



# LEITBILD RADVERKEHR

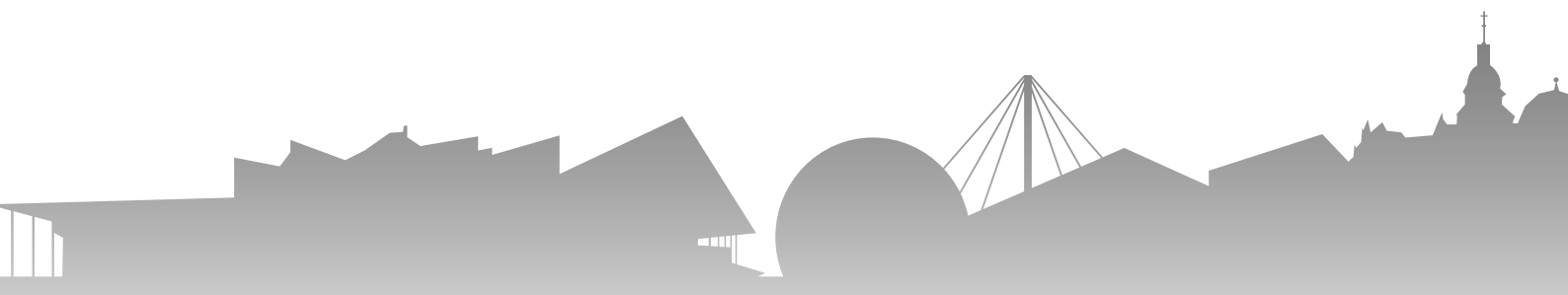


BEEINDRUCKEND JUNG

WOLFSBURG

# INHALT

Vorwort .....	3
Ausgangslage .....	4
BYPAD-Verfahren .....	7
Das <b>24 PUNKTE-PROGRAMM</b> .....	8
1. Radverkehr fördern .....	8
2. Radverkehrsanteil steigern .....	9
3. Umweltverbund stärken .....	9
4. Verkehrssicherheit erhöhen .....	9
5. Sicherheit für Schüler .....	10
6. Fahrradnutzung im Berufsverkehr fördern .....	10
7. Fahrradtourismus stärken .....	11
8. Radverkehrskonzept erstellen .....	11
9. Radverkehrsnetz prüfen .....	11
10. Wegeinfrastruktur verbessern .....	12
11. Radschnellverbindungen einrichten .....	12
12. Erreichbarkeit Innenstadt gewährleisten .....	13
13. Freigabe Fußgängerzone .....	13
14. Radverkehr an Knotenpunkten .....	14
15. Angebote zum Fahrradparken verbessern .....	14
16. Angebote zum Bike&Ride verbessern .....	15
17. Anforderungsgerechte Wegweisung vorhalten .....	15
18. Intensiv kommunizieren .....	15
19. Regional engagieren .....	16
20. Fahrradklima verbessern .....	16
21. Öffentlichkeitsarbeit intensivieren .....	16
22. Serviceangebote schaffen .....	17
23. Maßnahmen überprüfen .....	17
24. Personal und Finanzen bereitstellen .....	17
Ausblick .....	18



# VORWORT

Liebe Wolfsburgerinnen und Wolfsburger, liebe Radfreunde,

seine Relativitätstheorie ist Albert Einstein laut Überlieferung auf dem Fahrrad eingefallen. Das ist nicht verwunderlich, immerhin bekommt man beim Radfahren den Kopf frei und klare Gedanken. Deswegen lege auch ich so gerne meinen Arbeitsweg mit dem Rad zurück.

Klare Gedanken müssen auch einer systematischen Förderung des Radverkehrs zugrunde liegen. Oftmals erfolgen Maßnahmen für den Radverkehr immer nur dort, wo es gerade „brennt“. Es wird nur reagiert und nicht agiert. Eine durchdachte Radverkehrsstrategie dagegen formuliert Ziele und arbeitet konsequent auf die Erfüllung dieser Ziele hin. Das haben wir mit dem Leitbild Radverkehr getan.

