

Dokumentation  
guter Beispiele  
2015



## Fahrradland Niedersachsen

Landespreis Fahrradfreundliche Kommune  
2015 – Fahrrad und Beruf,  
Vorstellung AGFK Niedersachsen/Bremen e.V.  
und Aktuelles zum Radverkehr



**Niedersachsen**



# Vorwort



Meine sehr geehrten Damen und Herren,  
liebe Fahrradfreunde,

ich freue mich, Ihnen die neue Ausgabe der Broschüre „Fahrradland Niedersachsen“ präsentieren zu können.

In diesem Jahr dokumentiert die Broschüre den Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune 2015“ zum Schwerpunktthema „Fahrrad und Beruf“. Die Landeshauptstadt Hannover konnte dieses Mal insbesondere durch die starke Vernetzung bei dem Thema Berufsradverkehr überzeugen und den Hauptpreis gewinnen. Die Stadt Wolfsburg hingegen konnte mit dem Projekt „Letzte Meile“ den Sonderpreis erlangen und damit unter Beweis stellen, dass das Thema Fahrrad auch in einer autoaffinen Region immer mehr an Bedeutung gewinnt.

Im Weiteren steht die Broschüre ganz im Fokus der neu ins Leben gerufenen Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK). Alle Gründungsmitglieder, der Vorstand und die Beiratsmitglieder stellen sich vor. Mit der Vereinsgründung der AGFK im Mai dieses Jahres haben wir einen großen Schritt in die richtige Richtung gemacht. Bereits 30 Kommunen sind der AGFK als Mitglied beigetreten. Das ist ein tolles Ergebnis! Darüber hinaus haben wir mit 14 Beiratsmitgliedern ein breites Spektrum an Unterstützern. Dies zeigt, dass wir in Niedersachsen auf dem richtigen Weg sind! Auch die Idee des Landespreises wurde weiterentwickelt und von einer Zertifizierung abgelöst, die deutlich mehr Kommunen offen steht und die

Qualitätsverbesserung des Radverkehrs und der Radwegenetze niedersachsenweit zum Ziel hat.

Die Bedeutung des Fahrrades als Nahverkehrsmittel steigt weiter – und dies ist gut für uns alle. Die positiven Auswirkungen auf die Umwelt, die Gesundheit, das Miteinander im Verkehr und vor allen Dingen auf die Lebensqualität verdeutlichen den zunehmenden Stellenwert des Fahrrades. Unter dem Motto „Gemeinsam für den Radverkehr“ werden wir daher weiter daran arbeiten, die Potenziale des Radverkehrs in Niedersachsen zu entwickeln. Die Zusammenarbeit in unserem neuen AGFK-Netzwerk bietet somit großartige Möglichkeiten für alle Mitglieder, von den vielfältigen Erfahrungen anderer zu profitieren. Tragen auch Sie zur Verbesserung des Radverkehrs bei, werden Sie Mitglied in der AGFK und stärken Sie dieses Netzwerk auch mit Ihren Ideen.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß bei der Lektüre!

Olaf Lies  
Niedersächsischer Minister  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr



# Inhaltsverzeichnis

## Landespreis Fahrradfreundliche Kommune

Fahrradland Niedersachsen   Der Wettbewerb	5
Landeshauptstadt Hannover   Preisträger 2015	6
Stadt Wolfsburg   Sonderpreis 2015	8
Gemeinde Loxstedt	10
14 Jahre Wettbewerb Landespreis	
„Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ (2002–2015) – ein Rückblick	11

## Vorstellung der AGFK

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK) – ein länderübergreifendes Netzwerk für den Radverkehr	14
Zertifizierung mit dem Label „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“	16
Die Gründungsmitglieder der AGFK stellen sich vor	17
Der Vorstand der AGFK stellt sich vor	32
Der Beirat der AGFK stellt sich vor	34

## Aktuelles zum Radverkehr

Förderung des Radverkehrs durch die Kommunalrichtlinie	36
Fachtagung „Rad.Region.Vision.Konzepte für eine neue Mobilität“	36
Förderung touristischer Radwege durch das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	37
Termine 2016	38
ADFC Niedersachsen plant Kampagne zur Verkehrsmittelvernetzung MOBIKET – umsteigen... aufsteigen	38
Neue Radkarte „Radurlaub in Niedersachsen“	38

## Jury des Landespreises und Kontakte

39



# Landespreis Fahrradfreundliche Kommune

## Fahrradland Niedersachsen | Der Wettbewerb

Das Fahrrad ist für viele Fahrten im innerörtlichen und zwischenörtlichen Bereich für die Nutzung im Alltag und in der Freizeit ein ideales Verkehrsmittel. Darüber hinaus hat sich der Radtourismus für viele Regionen zu einem beachtlichen Wirtschaftsfaktor entwickelt. In Niedersachsen haben sich inzwischen zahlreiche Städte, Gemeinden und Landkreise auf diese Entwicklung eingestellt und bieten auf örtlichen und regionalen Radrouten und Radverkehrsnetzen gute Bedingungen für eine sichere und attraktive Nutzung des Fahrrades. Gleichwohl stehen noch immer vielerorts Hemmnisse und Defizite einer breiteren Fahrradnutzung entgegen.

Vor diesem Hintergrund beschloss der Niedersächsische Landtag im Dezember 2000 den Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune“ auszuloben. In den zurückliegenden vierzehn Jahren seiner Durchführung haben sich über 100 Städte, Gemeinden und Landkreise am Wettbewerb beteiligt und eine Vielzahl guter Konzepte und innovativer Maßnahmen eingebracht. Die bisherigen Sieger des Landespreises waren:

**2002: Stadt Leer**

**2003: Stadt Peine**

**2004: Stadt Esens**

**2005: Stadt Syke**

**2006: Stadt Göttingen**

**2007: Grafschaft Bentheim**

**2008: Samtgemeinde Emlichheim**

**2009: Stadt Lehrte**

**2010: Landeshauptstadt Hannover**

**2011: Grafschaft Bentheim**

**2012: Stadt Buchholz i.d. Nordheide  
(Fahrradparken)**

**2013: Stadt Schüttorf**

**(Verkehrssicherheit im Radverkehr)**

**2014: Landkreis Celle (Radtourismus)**

Durch die Darstellung guter Beispiele in den jährlichen Broschüren konnten darüber hinaus Anregungen für andere Kommunen gegeben und diese zur Nachahmung motiviert werden. In den ersten zehn Jahren floss die gesamte Bandbreite des Radverkehrs in die Bewertung ein, ab 2012 setzte die themenbezogene Ausrichtung des Wettbewerbs neue Impulse. Beim diesjährigen Wettbewerb konnten Kommunen ihre Aktivitäten rund um das Thema „Fahrrad und Beruf“ einbringen.

Feste Mitglieder der Jury sind Abgeordnete der im Niedersächsischen Landtag vertretenen Parteien, Vertreter der kommunalen Spitzenverbände, des ADFC-Landesverbandes Niedersachsen sowie Verkehrsexperten. Entsprechend der thematischen Ausrichtung des Wettbewerbes wird die Jury ggf. von wechselnden Experten unterstützt. Die Endrundenteilnehmer erhalten im Rahmen einer Ortsbesichtigung durch die Jury die Möglichkeit, ihre Bewerbung zu untermauern.

Im Jahr 2015 haben sich 4 Kommunen für den Landespreis beworben. In die Endrunde kamen die Landeshauptstadt Hannover, die Stadt Wolfsburg und die Gemeinde Loxstedt. Der Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune 2015“ wurde an die Landeshauptstadt Hannover für ihr besonderes Engagement im Bereich „Fahrrad und Beruf“ verliehen. Hannover erhielt zusätzlich zur repräsentativen Wandtafel ein Preisgeld in Höhe von 25.000 Euro. Die Stadt Wolfsburg erhielt den Sonderpreis, der für eine

besondere Einzelaktivität verliehen wird. Für ihr Engagement im Projekt „Letzte Meile“ zur Anbindung des VW-Konzerns erhielt Wolfsburg den mit 1.000 Euro dotierten Sonderpreis.

Die vorliegende Broschüre zeigt am Beispiel des Landespreisträgers und der Endrundenteilnehmer des Jahres 2015 eine Auswahl aus dem Spektrum guter und vorbildhafter Maßnahmen aus dem Bereich „Fahrrad und Beruf“.

### Bewertet wurden:

- Konzeptionelle Grundlagen,
- Aktivitäten und Angebote der Kommune, von Betrieben, Verbänden oder anderen Akteuren,
- die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit,
- die Kooperation mit anderen Handlungsträgern,
- sowie die Förderung von Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Nutzung des Fahrrades im Berufsverkehr.

Der Wettbewerb im Jahr 2015 war der letzte seiner Art, ab dem Jahr 2016 wird er durch ein Zertifizierungsverfahren und die Auszeichnung mit dem Label „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ abgelöst (vgl. S. 16).

Die diesjährige Broschüre beinhaltet zusätzlich zur Vorstellung der Endrundenteilnehmer die Darstellung der neu gegründeten Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V. (AGFK) und stellt noch einige aktuelle Radverkehrsinformationen vor.



**1** Miroslaw Walkowiak (Radverkehrskordinator Stadt Wolfsburg) freut sich mit Detlef Conradt (Ortsbürgermeister Wolfsburg-Stadtmitte) über den Sonderpreis und den Scheck über 1.000 Euro, den Verkehrsminister Olaf Lies überreicht. (Foto: PGV-Alrutz)

**2** Uwe Bodemann (Stadtbaurat Landeshauptstadt Hannover) freut sich gemeinsam mit Heiko Efkes (Radverkehrsbeauftragter der Landeshauptstadt) und Andreas Bode (Tiefbauamtsleiter der Landeshauptstadt) über die von Minister Olaf Lies überreichte Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ und das Preisgeld in Höhe von 25.000 Euro als Anerkennung für das Engagement der Stadt im Bereich „Fahrrad und Beruf“. (Foto: PGV-Alrutz)





3



4



5

Verbindungen durch die Innenstadt gibt es den City-Radring. Entlang dieses Radringes wird die Radverkehrsführung mittels türkisfarbener Symbole gut wahrnehmbar für alle Verkehrsteilnehmenden verdeutlicht.

Im Jahr 2010 wurde von der Landeshauptstadt ein „Grobkonzept Mobilitätsmanagement für das Baudezernat der Landeshauptstadt Hannover“ in Auftrag gegeben, in dem die Potenziale des Radverkehrs für dienstliche Fahrten sowie Pendlerwege aufgezeigt wurden. Aus einer Ist-Analyse wurden Maßnahmenempfehlungen und konzeptionelle Grundlagen abgeleitet. Im Ergebnis zeigte sich u.a., dass

- die Verwaltung über eine große Zahl von Fahrradabstellmöglichkeiten verfügt (insg. 1.155, davon 616 abgeschlossene und 593 überdachte Plätze).
- bereits 148 Diensträder im Einsatz sind, darunter 23 Pedelecs und 12 Lastenräder, deren Nutzung für unterschiedliche Zwecke vorgesehen ist. Die Erfahrungen mit dem Angebot von Diensträdern sind durchweg als positiv anzusehen. Darüber hinaus wird auf Antrag die dienstliche Nutzung privater Fahrräder finanziell entschädigt, sofern es an mindestens acht Tagen im Monat für dienstliche Zwecke genutzt wird.
- in einer Rad AG Verwaltungsmitarbeiter die Möglichkeit haben, Wünsche und Anregungen formlos mitzuteilen oder im Rahmen des Vorschlagswesens inklusive eines Prämiensystems einzubringen.
- die Gesundheitsförderung (u.a. in Form eines jährlichen Gesundheitstages) sowie die Teilnahme an Wettbewerben (beispielsweise „Stadtradeln“ oder „Mit dem Rad zur Arbeit“) von der Verwaltung ausdrücklich unterstützt werden.
- die Nutzung von Fahrradhelmen bei den Mitarbeitern gefördert wird, indem der Kauf mit 30 Euro bezuschusst wird.

Neben den fahrradfreundlichen Aktivitäten durch die eigene Verwaltung sind auch eine Reihe von fahrradfreundlichen Betrieben in der Landeshauptstadt aktiv. Für sie wird seit dem Jahr 2009 alle zwei Jahre der Wettbewerb „Hannover sucht den fahrradfreundlichsten Betrieb“ ausgelobt. Das Ziel dieses Wettbewerbs ist es, die ansässigen Betriebe zu motivieren, sich aktiv an der Radverkehrsförderung und dem Klimaschutz zu beteiligen. Neben dem positiven Nutzen für das eigene Unternehmen werden die positiven Einflüsse des Radfahrens auf die Gesundheit deutlich. Der Wettbewerb hat im Laufe der Jahre verschiedene Weiterentwicklungen und eine zunehmende Wahrnehmung in der Öffentlichkeit erfahren. Über ein zweistufiges Bewertungsverfahren werden Sieger in drei Kategorien ermittelt, sie erhalten jeweils ein Fahrrad. Seit 2013 wird der Wettbewerb gemeinsam mit der Region Hannover ausgelobt.

Weitere Aktionen und Wettbewerbe, die die Stadt Hannover intensiv mit einem Rahmenprogramm rund ums Fahrrad und Klimaschutz unterstützt, sind beispielsweise die Aktion „Stadtradeln“, die mindestens viermal im Jahr stattfindende „Velo City Night“, der „Autofreie Sonntag“ und „StadtMensch&FahrRad“ (in dieser Erlebnisausstellung werden umweltverträgliche Mobilitätsformen vorgestellt und Verhaltensänderungen angeregt). Alle 3-5 Jahre wird eine Radwege- und Freizeitkarte neu herausgegeben, die eine gezielte Routenfindung im Alltags- und Freizeitverkehr ermöglichen soll. Die Routen im Alltags- und Berufsverkehr sowie im Freizeitbereich sind mit einer Fahrradwegweisung gemäß FGSV-Standard beschildert. Darüber hinaus gibt es zu verschiedensten Themen Flyer und Informationsbroschüren. Die laufende Pressearbeit und die Internetpräsenz ergänzen die intensive Öffentlichkeitsarbeit.

Seit 2011 wirbt in der Landeshauptstadt die Initiative HannoverHelm für das Tragen eines Fahrradhelmes. Projektpartner sind die Polizei-Inspektion, die Hannoversche Allgemeine Zeitung (HAZ), ein Fahrradhelmhersteller, die Landeshauptstadt und die Region Hannover. Der Helm wird jährlich weiterentwickelt und neu aufgelegt und trägt mit seinem Design zu einer engen Stadtidentifikation bei.

Das Thema „Fahrrad und Beruf“ hat in der Landeshauptstadt aufgrund der hohen Pendlerzahlen eine große Bedeutung. Dies spiegelt sich auch in den unterschiedlichen Handlungsfeldern im „Leitbild Radverkehr“ wider. Nicht nur innerhalb der Stadtverwaltung, sondern auch im Zusammenwirken mit anderen Handlungsträgern wird stetig daran weitergearbeitet. Die Landeshauptstadt übernimmt dabei sowohl die Rolle des Initiators als auch des Unterstützers. Auf diesem Wege werden personelle und finanzielle Ressourcen optimal genutzt. Positive Ergebnisse wie die Steigerung des Radverkehrsanteils in den letzten Jahren von 13 auf 19 %, die hohe Auslastung der Fahrradstationen am Bahnhof sowie der Zuspruch bei Wettbewerben und Aktionen durch Bevölkerung und Betriebe zeigt beeindruckend den Erfolg der Radverkehrsförderung. Das Zusammenwirken der Akteure und das Einbeziehen der unterschiedlichsten Handlungsfelder, um insbesondere das Thema „Fahrrad und Beruf“ auf den verschiedensten Ebenen zu fördern, überzeugte die Jury.

- 1 Preisverleihung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ im Jahr 2009 im Beisein von Grischa Niermann. (Foto: Landeshauptstadt Hannover)
- 2 City-Radring zur Umfahrung der Fußgängerzone in Hannovers Innenstadt. (Quelle: Landeshauptstadt Hannover)
- 3 Die Jury unterwegs auf einem für Hannover ganz typischen Radweg. (Foto: PGV-Alrutz)
- 4 Diensträder des Fachbereichs Tiefbau der Landeshauptstadt. (Foto: Landeshauptstadt Hannover)
- 5 Zentrale innerstädtische Fahrradstraße. (Foto: PGV-Alrutz)

# Stadt Wolfsburg | Sonderpreis 2015

Die knapp 125.000 Einwohner Wolfsburgs verteilen sich auf 40 Stadt- und Ortsteile über eine Fläche von 204 km<sup>2</sup>. Das Verkehrsgeschehen wird in Wolfsburg aber nicht nur von der einheimischen Bevölkerung geprägt, sondern ganz wesentlich auch von den etwa 70.000 Arbeitnehmenden, die täglich in die Stadt pendeln. Dementsprechend hoch ist die Verkehrsbelastung in der Stadt und damit verbunden die Notwendigkeit darauf zu reagieren. Die Stadtverwaltung begegnet diesem Umstand auf vielfältige Art und Weise. Eine zentrale Rolle spielt dabei die Verbesserung der Radverkehrssituation. Hierbei wird der Anbindung der Volkswagen AG besondere Bedeutung beigemessen.

Als zweitgrößter Arbeitgeber ist die Stadtverwaltung stets bemüht, der Bevölkerung und den eigenen Mitarbeitern ein attraktives und sicheres Radverkehrsnetz anzubieten. Der Anteil des Radverkehrs beträgt derzeit ca. 12 %. Die Radfahrenden nutzen dabei das Radverkehrsnetz, welches das Stadtgebiet auf rund 245 km Länge durchzieht. Diese Verbindungen dienen sowohl den alltäglichen Wegen als auch der Naherholung und dem Radtourismus.

Die Stadtverwaltung verfügt selbst über 273 Fahrradabstellplätze, wovon sich fast die Hälfte in abschließbaren Räumen befindet. Anregungen von Beschäftigten der Stadtverwaltung zur Verbesserung der Fahrradparksituation werden vom Prüfungsausschuss hinsichtlich der Machbarkeit geprüft und wenn möglich im Anschluss umgesetzt. Besondere Vorschläge werden in Form von Sachprämien ausgezeichnet.

Die Stadtverwaltung hat sich des Weiteren vorgenommen, die Themen Elektromobilität, Pedelec-Verleih und Dienstfahrräder miteinander zu verknüpfen. Am Hauptbahnhof wurde dazu im Frühjahr 2015 ein Elektromobilitätszentrum eingerichtet. Hier werden neben Elektro-Pkws auch Pedelecs verliehen. Neben dem zentralen Standort am Bahnhof wurden weitere Ausleihmöglichkeiten am Rathaus sowie in den bevölkerungsreichen Ortsteilen Fallersleben und Vorsfelde eingerichtet.

Insgesamt hat die Stadtverwaltung 50 Pedelecs vorgesehen, die komplikationslos durch ein vollautomatisches Verleihsystem ausgeliehen werden können. Die Stadt Wolfsburg erhofft sich von diesem Projekt den nachhaltig erfolgreichen Einstieg in das Thema Pedelec-Verleih und -infrastruktur.

Seit dem Jahr 2006 nimmt die Stadtverwaltung an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ teil, an der sich jährlich etwa 200 Beschäftigte der Stadtverwaltung beteiligen. Die Aktion ist unter den Beschäftigten sehr beliebt und fördert gemeinsam mit der Abschlussveranstaltung den Gemeinschaftsgedanken innerhalb der Verwaltung. Zudem nimmt die Stadt gemeinsam mit dem ADFC und dem VCD am Wettbewerb „Stadtradeln – Radeln für ein gutes Klima“ teil. Der Wettbewerb fand im Jahr 2015 ähnlich wie in den vorherigen zwei Jahren im Juni statt und wurde von einer großen Auftaktveranstaltung und einer Preisverleihung eingrahmt. Die Abschlussveranstaltung wurde in das regionale Radevent „Sattelfest“ im Juli 2015 integriert, bei dem zahlreiche Kommunen in der Region eigenverantwortlich fahrradbezogene Events veranstalteten. Aktionen dieser Art tragen generell dazu bei, das Fahrradklima in einer Stadt zu fördern. In einer so autoaffinen Stadt wie Wolfsburg haben sie von daher ihre ganz besondere Bedeutung.

Angesichts von über 70.000 täglichen Pendlern wurde im Februar 2012 gemeinsam durch die Stadt Wolfsburg, die Volkswagen AG und die Wolfsburg AG die sogenannte TaskForce Verkehr gegründet. Sie entwickelt aufeinander abgestimmte Konzepte, die u.a. auch die Radverkehrsanbindung rund um das VW-Werk dauerhaft verbessern sollen.

In regelmäßigen Sitzungen der verschiedenen thematisch orientierten Arbeitsgruppen (darunter auch die Arbeitsgruppe Radverkehr) werden einzelne Maßnahmen bis hin zum multimodal abgestimmten Konzept erarbeitet. Die TaskForce Verkehr ist bei Betriebsversammlungen von Volkswagen vertreten und fungiert als Ansprechpartner für die Belegschaft, um Fragen zu beantworten, Kritik und Wünsche entgegenzunehmen. So sind bisher über 2.500 Anregungen und Verbesserungsvorschläge von Seiten der Beschäftigten eingegangen. Die Arbeitsgruppe Radverkehr besteht aus Mitarbeitern der Bereiche Straßenbau und Projektkoordination der Stadtverwaltung, der Strategischen Verkehrsplanung, des Flächenmanagements und der Bauplanung seitens der Volkswagen AG sowie des Bereiches Verkehr der Wolfsburg AG. Seit dem Jahr 2013 widmet sie sich dem Projekt „Letzte Meile“. Zu den konzeptionellen Inhalten gehören u.a.:

- die direkte und hindernisfreie Zufahrt zum Werksgelände, also eine Erleichterung von Zuwegungen, die Schließung von Netzlücken, Ausbau und Bestandsverbesserung des Radverkehrsnetzes.
- eine gesicherte Anfahrt, dazu zählen beispielsweise die Behebung von Bereichen mit Verkehrssicherheitsdefiziten oder die Schaffung signalisierter Querungsstellen.
- die Optimierung der Infrastruktur, so beispielsweise die Erweiterung der Fahrradabstellanlagen an den Werkstoren, die Installation von Beleuchtung an Radhauptroten etc..
- die Errichtung von Servicestationen an den Werkstoren.
- Serviceverbesserungen in Form des eigenen Routenplaners Naviki.
- die Förderung von Kommunikation und



1



2



3



4



5

Öffentlichkeitsarbeit durch Flyer, Aktionen und Internetpräsenz.

