ist dabei unter den Stärken ein dichtes Radwegenetz mit guten Anbindungen genannt, aber unter den Schwächen auch ein Bedarf zum Ausbau von Verbindungen und Vernetzungen. In der Bürgerbeteiligung wurde das Fahrradnetz ebenfalls als "gut und dicht" bewertet.

Über die Behebung erkannter Strukturmängel (wie z.B. Fahrbahnschäden) hinaus ist eine seriöse Planung und Steuerung des Gesamtnetzes nur dann möglich, wenn verlässliche Nutzungsdaten vorliegen. Auslastungen, Belastungen, aber auch Unternutzungen durch den Radverkehr wären dann eindeutig zu erkennen und zu regulieren: sei es durch einzelne örtlich notwendige Erweiterungen, aber auch durch Rückbau oder Umwidmung von nicht benötigten Radverkehrsflächen.

Im Zusammenhang mit der Erkundung von "Velorouten" und geplanten Radschnellwegen wurde deutlich, dass die Nutzer solcher Wege fast nie mehr als 5-6 Kilometer auf dem Rad zurücklegen und folglich nur Teilbereiche solcher Routen nutzen. Im Hinblick auf die beabsichtigten stadtgrenzenüberschreitenden Anbindungen wäre deshalb auch zu prüfen, ob das Umland in diesem Radius jeweils überhaupt ein Bewohnerpotential aufbietet, um die Radwegenanbindung für ein Einpendeln zu rechtfertigen. Unter dieser Prämisse muss auch die

Auslegung von Wegeerweiterungen an einem tatsächlich nachweisbaren Bedarf bzw. möglichem Zuwachs orientiert sein. Laut einer aktuellen Umfrage (<https://kommunal.de/mobilitaet-forsa-umfrage>) würden die meisten Bundesbürger selbst dann nicht vermehrt das Rad benutzen, wenn Radwegeangebot und Verkehrssicherheit deutlich verbessert werden - was nach den Informationen aus dem MEP in Braunschweig bereits erreicht ist. Um Fehlplanungen zu vermeiden, gehört die weitere Entwicklung des Radverkehrs demnach auf eine wissenschaftlich fundierte Basis.

Anlage/n:

keine