Die Ausgangsbedingungen und damit auch die Zielsetzungen unterscheiden sich von Kommune zu Kommune. Es war daher wichtig, die spezifischen Ausgangsbedingungen Wolfsburgs zu untersuchen. Gemeinsam mit den Interessenverbänden, der Polizei und unter Berücksichtigung der Wegeoptimierung zu den größten Arbeitgebern sowie des Schülerverkehrs haben Stadtverwaltung und politische Gremien eine Agenda für die Zukunft des Radverkehrs in Wolfsburg definiert. Als effizienteste Vorgehensweise zur Entwicklung eines Leitbildes Radverkehr wurde das internationale sogenannte BYPAD-Verfahren gewählt. In diesem Prozess untersuchte eine über 20-köpfige Gruppe von engagierten Vertreterinnen und Vertretern aller oben genannten beteiligten Akteure zuerst den Status Quo der Radverkehrsförderung in Wolfsburg und entwickelte daraus ein **24 PUNKTE-PROGRAMM**.



Dieses Programm weist uns den Weg hin zu einer stetigen Verbesserung des Radverkehrs, zu einer fahrradfreundlicheren Kommune und zu mehr Spaß am Radfahren in Wolfsburg. Mit dem Leitbild Radverkehr ist ein wichtiger Baustein gelegt. Nun heißt es, Schritt für Schritt auf die gesteckten Ziele hinzuarbeiten.

Ihr

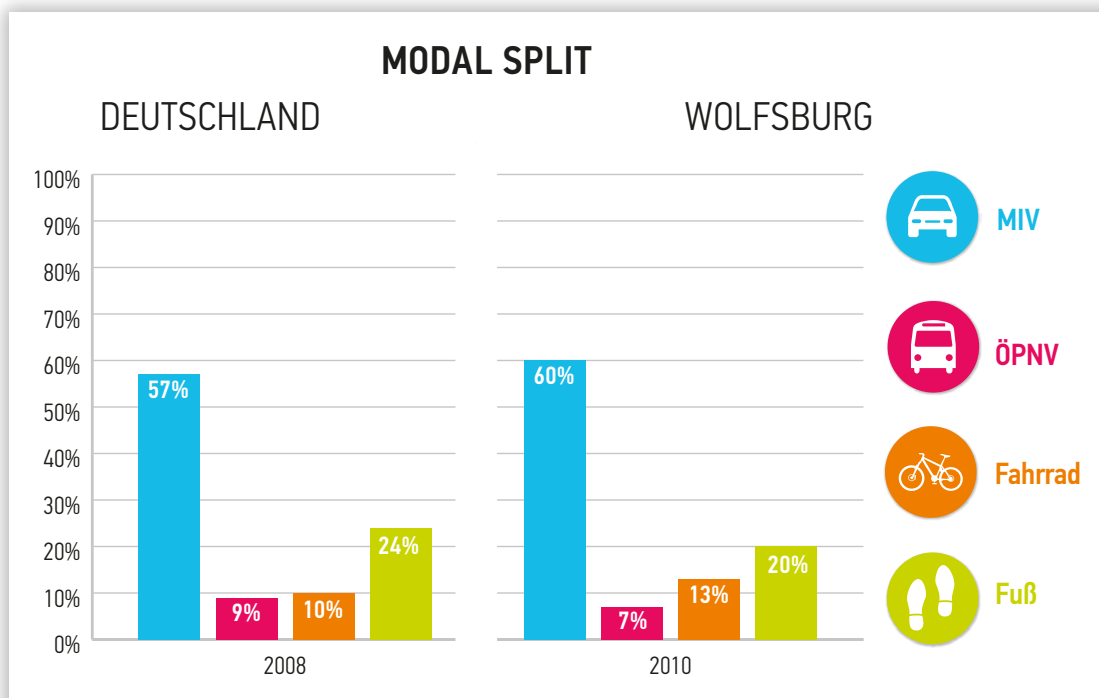
A handwritten signature in black ink that reads "Klaus Mohrs".

Klaus Mohrs, Oberbürgermeister



# AUSGANGSLAGE

Wie bewegen wir uns? Welche Verkehrsmittel nutzen wir für welche Distanzen und für welche Zwecke? Mit solchen Fragen zu unserem eigenen Mobilitätsverhalten werden wir uns zukünftig verstärkt auseinandersetzen, in Deutschland im Allgemeinen und in Wolfsburg im Besonderen.