Als weiteres Positivbeispiel für die erfolgreiche Arbeit der TaskForce Verkehr kann der im Rahmen des Projektes „Letzte Meile“ seit dem Jahr 2013 jährlich vom Werk angebotene kostenlose Fahrrad-Check von Bremsen und Licht mit Funktionskontrolle genannt werden. Er wird an mehreren Werkstoren in Zusammenarbeit mit den örtlichen Fahrradhändlern durchgeführt. An dem Check nehmen jährlich etwa 140 Mitarbeiter teil.

Die „Letzte Meile“ bündelt somit eine Vielzahl von Maßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur, Service und Öffentlichkeitsarbeit rund um das VW-Werk. Im Rahmen einer umfangreichen Bestandsanalyse wurde der Handlungsbedarf systematisch erfasst. Der hierbei entstandene Maßnahmenkatalog mit ortsbezogenen Mängeln sowie erforderlichen Maßnahmen zeigt die Zuständigkeiten, die Kosten und den Nutzen auf und leitet daraus eine Prioritätenliste ab. So wurde beispielsweise die Route zwischen Hauptbahnhof und der Fahrradabstellanlage am Standort „Forschung und Entwicklung“ von der Volkswagen AG als vorrangige Maßnahme festgelegt. Als wichtiger Bestandteil dieser Hauptroute wurde der Heideweg auf einer Länge

von 500 m während der Werksferien oberflächensaniert sowie eine angrenzende Lücke im Radwegenetz von 150 m Länge geschlossen.

Umgesetzt wurde bereits eine Bike + Ride-Anlage am Bahnhof Fallersleben. Hier wurden 78 Fahrradabstellplätze errichtet, von denen ein Teil frei zugänglich und überdacht ist. Ein zweiter Teil wurde in einer zugangsbeschränkten Fahrradgarage realisiert. VW-Pendler können nun bequem per Zug und Fahrrad den Arbeitsplatz erreichen.

Darüber hinaus wurden erste „VW-Routen“ von den südwestlichen Ortsteilen Ehmten und Mörse zu den Werkstoren realisiert. Eine konsequente Beschilderung durch das einheitliche Logo „Think Blue“ ermöglicht ein attraktives und leicht erkennbares Angebot für radfahrende Pendler. Dieses Angebot soll auch auf die nordöstlichen Ortsteile Vorsfelde und Wendeschott erweitert werden.

Weiterhin ist eine „Ost-West-Achse“ durch Wolfsburg für den Radverkehr geplant. Diese soll für den auf die Innenstadt ausgerichteten Radverkehr ein attraktives Angebot darstellen. Hier werden neben der verbesserten Anbindung zum Rathaus auch Synergien erreicht, die dem Schüler- und Einkaufsverkehr zu Gute kommen.

Wolfsburg konnte überzeugend darstellen, dass die Stadt die Radverkehrsförderung ernst nimmt. Mit der Gründung der TaskForce Verkehr wurde die Notwendigkeit zur Lösung der Probleme des stetig anwachsenden Berufsverkehrs in Wolfsburg erkannt und durch die aktive Radverkehrsförderung systematisch gelöst. Mit dem Projekt „Letzte Meile“, welches eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, der Öffentlichkeitsarbeit und Serviceangebote rund um das VW-Werk bündelt, ist die Verknüpfung der Themen „Fahrrad und Beruf“ auf eine ganz besondere Art und Weise betrieben worden. Für diese vorbildhafte Einzelaktivität zur Förderung der beruflich motivierten Radnutzung erhielt die Stadt den Sonderpreis 2015.



6



7

- 1 Preisverleihung bei der Abschlussveranstaltung Stadtradeln 2014. (Foto: Stadt Wolfsburg)
- 2 Die Jury auf den attraktiven Verbindungen abseits von Hauptverkehrsstraßen unterwegs. (Foto: PGV-Alrutz)
- 3 Heideweg nach Oberflächensanierung als Bestandteil der priorisierten Hauptradroute zwischen Hauptbahnhof und der „Forschung und Entwicklung“ der Volkswagen AG. (Foto: Stadt Wolfsburg)
- 4 Verleihstation für Pedelecs und Elektro-Pkw am Wolfsburger Bahnhof. (Foto: PGV-Alrutz)
- 5 Service-Station am Werkstor von der Volkswagen AG mit überdachten Abstellplätzen, Schließfächern mit Akku-Lademöglichkeit und Servicesäule. (Foto: Volkswagen AG Wolfsburg)
- 6 Beschilderung der „VW-Routen“ mit eigenem Logo „Think Blue“. (Foto: Stadt Wolfsburg)
- 7 Neue Abstellanlage am Bahnhof Fallersleben. (Foto: Stadt Wolfsburg)

# Gemeinde Loxstedt

Die rund 16.500 Einwohner zählende Gemeinde Loxstedt liegt mit ihren 21 Ortschaften im Landkreis Cuxhaven an der Weser und bietet aufgrund dieser Lage in der Norddeutschen Tiefebene gute Voraussetzungen für alle Nutzergruppen – unabhängig von Kondition und Alter – zum Radfahren.

Loxstedt verfügt über ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz, welches gleichermaßen für Naherholungssuchende, Radtouristen oder Berufspendler geeignet ist. Seit dem Jahr 2012 beteiligt sich die Gemeinde Loxstedt aktiv an der Erstellung des regionalen Masterplans Klimaschutz im Regionalforum Bremerhaven. Darüber hinaus strebt Loxstedt die Zertifizierung für den European Energy Award an. Einige Teilmaßnahmen aus dem Bewerbungsantrag sind bereits durch den Rat der Gemeinde beschlossen und sind im unmittelbaren Zusammenhang mit der Radverkehrsförderung im Alltags- und Berufsverkehr zu sehen. Zu nennen ist hier u.a. der Beschluss zur Schaffung von anspruchsgerechten Fahrradabstellanlagen für Pendler am Bahnhof.

Aus der traditionellen Teilnahme der Gemeindeverwaltung an der AOK-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ erwuchs bei den Mitarbeitern die Idee, diesen positiven Ansatz weiterzuentwickeln und unter Klimaschutzgesichtspunkten aufzuwerten. Ein sechsköpfiges Organisationsteam, welches sich aus verschiedenen Bereichen der Verwaltung zusammensetzt und das als Ansprechpartner für alle Beteiligten der Verwaltung und der zugehörigen Außenstellen wie Kindertagesstätten und Bauhof dient, entwickelte im Jahr 2014 das Projekt „Loxstedt dreht am Klima-Rad“. Ziel dieses Projektes war es, den Klimaschutz und die eigene Gesundheit zu fördern. Im Zeitraum vom 01.03.2014 bis 31.10.2014 sollten die Kolleginnen und Kollegen möglichst oft das Fahrrad für den Weg zur Arbeit nutzen und dabei Kilometer sammeln. Die gefahrenen Kilometer wurden für alle Teilnehmer sichtbar tagesaktuell im Intranet veröffentlicht. Diese Sichtbarmachung war ein zusätzlicher Anreiz für alle Teilnehmenden, das Rad möglichst häufig zu nutzen. Ursprüngliches

Ziel war es, im Aktionszeitraum 10.000 Fahrrad-Kilometer zu erradeln, dies entspricht einer CO<sub>2</sub>-Einsparung von zwei Tonnen.

Rund ein Drittel der 130 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Gemeinde beteiligte sich an der Aktion. Bereits im August 2014 – also rund zwei Monate vor Ablauf des Aktionszeitraumes – konnten die angestrebten 10.000 km verzeichnet werden. Ende Oktober waren es dann schließlich 13.485 erradete Kilometer, die eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von ca. 2,5 Tonnen ergaben. So wurde das ambitionierte Ziel deutlich übertroffen. Im Durchschnitt radelten die Teilnehmenden 337 km. Für die aktivsten unter ihnen gab es Sachpreise wie beispielsweise Wellnessgutscheine oder Eintrittsgutscheine für lokale touristische Einrichtungen. Die Projektkosten beliefen sich im Jahr 2014 auf weniger als 200 Euro, da Sponsoren für die Aktion gefunden werden konnten. Die Informationen wurden per E-Mail, in Dienstbesprechungen und über Aushänge weitergegeben, was aufgrund der vergleichsweise kleinen Verwaltung ausreichend war. Radverkehrsrelevante Verbesserungsvorschläge, angeregt durch die Aktionsteilnehmer, wurden im Team projektbegleitend diskutiert und konnten zwischenzeitlich teilweise schon umgesetzt werden.

Mit Kaffee und Kuchen und dem gemeinsamen Losradeln begann das Projekt im Frühjahr 2014, ein Bergfest im Juli und die Abschlussveranstaltung im Herbst mit der Prämierung der aktivsten Teilnehmer setzten einen entsprechenden Rahmen und stärkten das Gemeinschaftsgefühl. Das

Projekt wurde so zu einem rundum gelungenen Beitrag zur Förderung des Klimaschutzes durch die Radnutzung auf dem Weg zu Arbeit. Daraufhin wurde auch für das Jahr 2015 eine Aktion geplant und zwischenzeitlich fast ebenso erfolgreich abgeschlossen. Auch für das Jahr 2016 ist eine Fortsetzung geplant. Um auch die Bevölkerung zur Fahrradnutzung zu motivieren, wurde die Aktion durch laufende Pressearbeit und Berichte auf der Homepage der Gemeinde begleitet.

Mit dem Projekt „Loxstedt dreht am Klima-Rad“ konnte innerhalb der Verwaltung eine hohe Motivationssteigerung zur Fahrradnutzung erzeugt werden. Die Teilnehmenden erfuhren ganz praktisch, welchen aktiven Beitrag sie selbst zum Klimaschutz leisten können, indem sie ihren täglichen Weg zur Arbeit mit dem Rad zurücklegen. Das dabei auch noch die Gesundheit gefördert wird und durch das Begleitprogramm Spaß und Gemeinschaftsgefühl entwickelt wurden, sind mehr als positive Begleiterscheinungen. Loxstedt hat gezeigt, dass auch kleine Kommunen viel bewirken können und dass dafür nicht zwingend große finanzielle Mittel erforderlich sind, sondern auch Kreativität und Engagement positive Impulse setzen können. Die Aktion zu verstetigen und zukünftig auf die Gesamtbevölkerung zu übertragen sind zukünftige Aufgaben für Loxstedt.

**1a 1b** Auftaktveranstaltung und abschließende Prämierung der aktivsten Teilnehmer an der Aktion „Loxstedt dreht am Klima-Rad“. (Fotos: Rolf Schmonsees)



# 14 Jahre Wettbewerb Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ (2002-2015) – ein Rückblick

Dankmar Alrutz, Elke Willhaus, Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV-Alrutz

Der Wettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ blickt auf eine lange und erfolgreiche Geschichte zurück. Angefangen hat es im Jahr 2001 mit der Ausschreibung des ersten Wettbewerbes, der sich noch an alle Kommunen – ganz unabhängig von ihrer Größe – richtete.

Im ersten Jahr schafften es mit Leer, Göttingen, Oldenburg, Lönningen und Lüneburg fünf Städte in die Endrunde. Leer ging aus diesem Wettbewerb als erster Preisträger überhaupt hervor. Wie nachhaltig die Wettbewerbsteilnahme für die Städte war, lässt sich u.a. daran ablesen, dass vier von fünf Städten zu den Gründungsmitgliedern der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V. (AGFK) zählen. Darüber hinaus nahmen Göttingen und Oldenburg auch in den Folgejahren erfolgreich am Wettbewerb teil und wurden so zu Preisträgern bzw. Sonderpreisträgern.

Im zweiten Wettbewerbsjahr zeichnete sich ab, dass es sinnvoll wurde, die Wettbewerbe nach Größe der Kommunen zu staffeln, um eine

bessere Vergleichbarkeit der Bewerbungen untereinander gewährleisten zu können. Damit wurde auch der Anreiz für die Kommunen größer, sich am Wettbewerb zu beteiligen. So musste keine kleine ländlich geprägte Kommune in den Wettstreit mit einer Großstadt treten.

„Ich finde den Wettbewerb gut, weil er uns unsere Stärken und Schwächen vor Augen geführt hat“.

In den Jahren 2004 und 2008 wurde dementsprechend der Wettbewerb unter den Kommunen unter 20.000 Einwohnern ausgelobt. Hier zeigten nicht nur die Preisträger Esens und Emlichheim, dass auch kleine Kommunen viel für den Radverkehr tun können, sondern alle Endrundenteilnehmer überzeugten die Jury mit vielfältigen Ideen für eine engagierte Radverkehrsförderung.

In den Jahren 2005 und 2009 richtete sich der Wettbewerb an die Kommunen zwischen 20.000 und 50.000 Einwohner. In den Jahren 2006 und 2010 konnten sich dann die Städte über 50.000 Einwohner dem Wettbewerb stellen. Nach den Ballungsräumen wurden dann die Landkreise und die Region Hannover in den Jahren 2007 und 2011 unter die Lupe genommen.

Um diese vielen guten Beispiele und Ideen zur Radverkehrsförderung auch für andere Kom-

„Ich finde den Wettbewerb gut, weil nicht nur das Rad bewegt wird, sondern auch das Denken in den Köpfen der Menschen.“

- 1 *Aller Anfang ist schwer – das Land auf dem Weg zur Wandtafel. (Foto: Stadt Leer)*
- 2 *Eine besondere Würdigung fand der Wettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ im Jahr 2004 mit dem zweiten Platz beim bundesweiten Wettbewerb „best for bike“. Den Preis für das Land Niedersachsen nahm Fritz Hornbach entgegen.*
- 3 *Der jeweilige Verkehrsminister (in diesem Fall Minister Hirche) begleitete den Wettbewerb. Insgesamt waren es vier Minister.*



munen als Anregungen zur Verfügung stellen zu können, wurden die positiven Erfahrungen der ersten drei Wettbewerbsjahre in der ersten Broschüre Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ dokumentiert. In den Folgejahren erschien diese Wettbewerbsdokumentation jährlich, ab dem Jahr 2011 wurde sie inhaltlich erweitert und berücksichtigt neben der Wettbewerbsdokumentation auch die aktuellen Informationen und Entwicklungen zum Thema Radverkehr im Land Niedersachsen. Dementsprechend änderte sich

im Jahr 2011 mit „Fahrradland Niederachsen“ auch der Titel der Broschüre.

Nach acht Wettbewerbsjahren mit Größen-differenzierung wurde eine zweite Weiterentwicklung des Wettbewerbes erforderlich: der Wettbewerb hatte gezeigt, dass im jeweils ersten Wettbewerbsjahr die Teilnehmerzahl sehr gut war, jedoch im folgenden zweiten Wettbewerb der gleichen Größenkategorie ein Rückgang der Bewerbungen zu verzeichnen war. Die Kommunen berichteten, dass eine Weiterentwicklung in allen Handlungsfeldern der Radverkehrsförderung innerhalb von vier Jahren schwierig möglich war. Daher verzichteten viele Kommune auf eine erneute Teilnahme am Wettbewerb. Eine Neuorientierung des Wettbewerbes wurde daher erforderlich. Ab dem Jahr 2012 stand dann der Wettbewerb wieder allen Kommunen gleichzeitig offen und es wurde mit einer Auslobung zu thematischen Schwerpunktthemen gestartet.

Mit neuem Wind begann damit im Jahr 2012 die dritte Wettbewerbsphase mit dem Thema „Fahrradparken“. Gleichzeitig wurde mit dem Sonderpreis für eine herausragende Einzelaktivität eine neue Preiskategorie geschaffen. In den Folgejahren wurden Preisträger zu den Themen „Radverkehrssicherheit“, „Radtourismus“ und „Fahrrad und Beruf“ gesucht. Nach nunmehr 4 Wettbewerbsjahren mit thematischer Ausrichtung geht der Wettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune“ zu Ende. Einhergehend mit der Vereinsgründung der AGFK wird der Landespreis ab dem Jahr 2016 zur Zertifizierung mit dem Label „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ weiterentwickelt. Dieses Label können alle Mitgliedskommunen der AGFK erlangen, sofern sie die Anforderungen der Zertifizierung erfüllen.

„Ich finde den Wettbewerb gut, weil ... er frühzeitig dazu geführt hat, dass sich niedersächsische Kommunen mit dem Thema Radverkehr als System auseinandergesetzt haben. Dass im Jahr 2014 dem Tourismus das Jahresthema gewidmet wurde, fand ich wichtig, um zu zeigen, dass Fahrradtourismus ein wichtiger Teil der kommunalen Radverkehrsförderung ist.“

„Ich finde den Wettbewerb gut, weil er einen Blick auf den Verkehr über die Lenkerstange und nicht durch die Windschutzscheibe fördert.“



Der Wettbewerb war 14 Jahre lang ein wichtiger Impulsgeber für die Radverkehrsförderung im Land Niedersachsen und hatte somit wesentlichen Einfluss auf den Erfolg des Landes als „Fahrradland“. Er hat sich weiterentwickelt ohne den Grundgedanken - herausragende Leistungen der Kommunen im Bereich Radverkehrsförderung zu honorieren - zu vernachlässigen. Mit 13 Endrundenteilnehmern des Wettbewerbes (davon fünf Preisträger und drei Sonderpreisträger) als Gründungsmitglieder der AGFK kann zu Recht davon gesprochen werden, dass der Wettbewerb auch einen Grundstein für die AGFK gelegt hat.

**1a 1b** Wenn die Jury auf das Rad stieg, wurde auch immer schnell deutlich, ob die Radverkehrsführungen Kapazitätsprobleme aufwiesen. (Fotos: Landeshauptstadt Hannover, Landkreis Northeim)

**2a 2b** Die Jury konnte immer wieder die Landschaften Niedersachsens genießen. (Fotos: PGV-Alrutz)

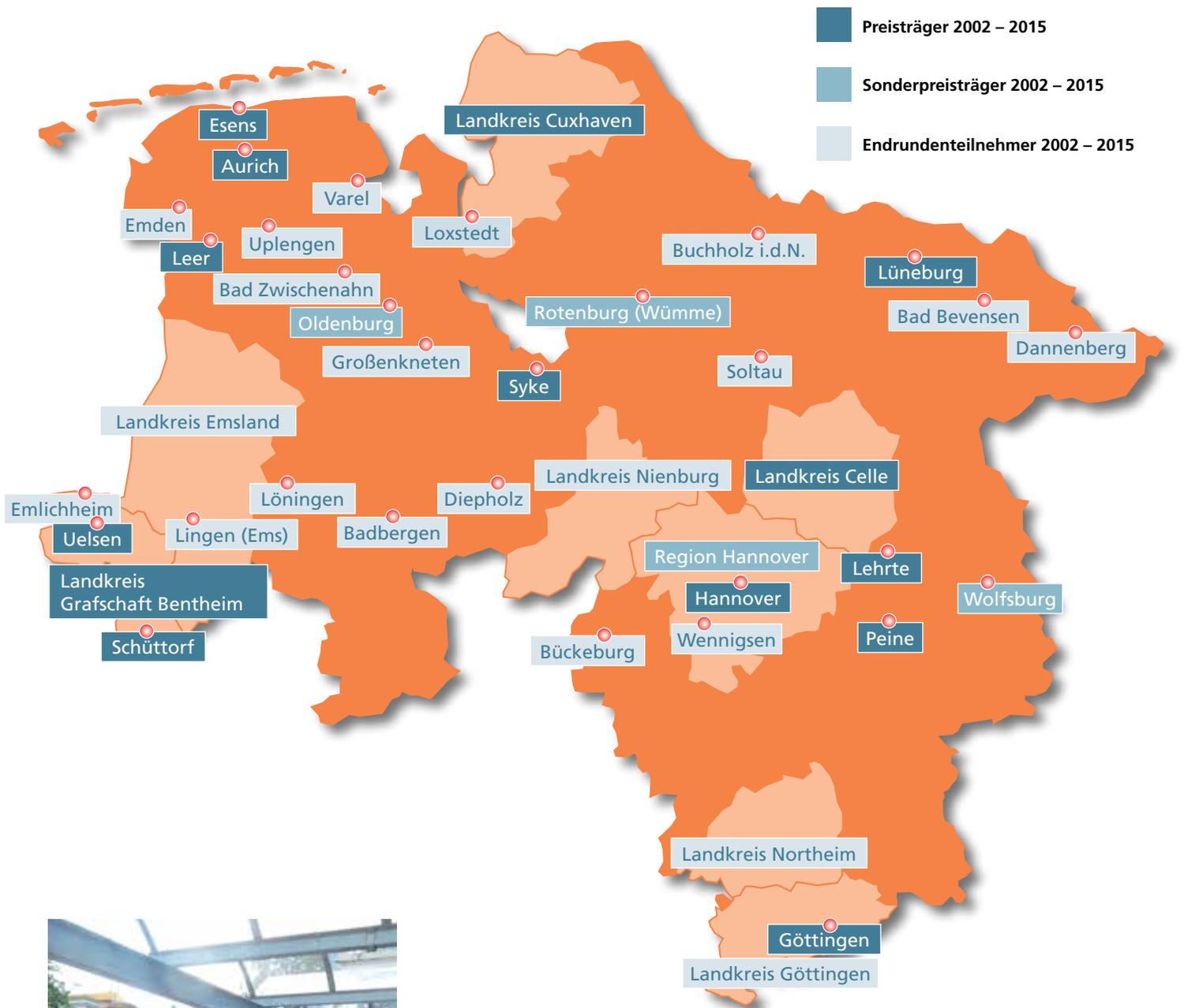
**3a** Es wurde immer viel gelacht, ... (Foto: PGV-Alrutz)

**3b** ... diskutiert, ... (Foto: PGV-Alrutz)

**3c** ... und ausprobiert. (Foto: Andreas Reinink)



# Die Endrundenteilnehmer 2002 – 2015



# Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK) – ein länderübergreifendes Netzwerk für den Radverkehr

Dr. Solveigh Janssen, Region Hannover und AGFK-Geschäftsstelle

Nach fünfjähriger Vorbereitungszeit ist die Vereinsgründung erfolgt und die AGFK nimmt mit Finanzmitteln ausgestattet ihre Arbeit auf. Der gemeinnützige Verein setzt sich für eine intensive Förderung des Radverkehrs als Baustein zur Stärkung der Nahmobilität ein. Die AGFK will als starkes kommunales Netzwerk die Radverkehrsförderung in Niedersachsen und Bremen nachhaltig voranbringen - nach dem Motto: zentral entwickeln, lokal umsetzen. Mit ihrer - auch finanziellen - Unterstützung setzen beide Länder ein deutliches Zeichen für die Radverkehrsförderung und für die Weiterentwicklung einer fahrradfreundlichen Kultur. Vorbilder des Netzwerkes sind ähnliche Initiativen in Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg.

30 Kommunen aus ganz Niedersachsen und Bremen sind der AGFK bereits beigetreten. Die Aufnahmekriterien sind bewusst niedrigschwellig gehalten. Erkennbar muss insbesondere der politische Wille zur kontinuierlichen Weiterentwicklung der Radverkehrsförderung sein.

Die Geschäftsstelle wird bei der Region Hannover angesiedelt und soll Anfang 2016 ihre Arbeit in vollem Umfang aufnehmen.

Die AGFK hat sich zum Ziel gesetzt, die Kommunen bei der Förderung des Radverkehrs personell, finanziell und materiell zu unterstützen und ihre Interessen gegenüber dem Land, Bund und weiteren Akteuren zu vertreten. Das

Netzwerk versteht sich als Plattform für den Erfahrungs- und Informationsaustausch, für eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit und bietet Beratung und Hilfestellung rund um das Thema Radverkehr an.

Wichtig für die AGFK ist die Unterstützung der Länder Niedersachsen und Bremen, die mit dem Niedersächsischen Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Olaf Lies und Bremens Verkehrssenator Dr. Joachim Lohse die Schirmherrschaft des Vereins übernommen haben.

Der offizielle Start der AGFK erfolgte im Rahmen der letzten Verleihung des Landespreises „Fahrradfreundliche Kommune“ durch den niedersächsischen Verkehrsminister Olaf Lies, am 09. Juli 2015 in Hannover. Das Land Niedersachsen unterstützt das Netzwerk der Kommunen mit zunächst 100.000 Euro jährlich. Auch Bremen fördert die AGFK mit zunächst 10.000 Euro jährlich. Ansonsten finanziert sich die AGFK grundsätzlich über Mitgliedsbeiträge.

Ab 2016 wird die AGFK als Nachfolge für den Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune“ die Zertifizierung ihrer Mitglieder übernehmen. Minister Lies wird dann als Schirmherr des Vereins das Label „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ vergeben.

Bewerbungsvoraussetzung für das Zertifikat ist die Mitgliedschaft in der neuen Arbeitsgemeinschaft. Mitgliedskommunen können künftig

beim Verkehrsministerium einen Antrag auf die Zertifizierung einreichen. Sie können dann für fünf Jahre das Label „Fahrradfreundliche Kommune“ erhalten. Minister Lies sagte in seiner Ansprache zur „Staffelübergabe“: „Dieses neue landesweite Netzwerk wird die Zusammenarbeit der Akteure aus Politik, Verbänden und der Wirtschaft entscheidend verbessern und sich als Expertenforum etablieren. Wir begrüßen die Gründung der neuen Arbeitsgemeinschaft ausdrücklich. Ich möchte die Kommunen in Niedersachsen dazu motivieren, der neuen Arbeitsgemeinschaft beizutreten. Gemeinsam mit der AGFK haben wir uns das Ziel gesetzt, die Fahrradfreundlichkeit unseres Bundeslandes weiter zu verbessern. Ich freue mich auch über die gute Zusammenarbeit mit dem Land Bremen.“

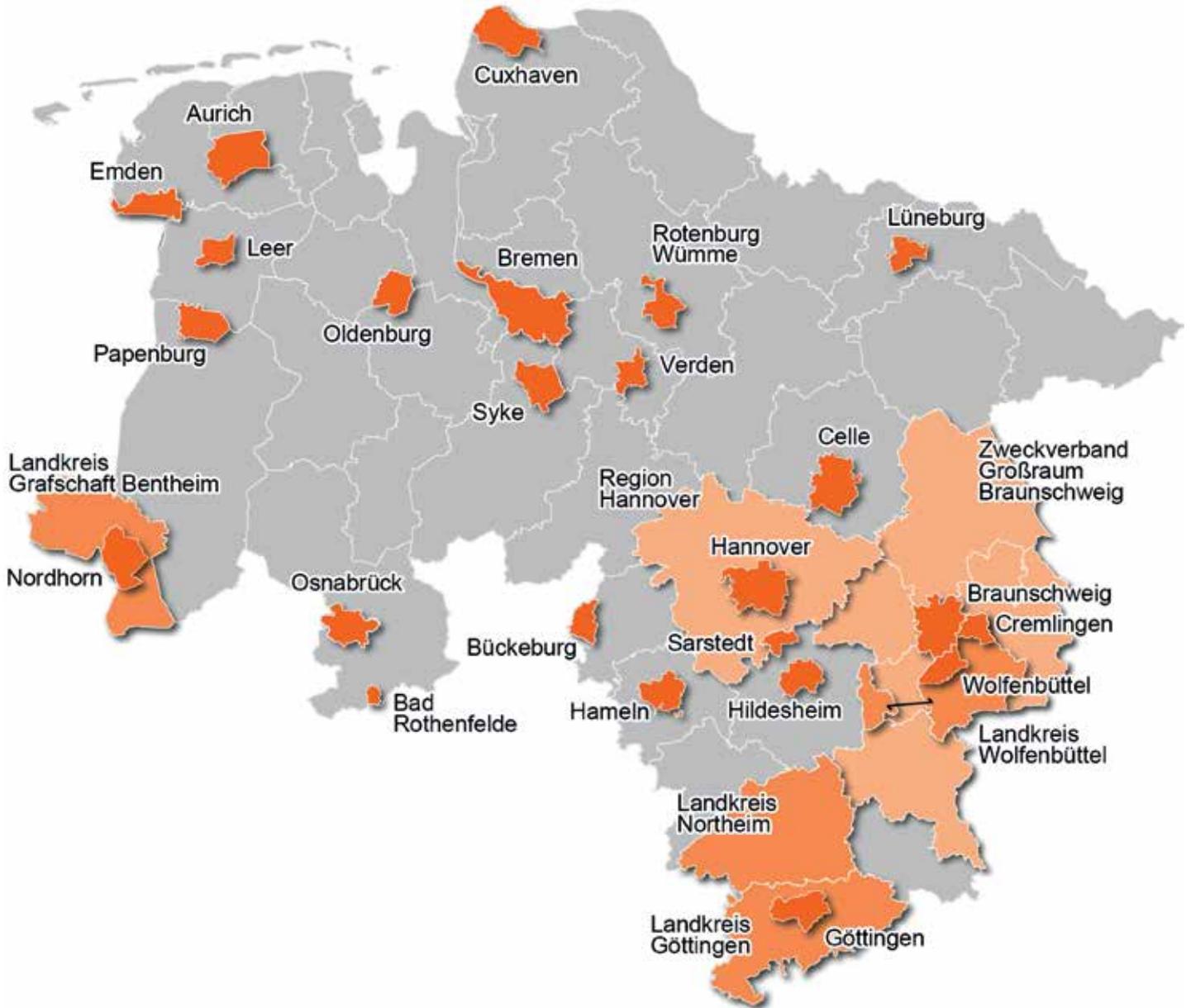
Weitere Informationen zur AGFK und zur Zertifizierung gibt es auch im Internet unter: [www.agfk-niedersachsen.de](http://www.agfk-niedersachsen.de)

Wir freuen uns auf weitere Mitglieder in der AGFK!

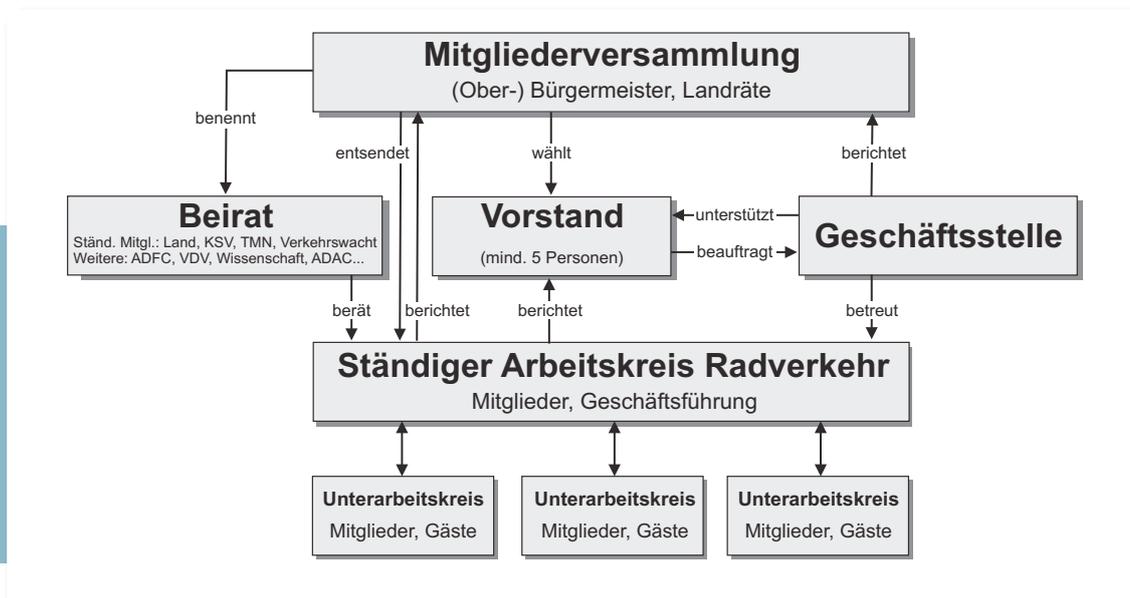
- 1 Die AGFK-Gründungsmitglieder bei der „Staffelübergabe“ am 9. Juli 2015 in Hannover. (Foto: PGV-Alrutz)
- 2 Verkehrsminister Olaf Lies überreicht dem AGFK-Vorstandsvorsitzenden Prof. Dr. Axel Priebes zur „Staffelübergabe“ ein Dienstfahrrad für die zukünftige Geschäftsstelle. (Foto: PGV-Alrutz)



Die Gründungsmitglieder der AGFK auf einen Blick



Die Organisationsstruktur der AGFK



# Zertifizierung mit dem Label „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“

Die Idee des Landespreises „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ wird weiterentwickelt und ab dem Jahr 2016 abgelöst von einer Zertifizierung. Damit orientiert sich das Land Niedersachsen an vergleichbaren Vorgehensweisen anderer Bundesländer. Die Zertifizierung steht wesentlich mehr Kommunen offen und hat die Qualitätsverbesserung insgesamt zum Ziel. Grundsätzlich haben somit alle Kommunen die Chance auf die Auszeichnung mit dem Label und nicht nur die jeweils beste Kommune eines Wettbewerbes. Damit werden landesweit mehr Kommunen für ihre Bemühungen ausgezeichnet. Diese zertifizierten Kommunen übernehmen eine Vorbildfunktion für andere Kommunen.

Einen Antrag auf Zertifizierung können alle Kommunen stellen, die Mitglied in der AGFK Niedersachsen/Bremen e.V. sind. Die Kommunen bekommen das Label „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ für fünf Jahre verliehen, wenn sie die Anforderungen des Zertifizierungsverfahrens erfüllen. Nach Ablauf der fünf Jahre ist ein Verlängerungsantrag zu stellen. Die Kriterien zur Vergabe des Labels sind an die Vergabe des Landespreises angelehnt, wobei die gesamte Bandbreite der Radverkehrsförderung einer Kommune auf dem Prüfstand stehen wird.

## Verfahren

Das Verfahren sieht folgende Schritte vor:

- Abgabetermin für den Antrag ist der 31. März des jeweiligen Jahres.
- Der Antrag wird beim Niedersächsischen Ministerium für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr eingereicht.

- Die Antragsprüfung erfolgt durch die Geschäftsstelle der AGFK.
- Die Geschäftsstelle spricht gegenüber der das Verfahren begleitenden Jury eine Empfehlung aus.
- Die antragstellenden Kommunen, deren Bewerbung eine Aussicht auf Vergabe des Labels hat, werden von der Jury bereist.
- Im Rahmen einer großen Fachtagung erfolgt die Verleihung des Labels durch den Schirmherr, den Niedersächsischen Verkehrsminister.

## Voraussetzungen und Bewertungskriterien

Neben der Mitgliedschaft in der AGFK sind ein politischer Grundsatzbeschluss zur Radverkehrsförderung und eine konzeptionelle Grundlage, auf der die Radverkehrsförderung der Kommune aufbaut, notwendige Voraussetzung für einen Antrag auf Zertifizierung. Die Bewertungskriterien orientieren sich an sieben Handlungsfeldern, die für die Bewertung unterschiedlich gewichtet werden:

- Konzeptionelle Grundlagen/Politischer Rahmen (10 %)
- Fahrradfreundliche Infrastruktur (35 %)
- Verkehrssicherheitsarbeit (15 %)
- Fahrradtourismus (10 %)
- Fahrradklima (20 %)
- Berufsradverkehr (10 %)
- Weitere Aktivitäten (Kompensationmöglichkeit)

In jeder Kategorie müssen die Antragsteller mindestens die Hälfte der max. erreichbaren Punkte erzielen. Die Punkte werden individuell ermittelt, damit bei der Bewertung Art und Größe der Kommunen entsprechend berücksichtigt werden können. Grundsätzlich müssen in allen Kategorien

Punkte erreicht werden. Sollte eine Kommune einen Bereich aufgrund ihrer strukturellen Besonderheiten in dem Antrag nicht berücksichtigen können, so ist eine entsprechende Begründung erforderlich. Insgesamt sind 70 % der maximal erreichbaren Punkte für eine positive Empfehlung an die Jury zur Bereisung der Kommune erforderlich.

## Jury

Die Jury setzt sich zusammen aus der Jury des Landespreises und wird ergänzt um Geschäftsstelle und Vorstandsmitglieder der AGFK:

- Ansprechpartnerin Radverkehr des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- AGFK-Geschäftsstelle
- Vorstandsmitglieder der AGFK
- Kommunale Spitzenverbände
- Verkehrspolitische Sprecher der Landtagsfraktionen
- ADFC Niedersachsen e.V.
- Weitere bestellte Experten

Die Jury bereist die Kommunen auf Empfehlung der Geschäftsstelle der AGFK nach erfolgreicher Antragstellung. Anschließend überprüft die Jury anhand der Eindrücke vor Ort, ob eine Auszeichnung mit dem Label „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ vergeben werden kann und spricht gegenüber dem Verkehrsminister eine Empfehlung aus.

**1a** Auf dem Prüfstand stehen auch zukünftig u.a. Aspekte der Weeginfrastruktur, ...

**1b** ... die Verknüpfung der Verkehrsmittel oder ...

**1c** ... der innovative Einsatz neuer Techniken.  
(Fotos: PGV – Alrutz)



# Die Gründungsmitglieder der AGFK stellen sich vor

## Aurich

Die Stadt Aurich mit ihren rund 40.000 Einwohnern besticht durch ihre zentrale Lage auf der ostfriesischen Halbinsel. Die ehemalige Residenzstadt ist nicht nur Standort zahlreicher Behörden sondern auch durch den Stammsitz des europäischen Marktführers der Windenergie, der Firma Enercon, hat sich Aurich zu einem Zentrum der regenerativen Energie entwickelt.

Das Fahrrad als umweltschonendes Fortbewegungsmittel passt damit nicht nur imageprägend ins Stadtbild. Das Radfahren ist seit jeher eine beliebte Art der Fortbewegung für die Ostfriesen. Nicht nur der Weg zur Arbeit wird ganz selbstverständlich mit dem Rad absolviert, auch die Wochenendausflüge mit der Familie werden gern mit dem Rad unternommen. Die regionale Fremdenverkehrsbranche setzt zudem seit mehr als 20 Jahren auf den Fahrradtourismus und kann auf der ostfriesischen Halbinsel rund 3.500 km ausgeschilderte Radwege aufweisen. Aurich ist ein zentraler Knotenpunkt in diesem System. Sechs regional bedeutsame Radrouten führen durch die Stadt, besonders bekannt sind die Friesenroute und der Ostfriesland-Wanderweg.

Bei diesen Vorbedingungen ist es naheliegend, dass Verwaltung und Politik der Stadt dem Radverkehr einen großen Stellenwert beimessen. Strategisch wird das Thema über einen Radwegnetzplan bearbeitet, in welchem momentan rund 370 km Radwege der Stadt erfasst sind. Besonders hervorzuheben sind die 52 km autofreien Vorteilswege, die gut ausgebaut eine schnelle und sichere Fortbewegung mit

dem Rad durch die Stadt ermöglichen. Auch in Zusammenarbeit mit den Straßenbausträgern Landkreis Aurich, Land Niedersachsen und dem Bund ist in den letzten Jahren erheblich in die Erneuerung von Radwegen investiert worden. Dieses Programm wird in den nächsten Jahren konsequent weitergeführt.

Die Mitgliedschaft bei der AGFK soll dazu beitragen, durch den Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedern mit neuen Ideen und viel Engagement das Thema Fahrradfahren in Aurich noch weiter voranzubringen.

**Kontakt:** Michael Kuhn  
kuhn@stadt.aurich.de

## Bad Bentheim

Im Landkreis Grafschaft Bentheim wird traditionell viel Fahrrad gefahren. Der Radverkehrsanteil der 134.175 Einwohner starken Bevölkerung beträgt 33 %. Die Bedingungen für den Radverkehr sind dabei ausgezeichnet. Bereits heute sind 100 % der Bundesstraßen mit Radwegen ausgestattet. An der letzten Landesstraße ohne Radweg hat der Bau eines Radweges begonnen, sodass mit Fertigstellung 100 % der Landesstraßen über einen Radweg verfügen.

78 % der Kreisstraßen verfügen bereits heute über einen Radweg. Bis 2016 sind Aufträge für den Bau weiterer Radwege vergeben. Der Anteil wird dann bei 82 % liegen. Hinzu kommt die Teststrecke zum Bundespilotprojekt „Schutzstreifen außerorts“. Für den Tourismus und

Alltagsradverkehr kommen weitere asphaltierte landwirtschaftliche Wege hinzu, die direkte und sichere Verbindungen herstellen.

Als „Fietsenbus“ führen zwei reguläre Buslinien zwischen Oster- und Herbstferien einen Fahrradanhänger mit. Eine Linie verbindet am Wochenende und in den Ferien die Gemeinden der Grafschaft Bentheim im Stundentakt. Mit der zweiten Linie wird der Fietsenbus am Wochenende im Zweistundentakt an das Netz des EmslandRadExpress angeschlossen.

An immer mehr Haltestellen des ÖPNV werden moderne Fahrradabstellanlagen geschaffen. An den stärker frequentierten Knotenpunkten und Bahnhöfen werden darüber hinaus verschließbare Fahrradkäfige vorgehalten. Um in allen Bereichen des Radverkehrs eine adäquate Abstellmöglichkeit zu schaffen, unterstützt der Landkreis die Kommunen finanziell bei der Modernisierung und Neuanlage von Abstellmöglichkeiten etc..

Für die Zukunft wird das Thema Elektromobilität stärker in den Fokus der Radverkehrsförderung rücken. Durch diese können die erreichbaren Distanzen für den Radverkehr deutlich gesteigert werden. Das Fahrrad stellt so eine immer bessere Alternative zum Auto dar.

Wir sind Mitglied in der AGFK, weil wir im Austausch mit den anderen Kommunen unsere Erfahrungen einbringen wollen und um von den Erfahrungen anderer Kommunen zu profitieren.

**Kontakt:** Frank Adenstedt  
frank.adenstedt@grafschafft.de



1



2

1 Aurich – Der stadtinterne Werbeslogan wird auch radtouristisch eingesetzt. (Foto: Verkehrsverein Aurich e.V.)

2 Grafschaft Bentheim – Fietsenbus (Foto: Grafschaft Bentheim Tourismus e.V.)

## Bad Rothenfelde

Bad Rothenfelde ist das führende Heilbad im Osnabrücker Land. Das Thema Gesundheit ist die bestimmende Größe der Gemeinde. Rund 530.000 Übernachtungen und über 900.000 Tagesgäste pro Jahr unterstreichen dies. Hieraus ergibt sich eine besondere Situation, die bei der Verkehrsentwicklung zu beachten ist.

Als Heilbad legt die Gemeinde großen Wert auf verträglichen Verkehr. Der Verkehr soll leise und umweltschonend, aber auch sicher abgewickelt werden können. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, setzt die Gemeinde traditionell auf den Radverkehr. Er ist leise und emissionsfrei und erfüllt damit in idealer Art und Weise die Anforderungen eines Heilbades. Die hohe Anzahl der Gäste im Verhältnis zu den Einwohnern verdeutlicht aber auch, dass zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit die Gewohnheiten der Gäste sowohl als Radfahrer als auch Autofahrer berücksichtigt werden müssen.

Im Gemeindegebiet gilt flächendeckend Tempo 30. Insoweit sind separate Radwege innerorts nicht erforderlich. Dennoch sind zusätzliche Markierungen auf den Straßen angebracht worden, damit die radfahrenden Gäste nicht auf dem Bürgersteig fahren. Im Kernbereich wurden alle Kreuzungen zu Kreisverkehren umgebaut, so kann der Radfahrer immer im Sichtfeld des Autofahrers fahren. Was die am Verkehr teilnehmenden Gäste aber z. T. überfordert, sind für Radfahrer geöffnete Einbahnstraßen. Die Detailschilderung soll verdeutlichen, mit welcher hohen Sensibilität Radverkehr in einem Heilbad gestaltet werden muss, damit die Chancen des Radverkehrs genutzt und seine Risiken minimiert werden können.