Die Gründe hierfür liegen nicht nur im Luft- und Klimaschutz, in der Gesundheit oder in der Zeitersparnis durch Stauvermeidung, sondern auch schlicht im persönlichen Geldbeutel. Im September 2016 berichtete das Statistische Bundesamt, dass Preise für Kauf und Unterhaltung von Kraftfahrzeugen seit dem Jahr 2000 um 27 %, Kraftstoffpreise um 28 %, Preise im öffentlichen Personennahverkehr um 73 % und für Bahntickets fast um 50 % gestiegen sind. Dagegen stiegen die Preise für Fahrräder nur um knapp 10 % (2004-2014).

Radfahren ist somit nicht nur wesentlich günstiger, es ist auch gesünder und verlängert nachweislich die Lebensdauer beträchtlich, die zudem auch noch besser genutzt werden kann, denn das Stehen im Stau entfällt weitgehend. Der Anteil der Wege, die mit dem Rad zurückgelegt werden, liegt in Deutschland bei 10 %



gegenüber 57 %, die auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) entfallen. Mit einem Radverkehrsanteil von 13 % liegt Wolfsburg gegenwärtig damit über dem Bundesdurchschnitt, jedoch auch mit dem MIV-Anteil (60 %). Deutlich wird letzteres vor allem in den Hauptverkehrszeiten in Wolfsburg. 2015 pendelten weit über 70.000 Berufstätige nach Wolfsburg ein, ein Großteil davon zu Volkswagen. Das Straßennetz ist überlastet. Mit den geplanten Wohnbaugebieten insbesondere im Osten Wolfsburgs mit mehreren Tausend Wohneinheiten stellen sich zusätzliche Herausforderungen an den Verkehr aber es bieten sich auch Chancen. Das Fahrrad als Verkehrsmittel kann nur mit einer systematischen Zielsetzung und konsequenter Umsetzung dieser Ziele umfassend gefördert und gestärkt werden. Hierfür wurde nun das Leitbild Radverkehr entwickelt.

Als Agenda bis 2025 bildet es die Richtschnur für die zukünftige Förderung des Radverkehrs in Wolfsburg. In den Bereichen „Fahrradfreundliches Wolfsburg“, „Förderung

einer fahrradfreundlichen Infrastruktur“, „Kommunikation, Service und Öffentlichkeitsarbeit“ sowie „Wirkungskontrolle, Finanz- und Personalbedarf“ setzt es sich umfassend mit allen Bereichen der Radverkehrsförderung auseinander und setzt Ziele, die in den folgenden Jahren erreicht werden sollen. Gemeinsam erarbeiteten Vertreter aus Politik, Stadtverwaltung und Interessensverbänden dieses Leitbild, dessen Leitmotiv „Sicherer – schneller – komfortabler“ lautet.

Mit diesem Leitbild als Grundlage können in Zukunft konkrete Maßnahmen abgeleitet und umgesetzt werden. Auch diese Umsetzung muss strategisch erfolgen und nicht nach dem Feuerwehr-Prinzip („Nur dort löschen, wo es gerade brennt“). In einem nächsten Schritt müssen die allgemeinen Ziele dieses Leitbildes daher in einem gesamtstädtischen Radverkehrskonzept konkretisiert werden. Somit bildet das Leitbild Radverkehr den ersten von zwei Bausteinen, die eine schlüssige Radverkehrsstrategie für Wolfsburg bilden.





**SCHON GEWUSST...?**

Albert Einstein ist seine Relativitätstheorie laut Überlieferung auf dem Fahrrad eingefallen.

# BYPAD-VERFAHREN

Das sogenannte BYPAD-Verfahren (Bicycle Policy Audit) wurde gemeinsam als der geeignetste Weg zur Entwicklung des Leitbildes Radverkehr ausgewählt.

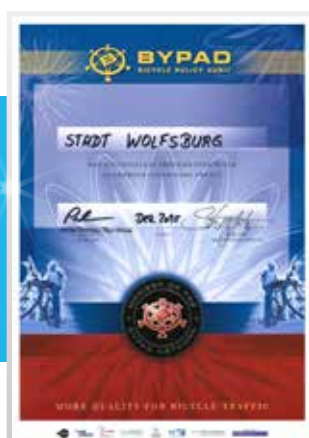


Dieses internationale standardisierte Audit-Verfahren zur Wirkungsprüfung der lokalen Radverkehrsförderung wurde zwischen 1999 und 2008 im Rahmen von EU-Projekten entwickelt. Bisher haben über 200 Städte in 25 Ländern dieses Verfahren durchlaufen. Wolfsburg gehört nun dazu.