Die Geschäftsfelder Gesundheit und Tourismus passen naturgemäß gut zusammen. Jeder Gast,

der zur gesundheitlichen Rehabilitation in die Gemeinde kommt, ist auch ein Tourist. Daher engagiert sich die Gemeinde auch in diesem Feld in besonderem Maße. Verschiedene Themenrouten führen den Radtouristen nach Bad Rothenfelde. Im Ort werden alle Streckenabschnitte möglichst durch Siedlungsgebiete geführt, um dem Radfahrer nur gering belastete Straßen anbieten zu können. Dass einige Kliniken Radfahren in ihr Angebot aufgenommen haben, verdeutlicht den seit jeher fahrradfreundlichen Charakter der Gemeinde Bad Rothenfelde.

Bad Rothenfelde hat sich zur Mitgliedschaft in der AGFK entschieden, um als kleine Gemeinde von den Synergieeffekten einer starken Gemeinschaft profitieren zu können. Zugleich möchten wir unser ganz spezifisches Know-how eines Heilbades einbringen, damit in der AGFK auch diese Nische besetzt werden kann.

**Kontakt:** Karl-Wilhelm Twelkemeyer  
twelkemeyer@gemeinde-bad-rothenfelde.de

## Braunschweig

Braunschweig, mit rund 250.000 Einwohnern Niedersachsens zweitgrößte Stadt, ist aufgrund der topografischen Lage nahezu ideal zum Radfahren. Fast jeder kann in weniger als 20 Minuten mit dem Fahrrad die Innenstadt erreichen oder ins Grüne radeln. Dies gelingt auf Fahrradstraßen, in Tempo-30-Zonen sowie auf ruhigen Nebenstraßen oder frei geführten We-

gen abseits der Hauptverkehrsstraßen. Radfahrstreifen, Schutzstreifen und straßenbegleitende Radwege ergänzen das Radverkehrsnetz.

Neue Fahrradampeln erhöhen die Sicherheit an Kreuzungen. An Radwegenden werden Radfahrer durch bauliche Maßnahmen und Markierungen sicher in die Fahrbahn geleitet. Über zwei Drittel aller Einbahnstraßen sind für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet.

Ziel der umweltfreundlichen Verkehrsplanung ist die Erhaltung und Entwicklung einer hohen Lebensqualität. An die Radverkehrsplanung knüpfen sich daraus zwei wesentliche Forderungen: die Sicherheit des Radfahrens zu erhöhen und die Nutzung des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel weiter zu fördern. Der Radverkehrsanteil an allen Wegen liegt mittlerweile bei 21 %, an Wochenenden sogar deutlich darüber. Der Radverkehrsanteil lässt sich weiter steigern durch Maßnahmen, die zum Radfahren überzeugen. Dazu gehören die verträgliche und sichere Abwicklung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn, die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht (außer in Hauptverkehrsstraßen) und sehr viel Öffentlichkeitsarbeit. Das Braunschweiger Radverkehrsnetz passt für Alltagsradler und Touristen. Ein besonderes Highlight ist der Städtepartnerschaftsradweg Braunschweig – Magdeburg, der gerade in Kooperation aller auf der Strecke liegenden Kommunen und Landkreise entsteht.

Braunschweig gibt die eigenen Erfahrungen im Radverkehr gern weiter und ist genauso an Lösungen und Beispielen anderer interessiert. Das macht eine Zusammenarbeit in der AGFK spannend.

**Kontakt:** Dirk Heuemann  
dirk.heuemann@braunschweig.de



1



2

1 *Bad Rothenfelde – Auf dem Weg zum Bahnhof.  
(Foto: Hans-Peter Fröbel)*

2 *Braunschweig – Große Tafeln weisen – wie hier in der Kastanienallee – auf die Fahrbahnführung des Radverkehrs hin.  
(Foto: Dirk Heuemann, Stadt Braunschweig)*



4



5

## Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB)

Der ZGB ist ein kommunaler Zusammenschluss der drei kreisfreien Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfenbüttel sowie der fünf Landkreise Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel. Auf 5.078 km<sup>2</sup> leben rund 1,1 Mio. Menschen. Er ist für Regionalplanung und Regionalentwicklung sowie für den Öffentlichen Personennahverkehr zuständig.

Ziel im Großraum Braunschweig ist die Entwicklung nachhaltiger Mobilität. Der Radverkehr ist ein integraler Bestandteil. Im Regionalplan sind die regionalen Radwege verbindliche Ziele und im Nahverkehrsplan wird die Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr verfolgt. Maßnahmen sind z. B. Abstellanlagen an Haltestellen, Fahrradmitnahme in Bus und Bahn, ein Fahrradticket für das gesamte Verbandsgebiet und Abstellmöglichkeiten und Lademöglichkeiten für E-Bikes in den neuen Zügen des ZGB.

Grundlage für die Sicherung und Entwicklung des Radverkehrs im Alltag ist das regionale Fahrradverkehrskonzept. Abgestimmt mit den Kommunen und Beteiligten aus der Region liegt ein Alltagsradwegenetz vor, das im Regionalen Raumordnungsprogramm verankert ist.

Die Entwicklung des Radverkehrs ist eine regionale Gesamtstrategie. Wirkungsvolle

Maßnahmen sind das Fahrradportal im Internet, „Sattelfeste“, der Masterplan Radtourismus und Innovationen zur E-Fahrradmobilität. Außerdem arbeitet der ZGB in der Lenkungsgruppe Radverkehr der Metropolregion mit. Voraussetzung für den Erfolg ist eine enge Zusammenarbeit mit Kommunen, Straßenbausträgern, Touristikern und Interessenverbänden und den vielen Radbegeisterten im Großraum Braunschweig. Der ZGB ist in der AGFK Vorstand wie auch Mitglied, da viele kommunale Radverkehrsinteressen nicht nur für den Zweckverband, sondern auch für andere Kommunen im Land Niedersachsen von Bedeutung sind. In der AGFK können landesweite Kampagnen und Projekte durchgeführt werden, die wichtig sind, aber für eine einzelne Kommune zu groß wären. Die AGFK ist ein landesweites Forum, das der ZGB für Vernetzung und Information unter den Kommunen nutzen möchte.

**Kontakt:** André Menzel  
andre.menzel@zgb.de

## Bremen

Radfahren ist bremisch und Kulturgut in unserer Stadt. Die 550.000 Einwohner der Freien Hansestadt Bremen fahren so viel Rad wie in keiner anderen deutschen Halbmillionenstadt; ein Viertel ihrer Wege legen die Bewohner

täglich mit dem Rad zurück. Bremen verfügt über eine lange Tradition als Fahrradstadt mit flächendeckender vernetzter Infrastruktur, die kontinuierlich erweitert wurde. 1979 wurde in Bremen der ADFC gegründet; Anfang der 80er die erste deutsche Fahrradstraße eingeweiht.

Im Rahmen des Konzepts „Zielplanung Rad“ (Strukturierung und Qualifizierung der Radverkehrsplanung auf gesamtstädtischer Ebene) und unter Einbindung einer verwaltungsinternen Arbeitsgemeinschaft wurde Radverkehr als System durch Ausweisung eines Haupttroutennetzes, Wegweisung, Radstationen, Bike + Ride, Radstadtplan, fahrradfreundlicher Umbau von Knotenpunkten (mit vormals abgesetzten Furten und gemeinsamer Fuß-Rad-Signalisierung), Radrouting via App, touristische Aktivitäten weiterentwickelt und über das Label „Bike it“ für Bremen und Bremerhaven professionell vermarktet.

Die Fahrradzahlstelle auf der zentralen Weserbrücke (Kaisenbrücke) zählt täglich rund 18.000 Radler und gibt Rückmeldung an alle anderen, auf dem Sattel zu bleiben.

Zurzeit erfolgt die Umsetzung des Handlungskonzeptes des im Herbst 2014 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans ([www.bau.bremen.de/vep](http://www.bau.bremen.de/vep)) mit dem Schwerpunkt nachhaltiger Mobilität u.a. durch Planung und Bau von Radpremiumrouten für den schnellen Radverkehr, durch mehr Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt, in Stadtteilzentren und an wichtigen Haltestellen und Bahnhöfen, durch Einrichtung von neuen Fahrradstraßen im Haupttroutennetz, durch kürzere Wege infolge des Baus von zwei neuen Weserbrücken für den Fuß- und Radverkehr.

Wir sind Mitglied, weil Bremen sich nicht ohne den Radverkehr in der Region für die Einpendler und im Bereich des Freizeit- und Tourismusverkehrs weiterentwickeln kann, weil wir unsere Erfahrungen gerne weitergeben und von guten Beispielen anderer lernen wollen.

**Kontakt:** Wilhelm Hamburger  
wilhelm.hamburger@bau.bremen.de



6

4 Zweckverband Großraum Braunschweig – Die neuen Züge des ZGB (ENNO) sind mit Lademöglichkeit für Fahrrad-Akkus ausgestattet. (Foto: Björn Stubbe, ZGB)

5 Zweckverband Großraum Braunschweig – Im Großraum gibt es vielfältige ausgewiesene Radverkehrsverbindungen. (Foto: Landkreis Goslar)

6 Bremen – Rembertistraße. (Foto: Gunnar Polzin)

## Bückerburg

Die Stadt Bückerburg zählt mit ihren rund 19.000 Einwohnern und 8 Ortsteilen zu den 3 größten Städten im Landkreis Schaumburg. Reizvoll gelegen zwischen Weserbergland und Steinhuder Meer bewahrt die ehemalige Residenzstadt mit ihrem Schloß, den Burgmannshöfen und den Museen ihre stolze Tradition, mit viel Herz, eigenständigem Charakter und ausgesuchten Aktivitäten für ihre Bürger und Besucher. Bückerburg ist per Bahn oder über die Autobahn A 2 schnell zu erreichen und verfügt über eine gute Infrastruktur. In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Einzelprojekte zur Fahrradförderung realisiert. Die bisherige Planung bzw. Umsetzung von baulichen Maßnahmen zur Förderung des Alltagsradverkehrs erfolgte nicht aufgrund eines politischen Beschlusses zur Sicherung und Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes, sondern überwiegend im Rahmen von Maßnahmen zur Straßensanierung.

Wenn auch nicht auf den Alltagsradverkehr ausgerichtet, ist die Einrichtung der „Landtour“ im Rahmen eines Leader-Projektes hervorzuheben, für die die Stadt Bückerburg ausgezeichnet wurde. Im Zuge dieser Radroute wurden eine eigenständige touristische Radwegebeschilderung, Infotafeln, Rastplätze und ein eigener Internetauftritt realisiert.

Die Stadt Bückerburg hat das Ziel, den Nutzern von Radwegen ein attraktives und mit hohem Komfort ausgestattetes Radverkehrsnetz zur Verfügung zu stellen. Der Weg dahin erfordert die im Rahmen eines Radverkehrskonzeptes erarbeitete Umsetzung eines Maßnahmenprogrammes, mit dem zumindest auf den Haupt-routen StVO-konforme und nutzerverträgliche Radverkehrsanlagen geschaffen werden.

Wir sind Mitglied der AGFK, weil wir das The-

ma Alltagsradverkehr noch stärker in unserer Stadt verankern wollen, wir uns einen lebhaften Austausch mit anderen fahrradfreundlichen Kommunen erhoffen und wir auf Unterstützung auf Landesebene bauen.

**Kontakt:** Jörg Klostermann  
bauamt@bueckerburg.de

## Celle

Die Residenzstadt Celle ist eine große selbstständige Stadt und liegt ca. 35 km nordöstlich von Hannover. Das Oberzentrum mit ca. 70.000 Einwohnern verfügt über einen historischen Altstadt kern mit 480 restaurierten Fachwerkhäusern. Vielfältige kulturelle Angebote sowie umfassende Möglichkeiten der Freizeitgestaltung tragen zum hohen Wohn- und Freizeitwert der Stadt Celle bei. Über 600 Geschäfte laden zum Shopping in die Innenstadt ein.

Der Fahrradverkehr ist in Celle seit vielen Jahren Teil einer integrierten Gesamtverkehrsplanung. Durch eine gezielte Förderung beträgt der Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr mittlerweile etwa 27 %. Mit der Benennung eines Fahrradbeauftragten und der Einrichtung der AG Fahrrad in Celle (ständige Mitglieder sind der ADFC, die Polizei, die städtische Verkehrsbehörde, der Fachdienst Tief- und Landschaftsbau sowie der Fahrradbeauftragte) wurden wichtige organisatorische Strukturen zur Förderung des Fahrradverkehrs geschaffen. Das Radwegenetz wurde sukzessive erweitert und ist bis auf wenige Lücken für den Alltags- und Freizeitverkehr relativ verdichtet. Besonders attraktive Bestandteile sind hierbei der ca. 12 km lange Allerradweg (Nds. Fernradweg) und der

ca. 6 km lange Fuhseradweg. Durch vielfältige Maßnahmen zur Stärkung des Fahrradverkehrs (flächendeckende wegweisende Beschilderung, gegenläufige Befahrbarkeit von ca. zwei Dritteln aller Einbahnstraßen, Freigabe aller Fußgängerzonen nachts und der Hauptachsen ganztags, Abschaffung von Anforderungsampeln etc.) sind stetige Zuwächse bei den Radverkehrsmengen zu verzeichnen, die dazu beitragen, diesen Weg weiterzugehen.

Der Beitritt zur AGFK ist deshalb ein nächster konsequenter Schritt auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Kommune. Die gemeinschaftliche Arbeit am Thema Fahrradverkehrsförderung, insbesondere der Erfahrungs- und Informationsaustausch mit gleichgesinnten Kommunen, soll dazu beitragen, in Celle weitere Verbesserungen auf den Weg zu bringen.

**Kontakt:** Jörg Frohnert  
Joerg.Frohnert@Celle.de

- 1 *Bückerburg – Beliebtes Ziel der Radfahrenden, der Marktplatz vor dem Schlosstor. (Foto: Rolf Fischer)*
- 2 *Celle – Für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzone. (Foto: Jörg Frohnert)*
- 3 *Celle – Fahrradstraße (Foto: Jörg Frohnert)*



## Cuxhaven

Die Stadt Cuxhaven verfügt heute über rund 49.500 Einwohner und erhielt 1907 die Stadtrechte. Cuxhaven entstand 1872 aus dem Zusammenschluss der Dörfer Ritzebüttel und Cuxhaven. Die wichtigsten Wirtschaftsbereiche sind die Fischindustrie und der Fremdenverkehr. Daneben haben sich in den letzten Jahren zunehmend die Hafengewirtschaft und der Basishafen für Offshore-Windkraftanlagen entwickelt. Durch die aktuelle Entscheidung von Siemens, ein Werk für Offshore-Komponenten in Cuxhaven zu bauen, sind wirtschaftliche Impulse für die Stadt und die Region zu erwarten.

Durch die Bedeutung des Fremdenverkehrs mit rund drei Millionen Übernachtungen/Jahr hat das Radfahren einen hohen Stellenwert. Viele Gäste nutzen das Rad für Ausflugsfahrten. Daneben sind viele Radreisende zu beobachten, die den Weser- oder Elberadweg sowie den Nordseeküstenradweg befahren.

In der Saison ist ein Radverkehrsanteil von 25 – 30 % anzunehmen, unterliegt aber witterungsbedingt starken Schwankungen. Da sich der kraftraubende Gegenwind oft als „Hindernis“ dargestellt hat, ist mit der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs eine Stabilisierung des Radverkehrsanteils zu erwarten. Kreative Unternehmen vor Ort fördern den Trend, ebenso wie die Vermarktung von Serviceangeboten über den Landkreis Cuxhaven.

Im Jahr 2000 wurde im Landkreis und in Cuxhaven ein umfassendes Beschilderungssystem aufgebaut, das Vorbildcharakter über die Grenzen des Landkreises hinaus hatte. Derzeit wird unter Federführung des Landkreises die Beschilderung und Routenführung der Radfernwege sowie

lokaler Routen überplant und erneuert. In diesem Zusammenhang soll für Cuxhaven das Alltagsnetz überplant werden. Wichtige Handlungsfelder für die kommenden Jahre sind:

- Planung Alltagsnetz
- Erhöhung der Anzahl der Abstellanlagen
- verbesserte Unterhaltung der Radwege

Wir sind Mitglied der AGFK, weil die Förderung des Radverkehrs für die Bürger und Gäste einen höheren Stellenwert bekommen soll.

**Kontakt:** Thomas Hasse  
thomas.hasse@cuxhaven.de

## Cremlingen

Die Gemeinde Cremlingen (13.000 Einwohner) ist eine prosperierende Gemeinde in ausgezeichneter Lage zwischen den Oberzentren Braunschweig und Wolfsburg. Sie hat ihren ursprünglichen Charme dennoch weitestgehend bewahren können. Schöne, in die Landschaft eingebettete Dörfer, eine abwechslungsreiche Feld- und Wiesenflur und der Höhenzug Elm mit dem herrlichen Buchenwald laden zum Verweilen ein. Um die zahlreichen Kleinode in und zwischen den Dörfern zu erreichen, wurde schon sehr früh deren Vernetzung über Rad- und Wanderwege geplant. Im Jahr 2010 wurde darüber hinaus das Radverkehrskonzept beschlossen und seitdem in großen Teilen umgesetzt. Aktuell plant die Gemeinde die wichtigste noch fehlende Verbindung - ein Fahrradweg entlang einer Landesstraße - weitestgehend auf eigene Kosten zu bauen. Die Verbesserung vorhandener und die Aufstellung neuer Fahrradabstellanlagen sowie die Förderung der E-Mobilität sind weitere Handlungsfelder für eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in der Gemeinde. Auch eine Beteiligung an

Gemeinschaftsprojekten, so z. B. am Städtepartnerschaftsradweg Braunschweig – Magdeburg, ist selbstverständlich.

Es ist uns wichtig, im Austausch mit gleichgesinnten Kommunen voneinander zu lernen und Ideen auszutauschen. Darum waren wir über die Gründung der AGFK auch hoch erfreut. Gründungsmitglied zu sein, ist für uns eine besondere Ehre und das Label „Fahrradfreundliche Kommune“ zu erwerben, ist ein besonderer Ansporn. Daran werden wir in den nächsten Jahren arbeiten.

**Kontakt:** Ina Weber-Schönian  
weber-schoenian@cremlingen.de

- 4 Cuxhaven – Die Stadt ist eng verbunden mit dem Wasser und dem Fahrrad. (Foto: Thomas Hasse)
- 5 Cuxhaven – Maritim gestaltete Fahrradabstellanlagen in Grimershörn. (Foto: Karin Proell)
- 6 Cremlingen – Auch hier ist das Sattelfest eine Selbstverständlichkeit. (Foto: EB-Radverkehrskonzept)





1



2



3



4

## Emden

Emden liegt im Nordwesten Niedersachsens und ist mit ca. 50.000 Einwohnern die größte Stadt Ostfrieslands. Die günstige Topografie und ein kompaktes Kernstadtgebiet bieten beste Voraussetzungen für den Radverkehr. Die Wohngebiete und das Zentrum sind über ein quantitativ und qualitativ gutes Radverkehrsnetz schnell erreichbar.

Schon zu Beginn der 1980er Jahre beschloss der Rat der Stadt eine gesonderte Radwegenetzplanung. Emders Radverkehrsförderung hat also eine lange Tradition und eine breite politische Basis. Mit dem Beschluss des Verkehrsentwicklungsplanes aus 2004 setzte sich Emden das Ziel, die bestehenden Verkehrsprobleme durch intensive Förderung des Umweltverbundes zu bewältigen. Aktuelle Handlungsleitlinie der Radverkehrsförderung ist das Radverkehrskonzept der Stadt Emden. Ebenfalls seit 2004 setzt Emden gezielt auf Öffentlichkeitsarbeit für das Rad und brachte das Projekt „Emders up Rad“ an den Start. Damit verfolgen die Akteure die Strategie, Radverkehr dauerhaft im Gespräch zu halten, um notwendige Entscheidungen pro Radverkehr zu begünstigen. Inzwischen ist „Emders up Rad“ als Dachmarke der Radverkehrsförderung in Emden etabliert. Aufgrund der sehr guten Erfahrungen mit dem Projekt

und der bisher auch auf dem baulichen Sektor geleisteten Arbeit wurden die bewährten Konzeptbausteine „Verbesserung und Ergänzung der Infrastruktur“ und „Öffentlichkeitsarbeit“ beibehalten und um weitere Bausteine ergänzt. Das im Rahmen des Projektes geknüpfte Netzwerk hat bis heute Bestand; Radverkehrsförderung und -planung erfolgen ressortübergreifend und interdisziplinär. Unter anderem ist das Thema fest verankert in der Verkehrskonferenz. Dieses Fachgremium ist inzwischen eine Plattform für die Anliegen des Radverkehrs.

Vor diesem Hintergrund ist die Stadt Emden auch Mitglied in der AGFK geworden; die Möglichkeit der Vernetzung und des Austauschs mit den Experten dient der Weiterentwicklung der Radverkehrsförderung und der nachhaltigen Mobilität.

**Kontakt:** Elsche Wilts  
ewilts@emden.de

## Göttingen

Die Universitätsstadt Göttingen ist mit rund 130.000 Einwohnern nach Hannover, Braunschweig, Osnabrück und Oldenburg die fünftgrößte Stadt und eines der Zentren Niedersachsens.

Das Fahrrad prägt als Alltagsverkehrsmittel das Stadtbild Göttingens wesentlich. Nicht zuletzt aufgrund der besonderen Bedeutung der Universität. Mit ihren rund 15.000 Beschäftigten und knapp 31.000 Studierenden ist Göttingen eine der Fahrradhochburgen Niedersachsens. Die letzte Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2008 ergab für den Radverkehr im Stadtgebiet einen Anteil von 27 % am Gesamtverkehr. Bei Fahrten bis zu 3 km und für die Fahrt in die Innenstadt ist das Fahrrad für die GöttingerInnen das dominierende Verkehrsmittel.

Wichtige Bausteine der Radverkehrsförderung in Göttingen waren in den letzten Jahren die Realisierung des Uni-Radroutennetzes sowie die Schaffung attraktiver Lösungen für das Fahrradparken am Bahnhof und in der Innenstadt. Neben der Verbesserung der Radverkehrssituation entlang der städtischen Hauptverkehrsstraßen wurden auch Radrouten abseits der Hauptachsen betrachtet und radfahrerfreundlich gestaltet, u.a. durch eine zunehmende Ausweisung von Fahrradstraßen. In den Stadtbusen wurde die kostenlose Fahrradmitnahme eingeführt. Aktuell hat die Stadt Göttingen den bundesweit ersten eRadschnellweg fertiggestellt. Der 4 km lange Abschnitt führt vom Göttinger Bahnhof zu den bedeutenden Arbeitsplatzschwerpunkten bestehend aus Universitätsklinikum und großen universitären Einrichtungen. Ziel ist eine zeitnahe Verlängerung des Radschnellwegs vom Bahnhof in südliche Richtung nach Rosdorf. Dieser Korridor würde erstmals auch eine Umlandgemeinde mit hohem Einpendleranteil nach Göttingen mit den universitären Arbeitsplätzen und dem Göttinger Bahnhof verbinden.

Wir sind Mitglied in der AGFK, weil wir die Radverkehrsförderung in Niedersachsen als Gemeinschaftsaufgabe ansehen. Wir freuen uns auf den regelmäßigen Erfahrungs- und Informationsaustausch sowie spannende gemeinsame Projekte.

**Kontakt:** Norman Krieger  
planung@goettingen.de



5



6



7

## Landkreis Göttingen

Der Landkreis Göttingen ist von Anfang an in der Gründungsinitiative der AGFK aktiv. Auf 1.120 km<sup>2</sup> Fläche leben rund 132.000 Einwohner, in der kreisfreien Stadt Göttingen leben weitere 130.000 Einwohner, davon rund 31.000 Studenten. Der Austausch zwischen Oberzentrum Göttingen und dem Umland ist intensiv. Während in der Stadt Göttingen der Radverkehrsanteil am Modal Split bei knapp 30 % liegt, ist er im ländlichen Raum deutlich geringer, aber bisher nicht exakt erhoben. Trotzdem hat die Radverkehrsförderung einen hohen Stellenwert und ist eng mit den Klimaschutzaktivitäten im Landkreis verknüpft.

Der Radverkehr spielt bei der touristischen und verkehrlichen Entwicklung im Kreisgebiet und seinen Kommunen eine wichtige Rolle. Trotz der für Niedersachsen vergleichsweise sehr geringen Versorgung mit Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen wurde seit den 1990er Jahren großer Wert auf Lückenschlüsse und durchgängige Netzverbindungen auch unter der Einbeziehung land- und forstwirtschaftlicher Wege gelegt.

Zurzeit erarbeitet der Landkreis Göttingen – auf der Schwelle zur Fusion mit dem Landkreis Osterode im November 2016 – einen „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“, der das Radroutennetz systematisch weiterentwickelt, strategische Achsen als pedelectaughliche Alltagsrouten ausbaut. Geprüft wird auch, wo im ländlichen Raum Fahrradzubringer schnelle Busverbindungen über intermodale Knotenpunkte erschließen können. Für die Verlängerung des bundesweit ersten Radschnellweges vom Bahnhof Göttingen bis in die umliegenden Orte Rosdorf und später Bovenden wird der 3. Bauabschnitt derzeit vorbereitet. Ausgehend von einem Pilotprojekt im Kreisgebiet steht im Rahmen eines Projekts des Schaufensters Elektromobilität in Kooperation mit der Universität

Göttingen eine systematische Befahrung und Netzanalyse des Metropolradwegenetzes vor dem Abschluss. Die beteiligten Kommunen in der Metropolregion erhalten wichtige Anhaltspunkte zur erreichten Qualität und Pedelectaughkeit ihrer Radweeinfrastuktur.

Wir sind Mitglied der AGFK, weil wir nur gemeinsam und vernetzt im Radverkehr in Niedersachsen etwas bewegen können.

**Kontakt:** Sissi Karnehm-Wolf

Karnehm-Wolf.Sissi@landkreisgoettingen.de

## Hameln

Die Stadt Hameln, mit derzeit etwa 56.300 Einwohnern, liegt im Zentrum des Weserberglands und ist im Wesentlichen bekannt durch die Weserrenaissance und die Rattenfängersage. Sie liegt am beliebten Weser-Radweg, der sich 491 km an der Weser entlang zieht und zu den bedeutendsten deutschen Radfernwegen gehört.

Hamelns Topografie ist fahrradfreundlich, denn die Stadtbereiche steigen, wenn überhaupt, nur sanft an. Darüber hinaus liegen im Nahbereich bis etwa fünf Kilometer sämtliche alltäglichen Ziele der Arbeit, Ausbildung und Versorgung.

Im Jahr 2010 hat die Stadt Hameln im Rahmen ihrer Radverkehrsplanung ein begleitendes Qualitätsmanagement mithilfe des BYPAD-Verfahrens durchgeführt, einem EU-weit erprobten Instrument zur Evaluierung und Qualitätsverbesserung kommunaler Radverkehrspolitik. Es diene als Entscheidungshilfe für Politik und Verwaltung hinsichtlich der mittelfristig vorzuhaltenden finanziellen und personellen Ressourcen.

- 1 Emden – Sondersignale für den Radverkehr werden eingesetzt, um möglichst optimale Freigabezeiten zu erzielen. (Foto: Elsche Wilts)
- 2 Emden – Fuß- und Radwege auf den Wallanlagen. (Foto: Elsche Wilts)
- 3 Göttingen – Trotz eines großen Fahrradparkhauses stehen unzählige Fahrräder am Göttinger Bahnhof. (Foto: Stadt Göttingen, Christoph Mischke)
- 4 Göttingen – Markierung des eRadschnellweges. (Foto: Stadt Göttingen, Christoph Mischke)
- 5 Landkreis Göttingen – Pedelectaughlicher Ausbau eines Wirtschaftsweges in der Nähe von Dransfeld. (Foto: C. Kunze)
- 6 Hameln – Radelspaß an der Weser. (Foto: Hameln Marketing und Tourismus GmbH)
- 7 Hameln – Logo der Fahrrad- und Rattenfängerstadt. (Quelle: Stadt Hameln)

Auf den Ergebnissen aufbauend wurde das Teilkonzept zum Klimaschutz „Fahrradfreundliche Stadt Hameln“ erarbeitet. Ziel ist es, den Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2020 zu verdoppeln und somit den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren.

Als wesentliche Verbesserung im Bereich Radverkehr wurden die Einbahnstraßen in Hameln zum Befahren in Gegenrichtung für Radfahrer geöffnet, Schutzstreifen eingerichtet und somit Lücken im Radwegenetz geschlossen. Der Ausbau der Wegeverbindungen soll in der kommenden Zeit weiter vorangetrieben werden. Darüber hinaus ist geplant, wichtige Kreuzungen über Hauptverkehrsstraßen einzurichten. Das Radwegweisungssystem wird zurzeit komplett überarbeitet und ergänzt. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit fördert die Maßnahme mit 40 % der entstehenden Kosten.

Von der Mitgliedschaft in der AGFK erhofft sich die Stadt Hameln, im Austausch mit den anderen Mitgliedern, Ideen und Anregungen zur Stärkung des Radverkehrs.

**Kontakt:** Matthias Vogel  
radfahren@hameln.de

## Landeshauptstadt Hannover

Radfahren ist in der Landeshauptstadt Hannover seit langem beliebt. Viele schätzen es, die Stadt vom Sattel aus schnell und hautnah erleben zu können. Mit einem Radverkehrsanteil von mindestens 19 % [MiR 2011] am Modal Split wird der Stellenwert deutlich, auch wenn Hannover noch nicht das Image einer „Fahrradstadt“ hat. In Hannover wird weit häufiger als im Bundesdurchschnitt Fahrrad gefahren und auch im Vergleich der Großstädte mit über 500.000 Einwohnern liegt Hannover auf einem Top Rang. Viele Hannoveranerinnen und Hannoveraner geben dem Fahrrad nicht nur in ihrer Freizeit den Vorzug, sondern auch im Alltag wird die Fortbewegung per Rad immer wichtiger. Es spricht sich immer mehr herum, dass das Radfahren nicht nur umweltfreundlich, wirtschaftlich und zudem gesund ist. Radfahren liegt auch deshalb im Trend, weil es schnell, flexibel und komfortabel ist. Die rasant wachsende Vielfalt der Fahrräder, u.a. Pedelecs und E-Bikes, Lastenräder, Anhänger und Dreiräder, ist beeindruckend.

Mit dem Leitbild Radverkehr (Ratsbeschluss 2010) wird der „Radverkehr als System“ umfassend gefördert und die Ziele sind festgelegt: ein Radverkehrsanteil von 25 % am Modal Split, die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr, Radfahren in allen Lebensbereichen (Wohnen/Arbeit/Einkauf/Freizeit) und auf allen Wegen in der Stadt. Die Ziele werden durch das Zusammenwirken der Bausteine in drei Handlungsfeldern – Fahren, Parken und Handeln – kontinuierlich verfolgt. Der „Runde Tisch Radverkehr“ mit Vertreterinnen und Vertretern der politischen Fraktionen und der hannoverschen Interessenverbände sowie der Polizei begleitet die Umsetzung.

Das gute Abschneiden im ADFC-Fahrradklima-Test bestätigt, wie groß die Akzeptanz des Radfahrens in Hannover ist, welche Qualität bereits erreicht wurde und wo die Sicherheit, der Komfort und die Attraktivität weiter verbessert werden müssen.

Die 1. Plätze beim „Landespreis Fahrradfreundliche Kommune“ in den Jahren 2010 und 2015 bestätigen uns auf einem guten Weg und sind Ansporn zur Steigerung unseres Engagements. Die Landeshauptstadt Hannover ist Mitglied der AGFK, weil sie sich ihrer Vorbildstellung bewusst ist und mit dem Beitritt und der konstruktiven Mitarbeit Ihren Beitrag leisten möchte.

**Kontakt:** Heiko Efkes  
Heiko.Efkes@hannover-stadt.de

## Region Hannover

In der Region Hannover leben knapp 1,2 Mio. Menschen in 21 Städten und Gemeinden. Die Förderung des Radverkehrs sowohl im Alltagsverkehr als auch im Freizeitverkehr ist seit langem ein Schwerpunktthema der Regionsverwaltung.

Die bisherigen Anstrengungen werden in den nächsten Jahren noch einmal erheblich ausgeweitet. Zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr sieht das integrierte Gesamtverkehrskonzept der Region Hannover eine deutliche Erhöhung des Radverkehrsanteils vor. So soll der Radverkehrsanteil von derzeit 15 % (Stand 2011) auf 21 % im Jahr 2025 gesteigert werden. Um das zu erreichen, hat die Region Hannover im Jahr 2015 das Handlungskonzept Radverkehr „umsteigen: aufsteigen“ verabschiedet und in diesem Zuge für die Radverkehrsförderung pro Jahr zusätzlich eine Million Euro bereitgestellt.

Kernpunkte des Konzepts sind zehn Maßnahmen, die sich vier Handlungsfeldern zuordnen lassen: bauen, sichern, verknüpfen, motivieren. Erkenntnis dabei ist, dass eine gute Radverkehrsinfrastruktur Voraussetzung für mehr Radverkehr ist, dass sie allein aber nicht Garant für hohe Radverkehrsanteile ist. Deshalb sieht das Konzept einen Mix unterschiedlicher Ansätze vor.

So wird die Region ihren Mitgliedskommunen z. B. pro Jahr 1.000 Fahrradbügel mit dem Ziel finanzieren, dass mittelfristig an allen Orten attraktive Abstellanlagen vorhanden sind. Im Hinblick auf eine gute Fahrradkultur gibt es Aktionen, Veranstaltungen und Kampagnen, die zunehmend mit Kooperationspartnern in Verbänden und Initiativen durchgeführt werden. Neben dem Alltagsnetz verfügt die Region Hannover über ein dichtes Netz an freizeitorientierten, regionalen Radwegen, die in der Regel abseits von Hauptverkehrsachsen auf Wirtschaftswegen und Nebenstraßen geführt werden: Die rund 1.000 km umfassende FAHRRAD-REGION ist stern- und kreisförmig aufgebaut. 15 radial verlaufende „RegionsRouten“, „Der Grüne Ring“ rund um die Landeshauptstadt sowie der „RegionsRing“ entlang der Außen-grenze der Region vernetzen alle Mitgliedskommunen der Region miteinander.

Wir sind Mitglied, weil nicht jeder das Rad neu erfinden muss: Wir wollen von anderen lernen und geben unsere Erfahrungen gerne an andere weiter.

**Kontakt:** Klaus Geschwinder  
klaus.geschwinder@region-hannover.de



1



2



3

## Hildesheim

Hildesheim ist Kreisstadt und Oberzentrum mit rund 100.000 Einwohnern. Die Stadt verfügt über drei Hochschulen, zahlreiche Schul- und Berufsbildungseinrichtungen sowie viele kulturelle Highlights, u. a. zwei UNESCO-Welterbestätten. Die Stadtstruktur bietet mit einer Siedlungsfläche von ca. 10 km x10 km, in der etwa 90 Prozent der Bevölkerung leben, und topografisch relativ guten Bedingungen sehr gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Dessen Anteil wurde zuletzt im Jahr 2007 mit etwa 12 % aller täglichen Fahrten ermittelt.

Der Stadtrat hat 2011 die gezielte Förderung des Radverkehrs mit dem Integrierten Verkehrsentwicklungsplan beschlossen. Seitdem wurden bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt. Schwerpunkte sind dabei die Beseitigung von Hemmnissen wie zum Beispiel die flächendeckende Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung. Der Rat der Stadt stellt derzeit 200.000 EUR pro Jahr gesondert für die Förderung des Radverkehrs bereit. Im Jahr 2015 wurden im Zuge der Neugestaltung des Hauptbahnhofs und seines Umfeldes neben einem neuen ZOB unter anderem sämtliche Radabstellanlagen erneuert. Derzeit befindet sich noch eine überdachte, gesicherte Radabstellanlage einschließlich der Möglichkeit, E-Bikes zu laden, in Vorbereitung.

Zurzeit wird unter Beteiligung von zwei Gutachterbüros die Radverkehrskonzeption Hildesheim erarbeitet. Hiermit werden die Grundlagen für die Maßnahmenumsetzung auf den Hauptradrouten der Stadt geschaffen. Gemäß der Zielsetzungen des Rates soll der Radverkehrsanteil in Hildesheim bis 2025 auf ca. 18 % gesteigert werden.

Hildesheim ist Mitglied der AGFK, da über den fachlichen Austausch wertvolle Ideen und Impulse für die Umsetzung von Maßnahmen (Best Practice-Projekte, Arbeitskreise) vor Ort gewonnen werden können. Darüber hinaus können hier kommunale Interessen gebündelt und gegenüber dem Land und dem Bund mit mehr Gewicht vertreten werden.

**Kontakt:** Michael Veenhuis  
stadtplanung@stadt-hildesheim.de

## Leer

Die Stadt Leer (ca. 35.000 Einwohner) liegt im südlichen Ostfriesland, wo der Gebrauch des Fahrrades – ähnlich wie in den benachbarten Niederlanden – traditionell einen hohen Stellenwert genießt. Topografie und Kompaktheit des Stadtgebietes bieten gute Ausgangsbedingungen für den Radverkehr.

Der Radverkehrsanteil liegt geschätzt bei über 20%. Untersuchungen weisen nach, dass über 40% der Innenstadtkunden per Fahrrad das Zentrum erreichen. Gleichwohl gibt es ein großes Verlagerungspotenzial, da nach wie vor annähernd 60 % aller Autofahrten in der Stadt aus reinem Binnenverkehr bestehen. Dieses Potenzial gilt es durch eine gute Radverkehrsförderung zu aktivieren.

Bereits 1989 hat der Rat der Stadt das Programm „Fahrradfreundliche Stadt Leer“ beschlossen. Mit dem ersten Radverkehrskonzept von 1996 wurde erstmalig eine umfassende Grundlage für eine systematische Radverkehrsförderung unter der Maxime „Radverkehr als System“ geschaffen. Dieses Handlungskonzept ist neben dem Verkehrsentwicklungsplan ein zentrales Planungsinstrument für die verkehrliche Entwicklung der Stadt. Beide Konzepte sind in – für Leer typischen – intensiven Kommunikationsprozessen unter Einbeziehung der interessierten Bevölkerung erarbeitet worden.

2005 wurde das Radtourismuskonzept erstellt, das stadt- und umweltverträgliche Angebote für eine aktive und naturnahe Freizeit- und Urlaubsgestaltung in und um Leer entwickelt hat. 2014 erfolgte die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes, insgesamt 134 Maßnahmenempfehlungen auf allen Handlungsebenen sind in den nächsten 10 – 15 Jahren abzuarbeiten. Den ersten Durchgang des Landespreises „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ beendete Leer 2002 als Sieger. Mit der Mitgliedschaft in der AGFK möchte die Stadt Leer im Verbund mit den anderen Kommunen in Niedersachsen die Bedeutung des Radverkehrs vor allem im Hinblick auf Klimaschutz, Nachhaltigkeit und die Entwicklung einer Stadt mit hoher Attraktivität und Lebensqualität weiter deutlich steigern.

**Kontakt:** Ehler Cuno  
ehler.cuno@leer.de



4



5



6



7

- 1 Hannover – Typischer Radweg.  
(Foto: Landeshauptstadt Hannover)
- 2 Hannover – Schutzstreifen und ARAS im zentralen Innenstadtbereich. (Foto: Landeshauptstadt Hannover)
- 3 Region Hannover – Das Handlungskonzept Radverkehr der Region Hannover. (Quelle: Region Hannover)
- 4 Hildesheim – Neu gestalteter Knoten im Zuge der B1.  
(Foto: Karl-Rudolf Bode)
- 5 Hildesheim – Ampelgriffe werden als besonderer Service gerne genutzt. (Foto: PGV-Alrutz)
- 6 Leer – Viertes Fahrradfestival und Weltmeisterschaften der Liegeradfahrer mitten im Stadtzentrum.  
(Foto: Ehler Cuno, Stadt Leer)
- 7 Leer – Willkommensstation am Stadtrand mit überdimensionaler Fahrradskulptur und Infotafeln für Radtouristen.  
(Foto: Ehler Cuno, Stadt Leer)

## Hansestadt Lüneburg

Die mehr als 1050 Jahre alte Hansestadt Lüneburg mit ihrer historischen Architektur im Stil der Backsteingotik verfügt durch ihre kompakte Stadtstruktur, ihre relativ moderaten Topografie sowie durch den hohen Anteil Studierender unter den ca. 74.000 Einwohnern über günstige Voraussetzungen für eine hohe Fahrradnutzung. So wird der Radverkehrsanteil inzwischen auch die im „Radverkehrskonzept Lüneburg 2015“ beschriebene Zielgröße von 25 % erreicht haben.

Aktuell arbeitet die Hansestadt an der Entwicklung einer „Radverkehrsstrategie Lüneburg 2025“. Sie zielt darauf ab, die Infrastruktur für Radfahrer weiter auszubauen, bauliche Mängel zu beheben, Unfallstellen zu beseitigen und die Anforderungen des Radverkehrs noch besser mit den Ansprüchen des Denkmalschutzes zu vereinbaren sowie die Akteure des Radverkehrs stärker zu vernetzen und in Planungsprozesse einzubinden.

Der hohe Einsatz der Stadt für die Belange des Radverkehrs spiegelt sich auch in den Investitionen wider: So wurden in den vergangenen fünf Jahren im Schnitt 304.000 Euro jährlich in die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, wie auch in den Aufbau des Fahrradverleihsystems StadtRad Lüneburg, investiert. Besonders hervorzuheben sind jedoch die Anstrengungen zur Verbesserung der Fahrradparksituation insbesondere am Lüneburger Bahnhof. Dort wurde

1997 nicht nur die mit 1.000 Stellplätzen damals bundesweit größte Fahrradstation eröffnet, sondern deren Kapazitäten 2005 infolge der stark gestiegenen Pendlerzahlen aufgrund des Beitrittes zum Hamburger Verkehrsverbund erweitert und 2013 ein zweites Fahrradparkhaus errichtet. Dadurch stehen aktuell am Lüneburger Bahnhof 2.150 überdachte Bike + Ride-Stellplätze zur Verfügung. Zudem wurde in oder direkt am Rand der Fußgängerzone die Zahl der Fahrradabstellmöglichkeiten an Rahmenhaltern auf über 1.000 verdoppelt.

Zur Weiterentwicklung des bisher Erreichten durch zusätzlichen Erfahrungsaustausch hat sich die Hansestadt Lüneburg für die Mitgliedschaft in der AGFK entschieden.

**Kontakt:** Michael Thöring  
michael.thoering@stadt.lueenburg.de

## Nordhorn

Nordhorn ist die Kreisstadt des Landkreises Grafschaft Bentheim und als solche das wirtschaftliche, kulturelle und soziale Zentrum der Region. Die ehemalige Textilstadt hat nach dem Niedergang der Textilindustrie in Rekordzeit einen beispiellosen Wandel vollzogen. Sichere Arbeitsplätze, gute Infrastrukturen und ein lebenswertes Wohnumfeld sorgen dafür, dass die Einwohnerzahlen stetig steigen – auf aktuell rund 53.000 Menschen. Auch der Tourismus nimmt weiter zu, sodass sich Nordhorn als Wasserstadt, mit dem Tierpark und nicht zuletzt dem guten Fahrradnetz längst vom Geheimtipp zum beliebten Urlaubsziel entwickelt hat.

Aber in Nordhorn dient das Fahrrad nicht nur der Freizeitgestaltung, sondern ist ein wichtiges Ver-

kehrsmittel. Am Modal Split erreicht es einen Anteil von 33 %. Nur etwa 3 % der Einwohner/-innen besitzen kein Fahrrad. Durch die vielen vorhandenen Radwege entlang wichtiger Verkehrsrouten ist die Stadt gut mit der Fietse, wie das Fahrrad in Nordhorn genannt wird, zu befahren.