Dabei erfolgte zuerst eine systematische Bewertung des momentanen Zustandes der Radverkehrsförderung in Wolfsburg. Vertreter der politischen Fraktionen, der betroffenen Bereiche innerhalb der Stadtverwaltung, der Interessensverbände wie dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club,

dem Verkehrsclub Deutschland, dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland sowie der Verkehrswacht, der Polizei und Volkswagen beteiligten sich an diesem Prozess. Ergänzt wurde die Gruppe durch Vertreter von Schülerinteressen. Die gemeinsame Analyse des Ist-Zustandes umfasste Themenblöcke wie Infrastruktur, Sicherheit, Kommunikation, Strategien und Konzepte, Personal und Finanzen, etc.

Anschließend wurden Handlungsfelder ermittelt und schließlich eine **24 PUNKTE** umfassende Agenda für die Zukunft des Radverkehrs in Wolfsburg abgeleitet.



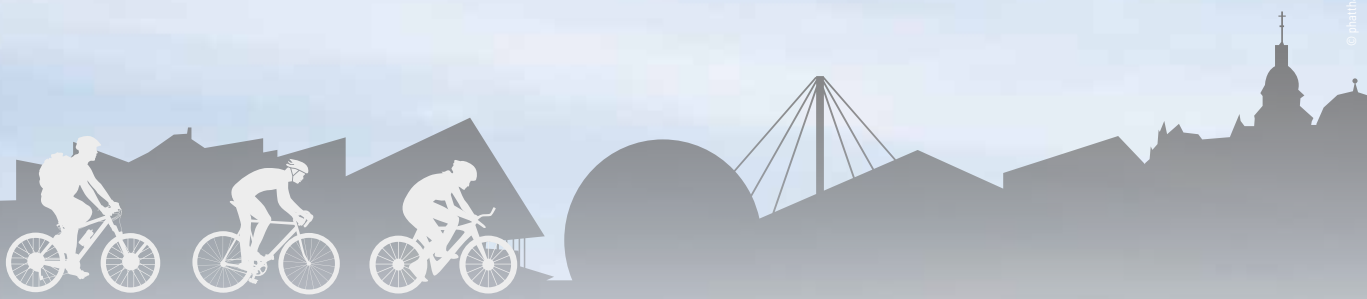
Mit dem Erhalt des BYPAD-Zertifikats wurde Wolfsburgs nachhaltiges und systematisches Bestreben und Engagement zur kontinuierlichen Verbesserung der Radverkehrsförderung bestätigt.





### 1. Radverkehr fördern

Radverkehrsförderung dient den Zielen des Umwelt- und Klimaschutzes und der Erhöhung der Lebensqualität der Menschen. Mit den enormen Pendlerzahlen und dem historisch tradierten Stellenwert des Autos in Wolfsburg sehen sich Radverkehrs- und Umweltförderung gleichermaßen konfrontiert. Die Senkung von Schadstoffen, CO<sup>2</sup>, NO<sup>x</sup> und anderen Treibhausgasen, sowie Lärminderung und eine Reduzierung des Flächenverbrauchs durch vermehrten Umstieg auf das klimafreundliche Fahrrad, erhöhen die Lebensqualität in Wolfsburg. Die Förderung des Radverkehrs stellt darüber hinaus auch ein strategisch wichtiges Ziel der Stadt- und Verkehrsentwicklung Wolfsburgs dar. Die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, und hier insbesondere des Radverkehrs, ist für die Stadt Wolfsburg daher von hoher Bedeutung.





2.