Ein besonderes Merkmal sind die Radwege entlang der Kanäle. Sie bieten einzigartige Schnellstrecken durch die Stadt. Im Rahmen einer aufmerksamen städtebaulichen Planung wurden sie mit Brückenunterführungen für Radfahrer ausgestattet, wodurch Kreuzungen und Ampeln umfahren werden können. Somit verbinden die Kanäle die Stadtteile auf besondere Weise und ermöglichen es oft, mit dem Rad schneller ans Ziel zu gelangen, als mit dem Auto. Zudem verbinden sie Nordhorn mit Lingen sowie mit den Nachbarkommunen in den Niederlanden und bilden somit sogar ein Fahrrad-Fernnetz.

Obwohl die Fahrradsituation in Nordhorn schon heute gut ist, wie der 2. Platz im ADFC-Fahrradklima-Test 2014 belegt, gibt es noch viel für die Förderung des Radverkehrs zu tun. Während es bislang hauptsächlich um die Erweiterung des Radwegenetzes an den Hauptverkehrsstraßen und den Um- und Ausbau von Fahrradabstellanlagen ging, sollen zukünftig auch Aspekte – wie die bessere Integration der Radfahrer an Ampelschaltungen und der Ausbau attraktiver Fahrradinfrastrukturen – in den Fokus gelangen.

Nordhorn ist Mitglied der AGFK geworden, um gemeinsam mit seinen niedersächsischen Nachbarkommunen immer weiterzulernen und die Fahrradfreundlichkeit in der Stadt auszubauen.

**Kontakt:** Lizzi Sieck  
lizzi.sieck@nordhorn.de

1 Lüneburg – Fußgängerzone, Radfahrer frei. (Foto: PGV)

2 Lüneburg – Mobile Fahrradabstellanlage in der City. (Foto: Michael Thöring, Stadt Lüneburg)

3 Nordhorn – Radverkehrsverbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen, wie hier am Vehteseesee, gibt es viele. (Foto: Grafschaft Bentheim Tourismus e.V.)



## Landkreis Northeim

Die AGFK und der Landkreis Northeim – von Anfang an gemeinsam für die Förderung des Radverkehrs.

Im südniedersächsischen Landkreis Northeim leben rund 138.000 Einwohner. Vom Harzvorland über das Leinetal, den Solling bis hin zur Weser – landschaftlich bietet dieser ländlich geprägte Flächenlandkreis nahezu alles, was das „Radlerherz“ begehrt und bildet somit eine perfekte Fahrradregion. Auch die Kultur kommt nicht zu kurz. Sowohl die Bier- und Fachwerkstadt Einbeck, als auch die Städte Northeim und Bad Gandersheim sind weit über die Grenzen von Niedersachsen hinaus bekannt und bieten eine Vielzahl an touristischen Attraktionen, die auch bequem mit dem Fahrrad zu erreichen sind.

Das Kreisgebiet wird von drei Radfernwegen, dem „Weserradweg“, dem „Leine-Heide-Radweg“ und dem „Europaradweg R1“ durchquert. Der Solling bietet Mountainbikern genauso viel Abwechslung wie das gesamte Kreisgebiet den Rennradfahrern oder einer Familie beim entspannten Sonntagsausflug. Doch diese vielfältigen Angebote für Radfahrer waren nicht schon von Anfang an vorhanden, seit 2005 wurde Schritt für Schritt die Radverkehrsförderung im Landkreis Northeim aufgebaut. Schnell wurde erkannt, dass es einen enormen Aufholbedarf gegenüber den führenden Fahrradregionen in Niedersachsen gibt. Groß angelegte Ausbauprogramme und aktive Radverkehrsförderung wirkten sich schon nach 5 Jahren positiv auf die Entwicklung im Landkreis Northeim aus. Hinzu kam die Förderung des Alltagsradverkehrs durch die verschiedensten Projekte und Maßnahmen. Bis

heute wurde ein sehr hohes Niveau auf dem Gebiet der Radverkehrsförderung erreicht. Dies war nur durch den zusätzlichen Einsatz von Personal und einem hohen finanziellen Anteil im Bereich der freiwilligen Leistungen möglich.

Nun gilt es, das Erreichte gemeinsam mit allen lokalen Akteuren und den kreisangehörigen Kommunen aufrechtzuerhalten, denn Radverkehr hört nicht an den Kreisgrenzen auf. Schon von Beginn an hat der Landkreis Northeim sehr viel Wert auf die Netzwerkarbeit gelegt. Nur so war es auch möglich, große Projekte gemeinsam mit Partnern aus Niedersachsen und aus dem Bundesgebiet mit Erfolg umzusetzen. Nur ein Beispiel hierfür ist der modellhafte Ausbau der D-Route 3 (Europaradweg R1) über die Landesgrenzen hinaus, bei dem der Landkreis Northeim eine koordinierende Rolle in Niedersachsen übernahm.

Die AGFK bietet u.a. für solche Projekte künftig die besten Voraussetzungen und ebenso für eine positive Weiterentwicklung des Radverkehrs, gemeinsam mit starken Partnern aus Niedersachsen. Dieses Potenzial hat der Landkreis Northeim schon früh entdeckt und ist deshalb von Anfang an für eine gemeinsame Förderung des Radverkehrs eingetreten.

**Kontakt:** Steffen Gröbel  
sgroebel@landkreis-northeim.de

## Oldenburg

Die Universitätsstadt Oldenburg ist mit ihren mehr als 160.000 Einwohnerinnen und Einwohnern das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum im Nordwesten. Kennzeichnend für Oldenburg ist der vergleichsweise kleinflächige, kompakte Innenstadtbereich mit der attraktiven

Altstadt und den angrenzenden großflächig und locker bebauten Wohnvierteln. Der überwiegende Anteil der Wohnungen in der Stadt befindet sich in Ein- und Zweifamilienhäusern. Die Stadt verfügt über eine große Anzahl an Grünflächen.

Typisch für Oldenburg ist der allgegenwärtige starke Radverkehr, der über eine lange Tradition verfügt und über alle Sozial- und Altersgruppen hinweg seine alltäglichen Nutzer findet. Diese spezielle Verkehrskultur prägt nicht nur das innerstädtische Verkehrsgeschehen, sondern das Erscheinungsbild der Stadt mit. Im Binnenverkehr erreicht der Radverkehr nahezu gleich hohe Anteile wie der motorisierte Individualverkehr. Hier werden 43 % aller Wege der Wohnbevölkerung, die innerhalb des Stadtgebiets zurückgelegt werden, mit dem Fahrrad erledigt. Um den hohen Radverkehrsanteil und seine Vorteile für Oldenburg zu sichern, werden seit Jahren gezielte Strategien und Maßnahmen durch die Politik und Verwaltung formuliert und umgesetzt. Als zentrale Aufgabe der Radverkehrsförderung steht aktuell die Umsetzung so genannter „Radrouten“ als schnelle und vor allem direkte Verbindungen zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen im Vordergrund.

Auch zukünftig wird sich Oldenburg mit der Frage befassen, durch welche Maßnahmen das Fahrrad als vollwertiges und gleichberechtigtes Verkehrsmittel unterstützt werden kann. Von den Wirkungen des hohen Radverkehrsanteils, den es in die Zukunft zu übertragen gilt, profitiert die ganze Stadt.

Als Gründungsmitglied der AGFK setzt Oldenburg auf den intensiven Erfahrung- und Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedern.

**Kontakt:** Kerstin Goroncy  
kerstin.goroncy@stadt-oldenburg.de



4



5

4 Landkreis Northeim – Der Landkreis ist Mitinitiator des bundesweiten Modellvorhabens „Schutzstreifen außerhalb“. (Foto: Landkreis Northeim)

5 Oldenburg – Cäcilienbrücke (Foto: Stadt Oldenburg)

## Osnabrück ...

### ... auf dem Weg zur Fahrradstadt

Osnabrück als eine der größten Städte Niedersachsens bietet gute Voraussetzungen für den Radverkehr: Mehr als 160.000 Einwohner, eine kompakte Struktur mit einer Stadtfläche von 120 km<sup>2</sup>, Hochschulstandort mit circa 22.000 Studierenden. Trotzdem – Osnabrück ist bisher nicht als Fahrradmetropole bekannt. Die topografischen Bedingungen mit der Lage zwischen Teutoburger Wald und Wiehengebirge machen das Radfahren stellenweise etwas anstrengender. Die Phase der Autozentriertheit in den 60er und 70er Jahren führte zu einem starken Rückgang im Radverkehr.

Seit 30 Jahren rückt der Radverkehr immer mehr in den Fokus von Politik und Stadtgesellschaft. Die neugeschaffene Fahrradinfrastruktur orientiert sich an dem jeweiligen Stand der Technik. Die Osnabrücker Radphilosophie setzt vermehrt auf Fahrbahnführungen mit Radfahrstreifen und Schutzstreifen. Gerade an den Knotenpunkten hat dies Vorteile bei Schnelligkeit und Sicherheit. Osnabrück dürfte eine der Städte mit einem besonders hohen Angebot an aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS), Aufstellbereichen für indirektes Linksabbiegen und markierten Radfurten sein. Besonders ins Auge springen die vielen rot markierten Führungsformen.

Osnabrücks Radfahrer sind selbstbewusst und fordern nicht nur gute Wege an den Straßen. In den letzten Jahren sind Themen wie Radwegweisung, Fahrradparken und Marketing für den Radverkehr angegangen worden. Die Anstrengungen pro Fahrrad zeigen Erfolge: Bei der Untersuchung „Mobilität in Städten – SrV 2013“ wurde ermittelt, dass die Osnabrücker

23 % ihrer Wege im Binnenverkehr mit dem Rad zurücklegen. Diesen Anteil wollen wir noch steigern, zurzeit werden mit der Aktualisierung des Radverkehrsplans aus dem Jahr 2005 und der Planung für einen Radschnellweg die nächsten Meilensteine gesetzt.

Die Stadt Osnabrück ist Mitglied der AGFK, weil der Austausch zu Projekten und Erfahrungen zwischen den Städten alle weiterbringt. Mit einer gemeinsamen starken Stimme können wir den Radverkehr in Niedersachsen voranbringen.

**Kontakt:** Ulla Bauer  
bauer@osnabrueck.de

## Papenburg

Die Stadt Papenburg ist mit gut 36.000 Einwohnern ein wachsendes Mittelzentrum im nördlichen Emsland. Papenburg hat eine sehr gute Verkehrsanbindung an Wasserwege, das Schienennetz und Straßen. Aus der über 380-jährigen Geschichte als Fehnkolonie und Schiffbaustandort resultiert die gute Erreichbarkeit und die Funktion als Transportdrehscheibe für Waren aller Art im Nordwesten Deutschlands. Das bekannteste Unternehmen in Papenburg ist die Meyer Werft, die die größten Kreuzfahrtschiffe der Welt baut und einen exzellenten Ruf genießt. Die luxuriösen und riesigen Schiffe locken natürlich auch zahlreiche Touristen nach Papenburg.

Da die Stadt wie das Umland sehr ländlich geprägt ist, spielt hier neben dem Tagestourismus auch das Angebot für Besucher auf dem Rad eine sehr wichtige Rolle. Die Stadt Papenburg nimmt deswegen die Förderung des Radverkehrs sehr ernst und arbeitet eng mit verschiedenen Partnern zusammen, um ein modernes, inno-

vatives und bedarfsgerechtes Fahrradwegenetz vorzuhalten. Vor dem Hintergrund begrenzter Finanzressourcen ist dies eine besondere Herausforderung. Allerdings ist es der Stadt in den vergangenen Jahren gelungen, zahlreiche Akzente in der Verbesserung des Radwegenetzes und der Verkehrsführung zu setzen. An verschiedenen Standorten im Stadtgebiet wurden umfangreiche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder inklusive Fahrradboxen installiert, wie zum Beispiel an den beiden Bahnhöfen in Papenburg und Aschendorf. An vielen Verkehrsknotenpunkten wurden die Radwege zur besseren Erkennung rot eingefärbt. Verschiedene Beschilderungen führen die Radfahrer auf interessanten Routen durch die Stadt, wie die Emslandroute. In diese Routen sind auch zahlreiche touristische Angebote Papenburgs integriert.

Diese Bemühungen sind im Februar durch den ADFC-Fahrradklima-Test in einer deutschlandweiten Umfrage gewürdigt worden: In Niedersachsen hat Papenburg den zweitbesten Platz bei der Fahrradfreundlichkeit bei Kommunen bis 50.000 Einwohner erzielt.

Um diesen Qualitätsstandard auch zukünftig weiter voranzutreiben, engagiert sich die Stadt Papenburg mit weiteren interessierten Kommunen gerne in der AGFK.

**Kontakt:** Heinz Walker  
heinz.walker@papenburg.de

- 1 Osnabrück – Radverkehr findet für alle sichtbar vielfach auf der Fahrbahn statt (ARAS Dielinger Straße). (Foto: Stadt Osnabrück)
- 2 Osnabrück – Radverkehrsanlage am Johannistorwall. (Foto: Stadt Osnabrück)
- 3 Papenburg – Radfahren in der Von-Velen-Anlage (Freilichtmuseum). (Foto: Stadt Papenburg)





4



5



6

## Rotenburg (Wümme)

Die Stadt Rotenburg (Wümme) ist eine Mittelstadt und liegt als Kreisstadt des Landkreises Rotenburg (Wümme) im nordöstlichen Niedersachsen zwischen Bremen, Hannover und Hamburg. Sie besteht aus der Kernstadt und den Ortschaften Borchel, Mulmshorn, Unterstedt und Waffensen. In der Stadt – einschließlich der Ortschaften – wohnen rund 23.000 Einwohner. Durch die Geestlandschaft mit Sandböden und Mooren sowie die Flussniederungen der Wümme, der Wiedau und der Rodau ist die Stadt topographisch geprägt.

Nach den Angaben des Verkehrsentwicklungsplanes aus 2002 (VEP 2002) beträgt der Radverkehrsanteil in Rotenburg ca. 12 % am Gesamtverkehrsaufkommen. Rotenburg wird über den regional bedeutsamen Wümme-Radweg sowie weitere regional bedeutsame touristische Routen für den touristischen Radverkehr erschlossen.

Mit der Mitgliedschaft im Klimaschutzbündnis und der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes hat die Stadt die nachhaltige Stärkung der Nahmobilität durch Förderung des Umweltverbundes beschlossen.

Das Radverkehrskonzept hat die vorhandenen Überlegungen zum Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr aus dem VEP 2002 aufgegriffen und sie im Sinne eines flächendeckenden, integrierten Radverkehrsnetzes weiterentwickelt. Ziel des Konzeptes ist es, Politik und Verwaltung eine Entscheidungsgrundlage im Sinne einer effizienten Steuerung der Haushaltsmittel zu geben. Um die im Konzept herausgestellten Handlungsfelder (Verkehrssicherheit, Netzkonzeption, fahrradfreundliche Infrastruktur, Fahrradparken, Öffentlichkeitsarbeit) umzusetzen, wurde ein Arbeitskreis Fahrradverkehr gegründet, in dem sowohl die fahrradverkehrsbezogenen

Institutionen (z.B. Polizei, ADFC, Verkehrsbehörden, Politik u.a.) als auch fahrradinteressierte Bürger mitarbeiten. Erste Ergebnisse aus diesem Arbeitskreis waren sowohl die Eröffnung der 1. Fahrradstraße in Rotenburg als auch die Erstellung einer Prioritätenliste für die Erweiterung des Radwegenetzes, deren Umsetzung mit Fördermitteln des Bundes bzw. der EU erfolgen kann.

Das aktuelle besondere Highlight der Stadt ist die erstmalige Teilnahme an der Aktion Stadtradeln, die von Anfang an einen großen Zuspruch in der Bevölkerung gefunden hat. Mit insgesamt 456 Teilnehmer/innen und einer geradelten Strecke von 4,733 km/Einwohner hat die Stadt im Vergleich in Niedersachsen auf Anhieb den 2. Platz bei den Kommunen mit den meisten Radkilometern pro Einwohner/innen sowie mit insgesamt 99.348 km den 7. Platz bei den Kommunen mit den meisten Radkilometern erreicht.

Wir sind Mitglied in der AGFK, weil das Fahrradfahren unnötigen Kfz-Verkehr vermeidet, die Gesundheit und die Umwelt bzw. das Umweltbewusstsein und die Kommunikation in unserer lebenswerten Stadt fördert.

**Kontakt:** Stephan Lohmann  
stephan.lohmann@rotenburg-wuemme.de

## Sarstedt

Sarstedt ist eine lebendige Kleinstadt mit ca. 18.500 Einwohnern, verkehrsgünstig zwischen Hannover und Hildesheim gelegen. Begünstigt durch die gemäßigte Topografie und die eigentlich gute Infrastruktur ist das Fahrrad ein überaus geeignetes Verkehrsmittel in Sarstedt. Der Radverkehrsanteil im einstelligen Prozentbereich (INVEP 2012) spiegelt dies nicht wider. Allerdings sind viele Radwege, vor allem entlang von Landes- und Kreisstraßen, in die Jahre gekommen und haben

**4** Rotenburg – Die 2012 beim Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ mit dem Sonderpreis ausgezeichnete Bike + Ride-Anlage am Bahnhof. (Foto: PR Fotodesign, Britta Pohl)

**5** Rotenburg – Radfahren in der Fußgängerzone ist zu bestimmten Zeiten zugelassen. (Foto: TouROW, Udo Fischer)

**6** Sarstedt – Hier finden Radfahrende auch abseits der Hauptverkehrsstraßen attraktive Verbindungen. (Foto: Anita Schwerdtfeger, Stadt Sarstedt)

dringenden Sanierungsbedarf. Die Bemühungen der Stadt Sarstedt, den Radverkehr zu fördern, wurden mit dem Radverkehrskonzept von 2010 noch einmal deutlich intensiviert.

An drei Flüssen liegend (Leine, Innerste, Bruchgraben) hat Sarstedt für den Freizeitradler viel zu bieten. Nach einigen wichtigen Lückenschlüssen und Ausbaumaßnahmen wurde das Radverkehrsnetz gerade entlang der Flüsse in den letzten Jahren deutlich verbessert. Gleich mehrere überregionale Fernradwege führen mittlerweile durch Sarstedt: der Leine-Heide-Radweg, der Innerste-Radweg und zwei Arme des Radwegs-zur-Kunst (der Romanik-Weg und der Wasser-Kunst-Weg). Mit zwei kostenlosen Akku-Ladestationen für E-Bikes am Bahnhof und auf dem zentralen Innerste-Fahrradrastplatz werden auch die Elektroradler unterstützt.

Wir sind Mitglied in der AGFK, weil wir gemeinsam mit anderen Kommunen für gute Radverkehrsverhältnisse sorgen wollen, unsere Bürger und Bürgerinnen von den Vorzügen des Radfahrens überzeugen und zur Nutzung des Fahrrades motivieren wollen; ganz im Sinne von Adam Opel, dem deutschen Automobilpionier, der gesagt haben soll: Bei keiner Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden wie beim Fahrrad.

**Kontakt:** Peter Plein  
peter.plein@sarstedt.de



## Syke

Syke liegt 20 Kilometer südlich der Freien Hansestadt Bremen und ist Teil der Metropolregion Bremen – Oldenburg sowie des Kommunalverbundes. Die Stadt Syke ist mit zahlreichen Behörden und einem breit gefächerten Angebot an Einzelhandelsbetrieben Mittelzentrum für die knapp 25.000 Einwohner. Syke besteht aus insgesamt 13 Ortsteilen in landschaftlich interessanter Lage im idyllischen Hachelal. Es liegt im Naturpark Wildeshäuser Geest, inmitten der großen Waldgebiete Friedeholz und Westermark. Im Jahr 2005 wurde Syke vom Land Niedersachsen als „Fahrradfreundliche Kommune“ ausgezeichnet. Die Stadt verfügt durch das Fahrradleitsystem des Landkreises über gut ausgeschilderte Radwege. Fünf eigene Themenrouten zeigen viele Sehenswürdigkeiten an der Strecke und der Syke-Rundweg bietet den sportlichen Radlern einen Ansporn. Aber auch überregionale Radrouten wie der Geestweg, die BahnRadRoute Weser-Lippe, eine archäologische Route der Wildeshäuser Geest sowie ein Radweg des „Grünen Rings, Region Bremen“ – ein Gemeinschaftsprojekt niedersächsischer Städte, Gemeinden und Landkreise sowie des Kommunalverbundes – führen durch Syke.

Der „Syker Fahrradsommer“ informiert regelmäßig über alle Angebote geführter Radtouren des ADFC, der Syker Gästeführer/-innen und des Kneipp-Vereins oder weist auf andere Radveranstaltungen der örtlichen Vereine oder Fahrradgeschäfte hin.

Es ist unser Ziel, die noch bestehenden Lücken im Radwegenetz zeitnah zu schließen. Die bestehenden Radwege sollten erhalten und verbessert werden. Es sollten Anreize geschaffen werden, den privaten Fahrradverkehr besser im Alltag zu etablieren, um so den Fahrzeugverkehr in der Stadt zu reduzieren.

Wir sind Mitglied in der AGFK, weil wir als ehemaliger Preisträger „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ im Rahmen der Netzwerkarbeit von Best Practice-Beispielen anderer Kommunen profitieren möchten. Darüber hinaus erhoffen wir uns eine Stärkung des Syker Radwegenetzes durch die gezielte Kooperation mit starken Partnern in der AGFK.

**Kontakt:** Ilsemarie Hische  
i.hische@syke.de

## Verden

Die Stadt Verden ist Kreisstadt im Landkreis Verden. In Verden leben 27.113 Einwohner auf einer Fläche von 71,6 km<sup>2</sup>. Überregional ist Verden auch als Reiterstadt bekannt. Jährlich finden hier große internationale Reitveranstaltungen statt.

Die Entfernungen aus den Ortsteilen in die Kernstadt und zu den wichtigen Zielen im Stadtgebiet sind für den Radverkehr ideal. Trotzdem wurde der Radverkehr bis in die 90er eher stiefmütterlich behandelt. Seit Mitte der 90er Jahre hat die Stadt die Radverkehrsförderung intensiv umgesetzt und den Radverkehrsanteil deutlich erhöht. Der Anteil des Radverkehrs nach spezifischem Verkehrsaufkommen beträgt 26 % des Binnenverkehrs, der – laut des Mo-

bilitätssteckbriefes der Technischen Universität Dresden aus dem Jahr 2013 – für Verden 78 % aller Wege ausmacht.