Radverkehrsanteil steigern

18%  25%

Die Stadt Wolfsburg wirkt darauf hin, den Radverkehrsanteil für die Gesamtstadt inkl. der Ortsteile kontinuierlich von derzeit ca. 13% (2015) zu erhöhen. Für die Kernstadt soll der Radverkehrsanteil von derzeit 18% (2015) auf 25% im Jahr 2025 gesteigert werden. Die Entwicklung des Radverkehrs wird durch repräsentative Haushaltsbefragungen in mehrjährigem Abstand und regelmäßigen Zählungen an festzulegenden Zählstellen erfasst.

Vor dem Hintergrund eines stetig wachsenden Verkehrsaufkommens soll der Umweltverbund besonders gestärkt werden. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden untereinander besser verknüpft. Dadurch soll die Kombination von Fahrrad und öffentlichem Nah- und Fernverkehr (Bus und Bahn) im Interesse beider Verkehrsarten gefördert werden. Die Belange des Radverkehrs sind bei allen verkehrsplanerischen Vorhaben gleichrangig gegenüber anderen Verkehrsarten zu beachten. Maßnahmen für den Radverkehr gehen dabei nicht zu Lasten des Fußverkehrs.

3.

Umweltverbund stärken



4.

Verkehrssicherheit erhöhen



Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein weiteres wichtiges Ziel der Radverkehrsförderung. Allen straßen- und verkehrsplanerischen Maßnahmen muss daher die Verkehrssicherheit der Radfahrenden zugrunde gelegt sein. Ziel ist es, durch eine konsequente Radverkehrsförderung die Zahl der Radverkehrsunfälle und die Zahl der schwer verletzten Radfahrenden in Relation zum wachsenden Radverkehr zu senken.

## Sicherheit für Schüler

5.



Durch die Stärkung des Curriculums Mobilität und zielgruppenspezifische Aktionen auch in den weiterführenden Schulen wird den Schülerinnen und Schülern der Spaß am Radfahren vermittelt. Das Thema „Schulwegsicherung“ ist im Bereich der Infrastruktur und im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit an allen weiterführenden Schulen zu berücksichtigen. Dabei werden Radverkehrs-Verbindungen zu den Schulen mit hoher Priorität in Anlehnung an die aktuellen Regelwerke ertüchtigt und nach Möglichkeit beleuchtet. Hierzu werden für die weiterführenden Schulen Rad-Schulwegpläne gemeinsam mit den SchülerInnen, Lehrkräften und Eltern erarbeitet. Zum Schutz der Schülerinnen und Schüler und um Anreize zur Nutzung des Fahrrades für den Schülerverkehr zu schaffen, werden im direkten Schulumfeld Hol- und Bringverkehre durch geeignete Maßnahmen unterbunden. Regelmäßige Kontrollen zur Einhaltung der Maßnahmen sowie eine ergänzende Öffentlichkeitsarbeit sind erforderlich.

## Fahrradnutzung im Berufsverkehr fördern

6.



Die bisherige Zusammenarbeit der Stadt Wolfsburg mit dem VW-Konzern soll weiter gepflegt und auf andere Gewerbe- und Industriebetriebe in Wolfsburg ausgeweitet werden. Auch die Stadtverwaltung als zweitgrößter Arbeitgeber setzt sich verstärkt für die Fahrradnutzung unter den Bediensteten ein. Zur ganzjährigen Nutzung wichtiger Hauptradrouten und Schulwegverbindungen werden diese Strecken im Winterdienst bevorzugt berücksichtigt. Hierzu wird ein Routen- und Prioritätenplan aufgestellt und veröffentlicht. Auf Schulwegen und Hauptrouten des Alltagsradverkehrs muss der Winterdienst bereits in den frühen Morgenstunden (vor Schul- bzw. Arbeitsbeginn) erfolgen.



7.

## Fahrradtourismus stärken



Der Freizeitradverkehr sowie der Radtourismus in Wolfsburg sind zu stärken und zu fördern. Als Erlebnisstadt und aufgrund der Lage im Zuge des deutschen Radfernwegnetzes gilt es, auch die radtouristischen Potentiale der Stadt Wolfsburg auszuschöpfen. Hierzu ist auch eine Zusammenarbeit mit den entsprechenden Akteuren anzustreben.

8.

## Radverkehrskonzept erstellen



Die Stadt Wolfsburg erstellt ein Radverkehrskonzept, das zur Umsetzung der Leitlinien konkrete Projekte und Maßnahmen aufzeigt. Das Radverkehrskonzept beinhaltet den konkreten Handlungsbedarf inklusive Prioritätensetzung und Festlegung der Zuständigkeiten. Es dient als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung in Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln.

9.

## Radverkehrsnetz prüfen



Das bestehende Radverkehrsnetz wird auf Plausibilität und Durchgängigkeit geprüft und zu einem gegliederten Netzsystem für den Alltags- und Freizeitradverkehr weiterentwickelt. Die vorhandenen Lücken im Radverkehrsnetz Wolfsburg werden sukzessive geschlossen. Die Stadt Wolfsburg definiert zentrale Hauptachsen, die für den Radverkehr attraktiv und zügig zu befahren sind und die mit hoher Priorität gemäß den aktuellen Regelwerken ertüchtigt werden. Die kontinuierliche Unterhaltung der Routen ist zu sichern.

10.

## Wegeinfrastruktur verbessern



Die Neuplanung und Weiterentwicklung der Wegeinfrastruktur erfolgt nach einheitlichen Kriterien entsprechend dem Stand der Technik und im Hinblick auf die Anforderungen eines zukünftig wachsenden und schnelleren Radverkehrs. Hierzu werden die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) 2010 verbindlich eingeführt und daraus Ausbaustandards für Wolfsburg abgeleitet.

Von hoher Bedeutung ist dabei auch eine Ertüchtigung und Erneuerung des „in die Jahre gekommenen“ Altbestandes an Radwegen. Durch einen verstärkten Einsatz von Markierungslösungen, der Sicherung von Einmündungen und Grundstückzufahrten und anforderungsgerechten Bordabsenkungen baulicher Radwege sollen zeitnah deutliche Verbesserungen vor allem im Bereich der Innenstadt erzielt werden. Insgesamt erfolgen Maßnahmen zur Wegeinfrastruktur unter Berücksichtigung der zunehmenden Nutzung von Pedelecs.

11.

## Radschnellverbindungen einrichten



Radschnellverbindungen sind sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr eine gute Alternative zu herkömmlichen Radverbindungen, vor allem auch im Hinblick auf die zunehmende Nutzung von Pedelecs. Bei positiven Prüfergebnissen setzt sich die Stadt Wolfsburg intensiv für die Einrichtung von Radschnellverbindungen ein.

12.

Erreichbarkeit Innenstadt gewährleisten



Die Innenstadt als Ganzes sowie die typischen Verkehrsziele (Einkaufs-, Bildungs-, Freizeiteinrichtungen sowie die Bahnhöfe) müssen direkt und unkompliziert mit dem Fahrrad erreichbar sein. Dafür gilt es Hindernisse und Barrieren zu vermeiden (z. B. durch das Öffnen von Einbahnstraßen oder Fußgängerzonen, geeignete Querungshilfen oder anforderungsgerechte Signalschaltungen an Hauptverkehrsstraßen, das Einrichten von Brücken oder Unterführungen für den Radverkehr) und vor Ort für gute Parkmöglichkeiten für Fahrräder zu sorgen.

13.

Freigabe Fußgängerzone



Die zentrale Fußgängerzone in Wolfsburg stellt eine innerstädtische Barriere für den Radverkehr dar. Eine Freigabe der zentralen Fußgängerzone für den Radverkehr ist, zunächst als Testphase (z. B. für ein Jahr), anzustreben. Durch eine Evaluation der Testphase kann geprüft werden, ob eine dauerhafte Regelung vertretbar ist und wie diese aussehen kann. Neben der generellen Freigabe ist hierbei auch eine zeitlich begrenzte Freigabe, z. B. außerhalb der Geschäftszeiten (Abend-, Nacht- und Morgenstunden) sowie zu Zeiten des Lieferverkehrs in Betracht zu ziehen. Darüber hinaus ist ein attraktives Angebot zur Umfahrung der zentralen Fußgängerzone zu schaffen (z.B. durch die Ertüchtigung der Schillerstraße für den Radverkehr). Die jeweiligen Änderungen der Regelung sind durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten.

## Radverkehr an Knotenpunkten

14.