Im Jahr 2012 wurde für die Stadt Verden ein neues Radverkehrsförderkonzept erstellt, das seitdem erfolgreich umgesetzt wird und in den nächsten Jahren weiter Berücksichtigung finden wird. Kurzfristig ist z.B. die Prüfung zur Umgestaltung eines Straßenzuges zu einer Fahrradstraße im Innenstadtbereich geplant.

Eine Besonderheit im Stadtgebiet von Verden ist die Führung von eigenständigen Radwegen, die vorfahrtberechtigt aufgepflastert über Kfz-Straßen in Tempo-30-Zonen geführt werden. Das Foto zeigt den eigenständig geführten „Lüneburger Weg“ über die Straße „Am alten Pulverschuppen“. Der „Lüneburger Weg“ ist eine stark frequentierte Wegeverbindung, die vor allem als Schulweg genutzt wird. Ein anderes Foto zeigt Fahrradanhänger mit Pferde-Motiven vor der Tourist-Information im Rathaus der Stadt Verden.

Die Stadt Verden erhofft sich vom Beitritt in die AGFK vor allem einen fruchtbaren Erfahrungsaustausch bezüglich der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen mit den anderen Mitgliedern.

**Kontakt:** Stadt Verden  
info@verden.de



## Wolfenbüttel

Im nördlichen Harzvorland liegt Wolfenbüttel mit seinen rund 53.000 Einwohnern. Neben einer bemerkenswerten historischen Altstadt, dem ehemaligen Residenzschloss und über 600 Fachwerkhäusern aus Renaissance und Barock besitzt sie vielfältige Dienstleistungs-, Verwaltungs- und Kultureinrichtungen. Zusammen mit dem sehr breiten Bildungsangebot, das auch die Ostfalia-Hochschule umfasst, ist sie so ein lebendiges Mittelzentrum in der wirtschaftsstarke Region Braunschweig.

Die Verknüpfung und Erreichbarkeit all dieser Funktionen mit dem Fahrrad ist denkbar günstig: Innerhalb eines drei Kilometer Radius um das Zentrum herum wohnen 85 % der Einwohner. Die Steigung der Landschaft hält sich trotz der Lage im Harzvorland in Grenzen, der maximale Höhenunterschied beträgt 50 Meter. Die Okeraue von Norden nach Süden bietet eine ideale Verbindung zwischen den Stadtteilen. Daher verabschiedete der Rat der Stadt das Radverkehrskonzept im März 2014. Maßgebliches Ziel ist es, den Radverkehrsanteil von 15 auf 20 % zu steigern. Hierzu werden bereits seit Jahren bauliche und ordnungsrechtliche Maßnahmen durchgeführt. Hierzu zählen beispielsweise Lückenschlüsse im Radwegenetz, Verbesserungen von unerlässlichen Querungen oder die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer. Ein weitgehend neuer Aspekt des Radverkehrskonzeptes ist der Punkt Öffentlichkeitsarbeit und Information zum Thema „Fahrrad in Wolfenbüttel“.

2015 fand zum ersten Mal das „STADTRADELN“ in Wolfenbüttel statt, das als jährlich wiederkehrende Veranstaltung etabliert werden soll. Auch das Sattelfest, das in Kooperation mit dem Nördlichen Harzvorland, dem Zweckverband

Großraum Braunschweig und der Allianz für die Region ins Leben gerufen wurde, soll ein sich wiederholendes Fahrrad-Ereignis werden.

Bei der AGFK ist Wolfenbüttel von Anfang an dabei. Der Kommune ist die Zusammenarbeit der verschiedenen Institutionen in Niedersachsen und Bremen sehr wichtig. Sie zeigt, welchen Bedeutungszuwachs der Radverkehr in den vergangenen Jahren erhalten hat. Die überregionale Zusammenarbeit stärkt den Radverkehr weiter und das gegenseitige Lernen kann nur von Vorteil sein.

**Kontakt:** Valerie Dubiel  
valerie.dubiel@wolfenbuettel.de

## Landkreis Wolfenbüttel

Eingebettet zwischen Harz und Heide, eine Stunde Autofahrt von der Landeshauptstadt Hannover und nur wenige Kilometer von der benachbarten Stadt Braunschweig entfernt, liegt der Landkreis Wolfenbüttel. Auf einer Fläche von 722 km<sup>2</sup> leben hier knapp 120.000 Menschen. Zum Kreisgebiet gehören die drei Städte Wolfenbüttel, Hornburg und Schöppenstedt, die Samtgemeinden Baddeckenstedt, Elm-Asse, Oderwald und Sickte sowie die Einheitsgemeinden Cremlingen und Schladen-Werla. Kulturelles Profil, eine reiche Geschichte und ein hoher Wohn- und Freizeitwert zeichnen den landwirtschaftlich geprägten Landkreis aus. Die Wolfenbütteler Region bietet vor dem Hintergrund einer breiten kulturellen Angebotspalette und einer gut ausgebauten Infrastruktur ein hohes Maß an Lebensqualität in ländlicher Umgebung.

Im Jahr 2004 hat der Kreistag des Landkreises Wolfenbüttel erstmals ein Radverkehrskonzept beschlossen, 2013 dann erneut in überarbeiteter

Fassung. Neben dem Ausbau des straßenbegleitenden Radwegenetzes und der Entwicklung touristischer Routen stand und steht die Förderung des Radverkehrs besonders im Fokus. Aktuell ist die kreisweite Beschilderung des Radwegenetzes und eine Konzeption für den Ausbau zu Haltestellen des ÖPNV in Arbeit, um hier zu besseren Verknüpfungen zu kommen. Zusammen mit der Stadt Wolfenbüttel soll die Öffentlichkeitsarbeit ausgebaut und intensiviert werden. Ein weiterer Schwerpunkt liegt im Bereich der E-Mobilität. Hier bewarb und bewirbt sich der Landkreis erfolgreich um Modellvorhaben.

Der Landkreis Wolfenbüttel arbeitet schon seit Jahren mit dem Zweckverband Großraum Braunschweig und der Metropolregion Hannover – Braunschweig – Göttingen – Wolfsburg im Bereich des Radverkehrs zusammen. Insofern musste für den Beitritt zur AGFK nicht großartig geworben werden, er war schon fast eine Selbstverständlichkeit.

**Kontakt:** Christoph Löher  
c.loeber@lk-wf.de

- 1 Syke – Europagarten. (Foto: Stadt Syke)
- 2 Verden – Fahrradanhänger mit Pferde-Motiven vor der Tourist-Information im Rathaus. (Foto: Stadt Verden)
- 3 Verden – Vorfahrtberechtigt geführter „Lüneburger Weg“ über die Straße „Am alten Pulverschuppen“. (Foto: Stadt Verden)
- 4 Wolfenbüttel – Auch abseits der Hauptverkehrsstraßen gibt es gut nutzbare Radverkehrsverbindungen. (Foto: www.bierwagenfoto.de)
- 5 Landkreis Wolfenbüttel – Viele Wege führen durch reizvolle Landschaft. (Foto: Landkreis Wolfenbüttel)
- 6 Landkreis Wolfenbüttel – Krumme Straße in Wolfenbüttel. (Foto: Landkreis Wolfenbüttel)



## Der Vorstand der AGFK stellt sich vor



**Prof. Dr. Axel Priebes,**  
**Vorstandsvorsitzender**  
**AGFK**

Ich bin Umwelt- und Planungsdezernent der Region Hannover. Seit meiner Kindheit bin ich begeisterter Radfahrer und nutze mein Rad sowohl auf dem Weg zur Arbeit als auch in der Freizeit. Dienstlich bin ich bei der Region Hannover zuständig für das Freizeit-Radwegenetz.

Im Vorstand arbeite ich mit, weil nach meiner persönlichen Überzeugung der Radverkehr gestärkt werden muss und weil wir als Region schon die AGFK-Gründung intensiv begleitet hatten. Die Kommunen sind am dichtesten an den örtlichen Fragestellungen des Radverkehrs dran. Ziel der AGFK ist der kollegiale Austausch und die Unterstützung der kommunalen Akteure, z. B. durch praxisorientierte Fachtagungen. Um die Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu verbessern und noch mehr Unterstützung zu bekommen, arbeiten wir intensiv mit unseren Partnern beim Land sowie in den Verbänden zusammen. Ich würde mir wünschen, dass vielen Mitgliedskommunen in den nächsten Jahren das Zertifikat „Fahrradfreundliche Kommune“ verliehen werden kann.



**Thimo Weitemeier,**  
**1. Stellvertreter**

Bei der Stadt Nordhorn bin ich Stadtbaurat und leite den Fachbereich Stadtentwicklung, Bau und Umwelt. In Nordhorn ist die Grenzlage zu den Niederlanden an vielen Stellen erlebbar, auch durch die Allgegenwärtigkeit des Fahrrades. Unterstützt durch die flache Topografie und das weitgehend kreuzungsfreie Kanal- und Flußbegleitende Radwegenetz gehört das Fahrrad zum alltäglichen Verkehrsmittel. Privat und dienstlich nutze ich das Fahrrad für die meisten meiner Fahrten, nicht zuletzt, weil es Spaß macht.

Meine Heimatstadt hat als eine der fahrradfreundlichsten Kommunen Deutschlands schon früh mit dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur begonnen, hier gilt es, in den nächsten Jahren die Weiterentwicklung der vorhandenen Systeme an die heutigen Standards einzuleiten. Ich wünsche mir aus den gemeinsamen Aktivitäten der AGFK viele Impulse zur Anpassung, zum Ausbau und zum Lückenschluss unserer Fahrradinfrastruktur. Gleichzeitig freue ich mich, unsere Erfahrungen in den Arbeitskreis einbringen zu können.

Bei der Verbesserung der Bedingungen für die Radfahrer gibt es vieles, was wir vor Ort tun können. Wir stoßen bei unserer täglichen Arbeit aber auch an Grenzen im Hinblick auf gesetzliche Rahmenbedingungen, die Finanzierung von Fahrradinfrastruktur und der Investitionen in den überörtlichen Radverkehr. Hier hilft eine professionelle Organisationsstruktur, die einzelnen Positionen der kommunalen Mitglieder zu bündeln und sie bietet dem Bund, dem Land und anderen Akteuren einen kompetenten Ansprechpartner zu Fragen des Radverkehrs.



**Gabriele Nießen,**  
**2. Stellvertreterin**

Ich bin Stadtbaurätin in Oldenburg, Leiterin des Dezernats für Bau, Umwelt und Verkehr und seit vielen Jahren der Förderung des Radverkehrs verbunden. Auch selbst bin ich täglich mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs.

Als Dezernentin für den Verkehrsbereich in einer Stadt mit 160.000 Einwohnern und mehr als 40 % Radverkehrsanteil im Binnenverkehr tätig zu sein, macht einem täglich die großen Möglichkeiten und positiven Wirkungen des Fahrrads als Verkehrsmittel deutlich. Mit meiner Arbeit im Vorstand der AGFK möchte ich dazu beitragen, dieses Potenzial noch intensiver zu nutzen. Die AGFK kann durch die

gemeinsame Arbeit erreichen, dass das Fahrrad landesweit als alltagsfähiges Verkehrsmittel stärker in das Bewusstsein rückt und seine Rolle innerhalb eines integrierten Verkehrssystems nachhaltig gestärkt wird.



**Manuela Hahn**

Seit Ende 2014 bin ich Erste Verbandsrätin des Zweckverbands Großraum Braunschweig (ZGB) und Abteilungsleiterin Regionalplanung. Der ZGB ist Gründungsmitglied der AGFK und ich freue mich, seit Beginn im Vorstand dabei zu sein.

Der ZGB verfolgt eine nachhaltige, auf Reisketten aufgebaute Mobilitäts- und Klimaschutzstrategie, wobei der Radverkehr einen wichtigen Baustein darstellt. Der Radverkehr ist sowohl im Regionalen Raumordnungsprogramm als auch im Nahverkehrsplan verankert.

Das Thema Radfahren begeistert mich beruflich wie privat. Ich nutze das Fahrrad ganzjährig für meine täglichen Fahrten zur Arbeit. Hier sehe ich einen wesentlichen Ansatzpunkt für meine Arbeit im Vorstand: Die Erhöhung des Radverkehrsanteils im Alltag. Nur wer mit dem Rad sein Ziel schnell erreicht und mit dem E-Bike auch bequem größere Strecken zurücklegen kann, wird vom Auto aufs Rad umsteigen.

Ich erhoffe mir, dass die Radverkehrsinteressen in Niedersachsen sowie im Großraum Braunschweig gegenüber Bund, Land und weiteren Akteuren unter dem Dach der AGFK mit deutlich mehr Gewicht als bisher artikuliert werden können. Gleichmaßen wünsche ich mir, dass es gelingt, die Entscheidungsträger dafür zu sensibilisieren, auch die notwendigen Investitionsmittel für einen weiteren Ausbau der Radinfrastruktur bereitzustellen. Nicht zuletzt kann sich der ZGB durch seine Mitgliedschaft in der AGFK als Vorreiter und Vorbild beim Thema Radverkehr positionieren.



**Friedrich Kethorn**

Seit 2005 bin ich Landrat im Landkreis Grafschaft Bentheim, der in dieser Zeit zweimal hintereinander den Titel „Fahrradfreundlichster Landkreis“ in Niedersachsen erringen konnte. In der Grafschaft benutzen viele Menschen in der Freizeit, auf dem Weg zur Arbeitsstelle oder auch bei anderen Ereignissen ihre „Fietse“, so wird an der deutsch-niederländischen Grenze das Fahrrad genannt.

Auch ich fahre bei „Wind und Wetter“ täglich mit dem Fahrrad zur Arbeit, denn körperliche Bewegung ist gesundheitsfördernd, macht den „Kopf frei“ und schont obendrein die Umwelt. Der Landkreis hat in den letzten Jahren Millionenbeträge in den Ausbau von Radwegen an Kreisstraßen investiert sowie gemeinsam mit den Kommunen viele Maßnahmen bezüglich Sicherheit für die radfahrende Bevölkerung umgesetzt. Die AGFK kann in diesem Sinne sensibilisieren und viele innovative Anstöße für mehr Fahrradfreundlichkeit und Sicherheit geben.



**Christoph Löher**

Ich bin Dipl.-Ing. der Fachrichtung Raumplanung, stellvertretender Leiter des Bauamtes beim Landkreis Wolfenbüttel und seit 2002 Radverkehrsbeauftragter des Landkreises. Im Münsterland aufgewachsen und damit das Radfahren mit der Muttermilch aufgesogen, liegt mir das Thema Radverkehr natürlich sehr am Herzen. So sehr, dass ich nahezu täglich mit dem Rad von meinem Wohnort Braunschweig zu meinem Arbeitsort Wolfenbüttel und zurückfahre. Für den Vorstand der AGFK habe ich kandidiert, um den ländlichen Raum und die Landkreise zu vertreten. Die Mittel der Landkreise

zur Unterstützung des Radverkehrs unterscheiden sich ja doch erheblich von denen der Städte und Gemeinden. Von der AGFK erhoffe ich mir dabei insbesondere den Erfahrungsaustausch und die Stärkung der Belange des Radverkehrs nach außen.



**Frank Otte**

Ich bin Architekt und Stadtplaner und seit 2013 Stadtbaurat der Stadt Osnabrück. Als passionierter Radfahrer ist es mir ein besonderes Anliegen, den Anteil des Radverkehrs deutlich zu erhöhen. Das Fahrrad kann bei den Verkehrsproblemen der Zukunft, mit oder ohne Elektrounterstützung, enorm dazu beitragen, die Probleme der Städte in den Bereichen Verkehr, Lärm und Schadstoffbelastung deutlich zu minimieren. Es ist darüber hinaus das Verkehrsmittel, das die größte Teilhabe aller Menschen ermöglicht.

Die AGFK ist nicht nur eine Möglichkeit, das Image dieses Verkehrsmittels deutlich zu verbessern, sondern auch die Plattform, die gemeinsam eine Grundlage für die Anpassung von Gesetzen und Verordnungen ermöglichen kann.



**Gunnar Polzin**

Nach Stationen als Verkehrsplaner in Berlin, Dresden, Kiel und Kassel leben wir als Familie seit 2011 in Bremen, wo ich die Abteilung Verkehr beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr leite. Radfahren bedeutet für mich eigenständige Mobilität seit frühester Kindheit. Seit mehr als 15 Jahren bin ich in der Radverkehrsförderung in deutschen Großstädten aktiv. Diese Erfahrungen möchte ich gerne in die

AGFK einbringen und Radverkehr in der Region und interkommunal weiterentwickeln. Von der AGFK erhoffe ich mir mehr sichere und komfortable Radverkehrsanlagen für alle Generationen, auch in „umzu“, wie wir unser niedersächsisches Umland hier in Bremen nennen.



**Christel Wemheuer**

Ich bin Erste Kreisrätin des Landkreises Göttingen. Für mich ist Fahrradfahren mehr als ein Beitrag für ein gutes Klima und die Gesundheit. Es macht einfach Spaß, mir vor allem mit meinem E-Bike an Bergsteigungen!

Seit den 80er Jahren arbeitet der Landkreis Göttingen am Ausbau seines Radwegenetzes. In den letzten 12 Jahren haben wir die Aktivitäten verstärkt, z.B. mit der gemeinsamen Planung und dem Bau eines Radschnellweges mit der Stadt Göttingen. Im Arbeitskreis, der schließlich zur Gründung der AGFK geführt hat, war der Landkreis Göttingen von Anfang an vertreten. Die Gründung des Vereins ist für mich strategisch die richtige Entscheidung und ich möchte die Entwicklung des Vereins mit dem Ziel der stärkeren Förderung des Radverkehrs aus Überzeugung unterstützen.

Die AGFK kann die Kommunen hinsichtlich Personal-, Zeit-, und Kosteneinsatz unterstützen und ihre Interessen gegenüber dem Land, Bund und weiteren Akteuren vertreten.

# Der Beirat der AGFK stellt sich vor



## Niedersachsen

### Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW)

Das MW ist neben dem Radverkehr u.a. für alle anderen Verkehrsträger und den Bereich Tourismus zuständig. Dabei spielen in Bezug auf das Fahrrad die Themen Radwegbau, Radtourismus, Straßenverkehrsordnung, Verknüpfung mit dem ÖPNV sowie die Koordinierung vielfältiger Radverkehrsbelange eine wichtige Rolle. Eine enge Zusammenarbeit mit der AGFK besteht seit deren Anfängen. Die Gründung haben wir als Land aktiv befördert und werden in den ersten fünf Jahren auch in erheblichem Maße finanziell den weiteren Aufbau und die Entwicklung zu einem neuen, starken Netzwerk für den Radverkehr unterstützen und damit zusätzlich mit dem Minister als Schirmherr dauerhaft einen wichtigen Beitrag leisten, um den Radverkehr in Niedersachsen voranzubringen.

**Kontakt:** Anja Heuck

[Anja.Heuck@mw.niedersachsen.de](mailto:Anja.Heuck@mw.niedersachsen.de)

[www.mw.niedersachsen.de](http://www.mw.niedersachsen.de)



### Freie Hansestadt Bremen

Bremen zeigt, dass auch in einer größeren Stadt mit über 500.000 Ew. mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen sich der Radverkehr im täglichen Verkehr gut behaupten kann und z.T. dominant und ohne nennenswerte Konflikte das Verkehrsgeschehen mitbestimmt. Ohne den Radverkehr müsste deutlich mehr Geld in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden. Somit gibt es in Bremen auch zahlreiche Beispiele für einen effizienten und sparsamen Umgang mit der knappen Ressource Verkehrsraum. Bremen kann und muss von anderen lernen, zeigt aber auch an vielen Stellen, was geht und wie es geht. Das Zusammenspiel von Fahrradverkehr mit den anderen Verkehrsarten.

**Kontakt:** Wilhelm Hamburger

[wilhelm.hamburger@bau.bremen.de](mailto:wilhelm.hamburger@bau.bremen.de)

[www.bremen.de/mobilitaet-und-verkehr](http://www.bremen.de/mobilitaet-und-verkehr)



### Landespolizeipräsident im Niedersäch- sischen Ministerium für Inneres und Sport

Prävention, Verkehrsüberwachung und Unfallaufnahme – Tätigkeiten, aus denen die niedersächsische Polizei jeden Tag eine Vielzahl an Erkenntnissen gewinnt. Als Mitglied im Beirat, vertreten durch das Landespolizeipräsident im Nds. Ministerium für Inneres und Sport, können diese Informationen der AGFK unmittelbar zur Verfügung gestellt und deren Aktivitäten für ein Mehr an Sicherheit im Radverkehr unterstützt werden.

**Kontakt:** Thomas Buchheit

[verkehr@mi.niedersachsen.de](mailto:verkehr@mi.niedersachsen.de)

[www.mi.niedersachsen.de](http://www.mi.niedersachsen.de)



### Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)

Die NLStBV betreut die Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen sowie einen Teil der Kreisstraßen im Land Niedersachsen. Hinzu kommt ein ausgedehntes Radwegenetz an Bundes- und Landstraßen bei dem sie für die Bedarfsermittlung, die Planung, den Neubau, den Umbau und die Erhaltung zuständig ist. Was die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur angeht – in Umfang, Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität – leistet die NLStBV bereits seit geraumer Zeit einen nicht unerheblichen Beitrag. Von den dabei gewonnenen Erkenntnissen können die AGFK und damit die Kommunen für die in ihrer Verantwortung liegenden Vorhaben profitieren.