An den größeren Knotenpunkten im Zuge der wichtigen Radverbindungen wird der Radverkehr entsprechend den Grundsätzen der Sichtbarkeit, Begreifbarkeit und Direktheit geführt. Alle Fahrbeziehungen des Radverkehrs werden angemessen berücksichtigt. Bei der Signalisierung wird der Radverkehr als eigenständige Verkehrsart berücksichtigt. Signalisierungen mit dem Fußverkehr sollen die Ausnahme sein. Im Zuge der definierten Hauptachsen für den Radverkehr sollte dieser vor allem auch an den signalisierten Knotenpunkten durch z.B. bauliche Maßnahmen oder günstige Signalschaltungen bevorzugt werden.

## Angebote zum Fahrradparken verbessern

15.



Die Ausstattung der Stadt mit anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen an allen wichtigen Zielen des Radverkehrs (Einkaufs-, Bildungs-, Freizeiteinrichtungen sowie an Betriebsstandorten) muss weiterhin verbessert werden, da diese Angebote essentiell für die Nutzung und Attraktivität des Radverkehrs sind. In Bereichen mit dichter Wohnbebauung ist durch geeignete Maßnahmen (z.B. örtliche Bausatzung) und ggf. in Zusammenarbeit mit größeren Wohnungsgesellschaften anforderungsgerechtes Fahrradparken auf den Grundstücken oder im Straßenraum zu ermöglichen. Der Bedarf (räumlich und mengenmäßig) an anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen in Wolfsburg ist zu ermitteln. Hierbei sind alle Stadtteilzentren einzubeziehen. Auch die Zunahme höherwertiger Räder bzw. Pedelecs sollte dabei Berücksichtigung finden (z. B. durch das Einbeziehen von abschließbaren oder bewachten Anlagen in die Angebotspalette).

### Angebote zum Bike&Ride verbessern

16.



Am Hauptbahnhof und am Bahnhof Fallersleben werden die Kapazitäten zum sicheren und wettergeschützten Abstellen von Rädern deutlich erhöht. Auch an wichtigen Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs werden mehr anforderungsgerechte Abstellkapazitäten inkl. weiterer Serviceangebote (z. B. Fahrradboxen, Luftpumpen, Ladestationen) geschaffen. An ausgewählten Bushaltestellen in den Stadtteilen wird ein Grundangebot von Stellplätzen eingerichtet, um damit auch das Einzugsgebiet der Haltestellen zu erweitern. Durch geeignete Maßnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit wird auf die Angebote aufmerksam gemacht.

Eine anforderungsgerechte Wegweisung ist wichtig zur Orientierung und dient auch als öffentlichkeitswirksames Instrument, um auf gute Routenangebote aufmerksam zu machen. Die vorhandene Wegweisung entspricht den aktuellen Vorgaben der Regelwerke. Sie wird zeitnah auf Vollständigkeit, v.a. im Bereich der Freizeitradverbindungen geprüft und ggf. ergänzt. Eine regelmäßige Kontrolle, Wartung und Pflege der Wegweisung wird gewährleistet, die Zuständigkeiten hierfür sind eindeutig zu definieren.

17.

### Anforderungsgerechte Wegweisung vorhalten



### Intensiv kommunizieren

18.



Die Abstimmung der einzelnen Akteure zum Radverkehr erfolgt weiterhin in Arbeitsgruppen unter der Teilnahme des Radverkehrskoordinators. Die Kommunikation wird sowohl innerhalb der Verwaltung als auch zwischen Verwaltung und Politik bzw. den Verbänden intensiviert. Die Stellung des AK Radverkehr als Beratungsgremium für strategische Aufgaben wird weiter gestärkt, seine Funktionen und Aufgabenbereiche klar definiert und politisch anerkannt.



## Regional engagieren

19.



Die Stadt Wolfsburg ist Mitglied des Zweckverbandes Großraum Braunschweig sowie der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg. Als solches ist die regionale Zusammenarbeit in Projekten zur Förderung des Radverkehrs von großer Bedeutung. Wolfsburg wird seinen Beitrag dazu leisten. Eine Mitgliedschaft in der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V.“ (AGFK-Nds) wird zeitnah angestrebt.

## Fahrradklima verbessern

20.



Regelmäßig (mind. einmal pro Jahr) finden radverkehrliche Aktionen mit besonderer Öffentlichkeitswirksamkeit statt. Neben Großveranstaltungen, wie das RadEvent „Sattelfest 2015“ können auch kleinere Aktivitäten, die auch auf Initiative Dritter veranstaltet werden, dafür geeignet sein. Wolfsburg beteiligt sich auch weiterhin an der Aktion „Stadtradeln“ und unterstützt den Schülerwettbewerb „FahrRad“.

## Öffentlichkeitsarbeit intensivieren

21.



Insgesamt soll für das Radfahren in der Stadt Wolfsburg verstärkt geworben werden. Neben den gängigen Printmedien sollen hierbei auch die digitalen Plattformen zum Einsatz kommen. Auch die Nutzung der Stadtwerbung ist zu prüfen. Durch die vielfältige Weitergabe von Informationen und eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit werden ein positives Radverkehrsklima in der Stadt sowie eine Verbesserung der Außenwahrnehmung Wolfsburgs angestrebt.



## Serviceangebote schaffen

22.



Ein großes, weitgefächertes Service- und Dienstleistungsangebot für Radfahrende regt zur häufigeren Nutzung des Fahrrads an. Daher prüft die Stadt Wolfsburg, welche Serviceleistungen (z. B. Luftpumpen, Gepäckstationen, Schließfächer, Ausgabe von Reparatur-Sets, Aufstellen Bike-o-mat) von ihr selbst angeboten oder initiiert werden können.

## Maßnahmen überprüfen

23.



Der erforderliche Handlungsbedarf auf allen Ebenen der Radverkehrsförderung wird alle fünf Jahre fortgeschrieben und zeitlich gestuften Realisierungsphasen zugeordnet. Das Erreichen der Ziele wird mit Erfolgs- und Wirksamkeitskontrollen überprüft, die mit einer Dokumentation der geleisteten Arbeit bzw. der Maßnahmen mindestens alle zwei Jahre in einem „Kurzbericht zur Radverkehrsentwicklung“ zusammengefasst und veröffentlicht werden.

## Personal und Finanzen bereitstellen

24.



Zur Umsetzung der Radverkehrsförderung in Wolfsburg werden die notwendigen finanziellen Mittel und eine angemessene Personalausstattung sichergestellt. Die Höhe des festen Radverkehrsbudgets wird in Anlehnung an die Vorgaben des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP 2020) festgesetzt.



# AUSBlick

Der Beschluss des Leitbildes Radverkehr durch den Rat der Stadt am 4. Mai 2016 verdeutlicht die Anerkennung und Bedeutung, die dem Radverkehr in Wolfsburg eingeräumt wird. Das Fahrrad als Verkehrsmittel steht nicht mehr länger im Schatten des Kraftfahrzeugs.



Es ist integraler Bestandteil eines modernen, nachhaltigen, multimodalen Verkehrsverhaltens. Mit den genannten **24 PUNKTEN** ist der Kurs für die nächste Dekade bis 2025 gesetzt. Maßnahmen für die Förderung des Radverkehrs, sei es in den Bereichen Infrastruktur, Service und Dienstleistungen oder Öffentlichkeitsarbeit, werden direkte Ableitungen aus den Zielen sein, die in diesem Leitbild gemeinsam festgelegt wurden.

In regelmäßigen Abständen werden Zwischenberichte zu den Fortschritten der Umsetzung dieses Leitbildes erscheinen. Zudem wird ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept im Sinne eines detaillierten Maßnahmenkataloges konkrete Schritte für ein radfahrerfreundlicheres, lebenswerteres Wolfsburg beinhalten.

# 2025



## SCHON GEWUSST...?

Aufsichtspersonen dürfen Kinder bis zum 8. Lebensjahr nun ebenfalls mit dem Rad auf dem Gehweg begleiten.





Stadt Wolfsburg  
Geschäftsbereich Straßenbau und Projektkoordination  
Porschestraße 49  
38440 Wolfsburg

Redaktion: Miroslaw Walkowiak  
Inhalt: BYPAD-Gruppe, PGV-Alrutz (BYPAD-Auditorin Heike Prahlow), Stadt Wolfsburg  
Gestaltung: GRUNDEDESIGN GmbH

Stand: Februar 2017

[www.wolfsburg.de/radfahren](http://www.wolfsburg.de/radfahren)