**Kontakt:** Karl-Rudolf Bode

[Karl-Rudolf.Bode@nlstbv.niedersachsen.de](mailto:Karl-Rudolf.Bode@nlstbv.niedersachsen.de)

[www.strassenbau.niedersachsen.de](http://www.strassenbau.niedersachsen.de)



### Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. (LVW)

Die LVW ist ein gemeinnütziger Verein, der seine Arbeit aus Mitgliedsbeiträgen, öffentlichen und privaten Zuschüssen sowie aus Spenden finanziert. Das Aufgabengebiet umfasst die Verkehrsunfallprävention unabhängig von der Art der Verkehrsteilnahme. Zur Zielgruppe gehören somit auch Radfahrer jeglichen Alters. Wir

bündeln das Fachwissen unserer Mitglieder und sind flächendeckend in Niedersachsen tätig. Vor Ort nutzen wir unsere Netzwerke, um das sichere Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zu gestalten. So können wir Zweck und Ziele der AGFK im Bereich verkehrssicherheit aktiv unterstützen.

**Kontakt:** Cornelia Zieseniß

[zieseniss@landesverkehrswacht.de](mailto:zieseniss@landesverkehrswacht.de)

[www.landesverkehrswacht.de](http://www.landesverkehrswacht.de)



### TourismusMarketing Niedersachsen GmbH (TMN)

Die TMN vermarktet seit 2001 das Reiseland Niedersachsen im Auftrag des Landes Niedersachsen im In- und Ausland. Radtourismus ist dabei ein wichtiges Segment. Die TMN hat das Netzwerk Radland Niedersachsen aufgebaut und betreibt u.a. den Radroutenplaner Niedersachsen. Die TMN möchte im Beirat der AGFK touristische Impulse setzen. Der Ausbau des Radtourismus war in der Vergangenheit vielerorts der „Türöffner“ für fahrradfreundliche Entwicklungen in den Kommunen.

**Kontakt:** Karin Proell

[proell@tourismuniedersachsen.de](mailto:proell@tourismuniedersachsen.de)

[www.reiseland-niedersachsen.de](http://www.reiseland-niedersachsen.de)



### Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen (KEAN)

Die im April 2014 gegründete KEAN arbeitet derzeit mit 14 Mitarbeiter/innen und wird zu 100 % aus Mitteln des Nds. Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz gefördert. Die Unterstützung kommunaler Klimaschutzaktivitäten ist ein zentrales Anliegen der Agentur. Die Kommunen setzen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität, in der der Radverkehr ein zentraler Bestandteil ist. Die KEAN informiert Kommunen zu aktuellen Entwicklungen und Förderangeboten im Bereich klimafreundliche Mobilität. Eine Kooperation mit der AGFK ist aufgrund derselben Zielsetzung und der kommunalen Ausrichtung für beide Seiten folgerichtig.

**Kontakt:** Ruth Drügemöller

[Ruth.druegemoeller@klimaschutz-niedersachsen.de](mailto:Ruth.druegemoeller@klimaschutz-niedersachsen.de)

[www.klimaschutz-niedersachsen.de](http://www.klimaschutz-niedersachsen.de)



### Niedersächsischer Landkreistag (NLT)

Der NLT ist der Spitzenverband der 37 niedersächsischen Landkreise und der Region Hannover. Zu seinen Aufgaben gehört u.a. für die Wahrung der verfassungsmäßigen Rechte der kommunalen Selbstverwaltung einzutreten sowie die gemeinsamen Anliegen und Belange der Landkreise und der Region Hannover wahrzunehmen. Er unterstützt die Zielsetzung, das Radfahren als umweltfreundliches Verkehrsmittel noch weiter zu etablieren und sicherer zu machen. Er flankiert durch die Mitgliedschaft im Beirat der AGFK die mit dieser Plattform gegebene interkommunale Kooperation und hilft, die erhofften Synergien z.B. bei Planungs- und Infrastrukturthemen sowie dem regionalen Tourismus Wirklichkeit werden zu lassen.

**Kontakt:** Dr. Lutz Mehlhorn  
geschaeftsstelle@nlt.de

[www.nlt.de](http://www.nlt.de)



### Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund (NSGB)

Der NSGB ist der Spitzenverband der kreisangehörigen Städte, Gemeinden und Samtgemeinden in Niedersachsen. Er repräsentiert 3/4 der Fläche Niedersachsens mit mehr als 3,4 Millionen Einwohnern. Aufgabe des Verbandes ist in der Hauptsache die Vertretung der gemeinsamen Belange des kreisangehörigen Raums gegenüber Gesetzgebung und Verwaltung auf Bundes- und Landesebene. Der NSGB setzt sich für die Stärkung der freien Selbstverwaltung in den Städten und Gemeinden ein. Verbunden damit ist die Information der Öffentlichkeit über Aufgaben und Probleme des kreisangehörigen Raums. Im Rahmen seiner Aufgaben, insbesondere im Bereich Verkehr und Touristik, engagiert sich der NSGB auch für die Interessen der Radfahrerinnen und Radfahrer. In diesem Rahmen wirkt der NSGB bei der AGFK mit.

**Kontakt:** Meinhard Abel  
nsgb@nsgb.de

[www.nsgb.de](http://www.nsgb.de)



### Niedersächsischer Städtetag (NST)

Der NST ist der Kommunale Spitzenverband für alle Städte und Gemeinden in Niedersachsen. Er repräsentiert rund 60 % der Einwohnerinnen und Einwohner des Landes. In den Kommunen wird immer deutlicher, dass das Fahrrad nicht nur ein attraktives und gesundes Sport- und Freizeitgerät sein kann, sondern auch ein wichtiger Baustein der Verkehrspolitik. Auf kurzen und mittleren Strecken ist das Fahrrad oft allen anderen Verkehrsmitteln überlegen. Kommunale Verkehrskonzepte setzen daher immer mehr auf das Fahrrad. Solche Entwicklungen erfordern eine gute Vernetzung der Akteure. Der Städtetag möchte seine Mitglieder dabei unterstützen und beteiligt sich daher seit Beginn an der Etablierung einer AGFK.

**Kontakt:** Jürgen Tiemann  
Tiemann@nst.de

[www.nst.de](http://www.nst.de)



### Technische Universität Braunschweig, Institut für Verkehr und Stadtbauwesen (IVS)

Das IVS vertritt in Forschung und Lehre die Fachdisziplinen Integrierte Verkehrsplanung, Verkehrstechnik und Umweltschutz im übergeordneten Zusammenhang mit der Stadt- und Regionalplanung. Vor diesem Hintergrund steht auch der Radverkehr im Fokus der wissenschaftlichen und praktischen Arbeit. Durch die sehr gute nationale und internationale Vernetzung können sowohl aktuelle Forschungsergebnisse als auch neue Ansätze zur Förderung des Radverkehrs in die Arbeit der AGFK eingebracht werden.

**Kontakt:** Dr. Stephan Hoffmann  
stephan.hoffmann@tu-braunschweig.de

[www.tu-braunschweig.de/ivs](http://www.tu-braunschweig.de/ivs)



### Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Landesgruppe Niedersachsen Bremen (VDV)

Der VDV vertritt die Interessen der Verkehrsunternehmen. Aus Sicht des VDV ist ein Engagement im Beirat sinnvoll, weil sowohl

der öffentliche Personenverkehr als auch der Fahrradverkehr Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind. Insoweit liegt es nahe, dass AGFK und VDV auf der Landesebene eng zusammenarbeiten.

**Kontakt:** Dr. Holger Kloth  
kloth@vdv.de  
[www.vdv.de](http://www.vdv.de)



### ADFC Niedersachsen e. V.

Der ADFC setzt sich mit über 16.000 Mitgliedern aktiv für die konsequente Förderung des Radverkehrs ein. Er ist Mitglied im Dachverband des ADFC mit über 130.000 Mitgliedern. Als Fahrradlobby arbeitet der ADFC auf allen politischen Ebenen und ist mit Akteuren vernetzt, die sich für den Ausbau des Radverkehrs einsetzen. Eine nahezu flächendeckende Präsenz in den Landkreisen und Gemeinden Niedersachsens garantiert die Nähe zum Radfahrer und die Kenntnis seiner Bedürfnisse. Dies sind Grundlagen für erfolgreiche Strategien zur Radverkehrsförderung. Der ADFC unterstützt die AGFK, um gemeinsam in den Kommunen eine fahrradfreundliche Infrastruktur zu realisieren.

**Kontakt:** Dieter Schulz  
info@adfc-niedersachsen.de  
[www.adfc-niedersachsen.de](http://www.adfc-niedersachsen.de)



### ADAC Niedersachsen-Sachsen-Anhalt e.V.

Der ADAC hat über 19 Millionen Mitglieder und macht sich stark für alle Themen der Mobilität. Sicherheit von Radfahrern ist ein Thema mit langer Tradition – auch im ADAC: Jährlich werden zahlreiche Aktionen und Programme für Radfahrer durchgeführt, um so das Miteinander und Verständnis der verschiedenen Verkehrsteilnehmer füreinander zu fördern. Mit unserem Fachwissen zum Thema Mobilität möchten wir uns in die AGFK einbringen und aktiv mit anderen Akteuren zum Thema Radverkehr austauschen.

**Kontakt:** Birgit Blaich-Niehaus  
birgit.blaich-niehaus@nsa.adac.de  
[www.adac.de](http://www.adac.de)

# Förderung des Radverkehrs durch die Kommunalrichtlinie

Ruth Drügemöller, Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen (KEAN)

Die Rahmenbedingungen für eine klimafreundliche Mobilität werden maßgeblich auch von den Kommunen gesetzt. Klimafreundliche Mobilitätskonzepte auf kommunaler Ebene sollen Alternativen zum Autoverkehr aufzeigen und helfen die verkehrsbedingten Emissionen zu senken.

## Klimaschutzteilkonzept Mobilität

Die Kommunalrichtlinie, mit der das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) seit 2008 kommunale Klimaschutzaktivitäten mit erheblichen Zuschüssen fördert, wurde zum 01.10.2015 novelliert. Nach dieser Novelle werden auch kommunale Klimaschutzteilkonzepte zum Thema klimafreundliche Mobilität mit einem Zuschuss in Höhe von 50 % (bei Haushaltssicherungskonzepten bis zu 70 %) gefördert. Die Mobilitäts-

konzepte können alle Verkehrsmittel oder auch nur speziell den Fuß- und/oder Radverkehr berücksichtigen. Neben Sach- und Personalkosten für fachkundige Dritte zur Erarbeitung des Konzeptes werden auch die begleitende Öffentlichkeitsarbeit und die Umsetzung des Konzeptes durch eine Klimaschutzmanagerin über einen Zeitraum von drei Jahren gefördert.

Zu den förderfähigen Sachkosten gehören z.B. Beschilderungssysteme für eine bessere Orientierung und Routenwahl, Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz, die Beleuchtung der Radwege oder Mobilitätsstationen und hochwertige Abstellanlagen. Förderfähig sind auch Konzepte, die sich auf die Mobilität der Angestellten in den Verwaltungen oder kommunale Betriebe beziehen. Die Förderhöhe ist hier nach Anzahl der Beschäftigten gestaffelt. Pro Antragsteller

können bis zu fünf Teilkonzepte zu unterschiedlichen Themen des kommunalen Klimaschutzes gefördert werden.

Mit dem Förderangebot der Kommunalrichtlinie wird den Kommunen der Einstieg in und die Auseinandersetzung mit diesem vielfach noch eher stiefmütterlich behandelten Thema deutlich vereinfacht. Die BürgerInnen und die Kommunen profitieren von der planvollen Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität – die Auseinandersetzung mit diesem Thema ist für zukunftsorientierte Kommunen unerlässlich.

Mehr zur Kommunalrichtlinie und den attraktiven Fördermöglichkeiten erfahren Sie unter: [www.klimaschutz.de/de/zielgruppen/kommunen/foerderung/neue-kommunalrichtlinie-veroeffentlicht](http://www.klimaschutz.de/de/zielgruppen/kommunen/foerderung/neue-kommunalrichtlinie-veroeffentlicht)

## Fachtagung „Rad.Region.Vision.Konzepte für eine neue Mobilität“

Susanne Krebser, Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.

„Rad.Region.Vision. Konzepte für eine neue Mobilität“ – unter diesem programmatischen Titel fand in der Region Bremen Ende September 2015 eine Fachtagung statt. Veranstalter war der Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen, ein Zusammenschluss von 27 Kommunen im Verflechtungsbereich des Oberzentrums Bremen.

Mit der Fachtagung hat der Kommunalverbund einen ersten Impuls gesetzt, den Radverkehr in einer ausgeprägten Pendlerregion als Teil eines

umfassenden Mobilitätsangebots zu betrachten – ein regionales Radverkehrskonzept ist der nächste logische Schritt. Vorbereitungen dafür haben begonnen. Denn: eine übergreifende Konzeption für ein alltagstaugliches Radverkehrsnetz steht bisher aus. Neuere Verkehrsentwicklungspläne einiger Kommunen begreifen den Radverkehr als ernstzunehmenden Baustein eines umfassenden Mobilitätskonzepts, stoßen aber im wahrsten Sinne des Wortes an (administrative) Grenzen.

Die Mitglieder des Kommunalverbunds haben ungeachtet der administrativen Zersplitterung ihrer Region bereits bewiesen, dass sie erfolgreich zusammenarbeiten und Arbeitsergebnisse verbindlich absichern können, u.a. mit einem raumplanerischen Vertrag zur Einzelhandelssteuerung oder mit einem Regional- und Demografie-Monitoring.

Mehr Informationen unter: [www.kommunalverbund.de](http://www.kommunalverbund.de)



1a



1b

1a 1b Die Tagung „RadRegionVision“ des Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V. lockte Ende September viele Interessierte nach Delmenhorst. An der Podiumsdiskussion beteiligten sich Ludger Koopmann (ADFC), Daniela Behrens (Wirtschaftsministerium), Udo Fischer (Touristikverband Landkreis Rotenburg (Wümme)), Gunnar Polzin (Freie Hansestadt Bremen), Susanne Krebser (Kommunalverbund), Peter Gwiasda (Planungsbüro VIA, Köln). (Fotos: Michael Bahlo im Auftrag des Kommunalverbunds)

# Förderung touristischer Radwege durch das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Thilo Schmalgemeier, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Eine Förderung von Radwegen mit Tourismusmitteln kann nur erfolgen, wenn die geplante Maßnahme unter die Fördertatbestände der Tourismusförderrichtlinie zu subsumieren ist. In Betracht kommen, können Vorhaben, die auf eine Attraktivitätssteigerung oder Neuerrichtung überregional bedeutsamer touristischer Infrastrukturen im Bereich des Naturtourismus abzielen. Für eine Förderung sind u.a. folgende grundlegende Anforderungen zu erfüllen:

- Die Förderung ist auf Gebiete zu konzentrieren, in denen der Tourismus einen wesentlichen Beitrag zu deren Entwicklung leistet und für die ein regionales touristisches Konzept vorliegt.
- Das Vorhaben muss einen Beitrag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen KMU (kleine und mittlere Unternehmen) leisten.
- Projekte müssen sich in das regionale touristische Konzept einfügen und sich aus dem strategischen Handlungsrahmen für die Tourismuspolitik auf Landesebene ableiten lassen.
- Die geförderte Infrastruktur muss überwiegend touristisch genutzt werden.
- Die in der Richtlinie genannten Qualitätskriterien (Scoring) müssen ausreichend erfüllt werden.
- Der Fördersatz beträgt max. 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, die Höchst-

fördersumme beträgt in stärker entwickelten Regionen max. 1 Mio. Euro (in Ausnahmefällen 2 Mio. Euro) und im Übergangsgebiet 2 Mio. Euro.

- Eine Förderung mit EFRE-Mitteln ist nur bei Gesamtausgaben von bis zu 5 Mio. Euro (brutto) bzw. bei UNESCO-Welterbestätten bis zu 10 Mio. Euro (brutto) möglich.
- Ausgaben für reine Sanierungsmaßnahmen sind nicht zuwendungsfähig.

Mit der touristischen Radwegförderung wird vorrangig das Ziel verfolgt, Lückenschlüsse und Qualitätsverbesserungen des deutschlandweiten Radfernwegenetzes (D-Netz) bzw. des landesweiten Radfernwegenetzes (N-Netz) sowie sonstiger überregional bedeutsamer Radwege zu unterstützen. Diese Radwege sollen überregional wahrgenommen und auch entsprechend touristisch vermarktet werden. Sie sollen für sich genommen einen eigenständigen Reiseanlass darstellen und eine Ankerwirkung für den Radtourismus in einer Region haben. Ziel ist es, über eine Verbesserung der Angebotsqualität die Wettbewerbspositionierung Niedersachsens zu verbessern und Marktanteile hinzuzugewinnen. Gefördert werden Investitionen in die Wegeinfrastruktur und begleitende Investitionen (Wegequalität, Ausschilderung, Wege- und Beschilderungskataster, Schutzhütten, Rastplätze etc.). Nicht gefördert werden regionale und lokale Radwege oder Wege, die überwiegend dem Alltagsradverkehr dienen.

Es geht dabei nicht um die Entwicklung immer neuer Routen. Niedersachsen verfügt bereits über ein quantitativ starkes Angebot von Radfernwegen und Tagestouren. Die Entwicklung weiterer neuer Rundwege und Themenrouten wird daher grundsätzlich kritisch gesehen. Wichtig ist die qualitative Verbesserung des bestehenden Angebotes von der Routenführung und Wegebeschaffenheit, über die Wegweisung und die begleitende Infrastruktur bis hin zur Qualität des touristischen Angebotes. Weiterhin können die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zur Zertifizierung einer Region als ADFC-Radreiseregion gefördert werden. Die Maßnahmen müssen von den entsprechenden Qualitätskriterien des ADFC ableitbar sein. Mit dem Vorhaben muss die abschließende Zertifizierung verbunden sein. Nicht berücksichtigt werden einzelne Bausteine mit dem Ziel einer späteren Zertifizierung.

## Ansprechpartner der NBank:

### Gudrun Buß

Telefon: (0511) 300 31-441

E-Mail: [gudrun.buss@nbank.de](mailto:gudrun.buss@nbank.de)

### Thies Petersen

Telefon: (0511) 300 31-864

E-Mail: [thies.petersen@nbank.de](mailto:thies.petersen@nbank.de)



Foto: Samtgemeinde Emlichheim

## Termine 2016

### > 19. Januar 2016

Mehr Sicherheit im Radverkehr –  
Für Polizei, Ordnungsbehörden und Planer  
Fahrradakademie in Lüneburg

### > 31. März 2016

Bewerbungsschluss Zertifizierung  
„Fahrradfreundliche Kommune Nieder-  
sachsen“ für 2016

### > 27. – 28. April 2016

Radverkehrsanlagen planen und realisie-  
ren – Konzepte und Handwerkszeug für  
die Praxis  
Fahrradakademie in Bremen

### > 24. – 25. Mai 2016

Radschnellwege, Bahntrassen und Co.  
(mit Exkursionselement)  
Fahrradakademie in Göttingen

### > 15. Juni 2016

2. Deutscher Kommunalradkongress  
„StadtRad – LandRad – GemeindeRad“  
in Bingen

### > voraussichtlich 1. August 2016

Ende Projektauftrag NRVP für 2017

## ADFC Niedersachsen plant Kampagne zur Verkehrsmittelvernetzung MOBIKET – umsteigen... aufsteigen

*Ilona Krause, ADFC Landesverband Niedersachsen. e.V.*

Studien belegen, dass bei 40% aller Autofahr-  
ten Strecken unter zwei Kilometern zurückge-  
legt werden. Gleichzeitig zeigen Umfragen,  
dass sich viele Menschen eine Abkehr von  
autodominierten Städten und Orten wünschen.  
Weniger Lärm und Abgase und eine menschen-  
freundliche Umgebung erhöhen deutlich die  
Lebensqualität.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC)  
Niedersachsen e.V. greift diesen Trend mit der  
geplanten Kampagne MOBIKET auf.

Die Kommunikationskampagne will ein Be-  
wusstsein für die Möglichkeiten der Vernetzung  
einzelner Verkehrsmittel im Alltag schaffen.  
Um den Autoverkehr zu verringern, müssen die  
einzelnen umweltfreundlichen Verkehrsmittel  
besser miteinander verknüpft werden. Die  
zentrale Rolle spielt dabei das Fahrrad. Es ist  
ideal für kurze Distanzen bis zu fünf Kilometern  
und schafft zudem große Flexibilität. Längere

Strecken bedient der öffentliche Nahverkehr.  
Gut durchdachte Fahrradverleihsysteme an  
Knotenpunkten garantieren auch an Orten  
außerhalb des Wohnortes ein zügiges Erreichen  
des Endziels, z.B. von einem Bahnhof aus. Es  
muss eben nicht immer das Auto sein...

Die Kampagne spricht gezielt auch Entschei-  
dungsträger der Kommunalpolitik und Wirt-  
schaft an. Auch auf dieser Ebene soll das  
Bewusstsein für eine umwelt- und gesund-  
heitsbewusste Mobilitätsinfrastruktur geschärft  
werden. Im ADFC-Fahrradklimatest 2014  
erhalten deutsche Städte eine Durchschnitts-  
note von 4,1. Das ist ausreichend, aber weit  
entfernt von „macht Spaß“, „ist sicher“ und  
anderen relevanten Motivatoren. Wichtige  
Instrumente einer guten Vernetzung sind:  
unkomplizierte Fahrradmitnahme in Bus und  
Bahn, sichere Fahrradabstellanlagen an Knoten-  
punkten, nutzerfreundliche Leihradsysteme  
und natürlich eine gute Radverkehrsinfrastruktur.

## Neue Radkarte „Radurlaub in Niedersachsen“

*Karin Proell, TourismusMarketing Niedersachsen GmbH (TMN)*

Anfang 2016 erscheint die Neuauflage der  
landesweiten Radkarte „Radurlaub in Nieder-  
sachsen – Die Karte für Ihre Inspiration“ der  
TourismusMarketing Niedersachsen GmbH  
(TMN) in Deutsch und Niederländisch. Die  
Radkarte enthält eine Übersicht aller nieder-

sächsischen Radfernwege und weitere nützliche  
Informationen rund um den Radurlaub.

Sie kann kostenfrei bei der TMN bestellt werden:  
Telefon (0511) 270488-0 oder  
[www.reiseland-niedersachsen.de](http://www.reiseland-niedersachsen.de)

1 Logo MOBIKET. (Quelle: ADFC)

2 Titelseite der 2016 erscheinenden Radkarte.  
(Quelle: TMN)



# Jury des Landespreises und Kontakte

## Mitglieder der Jury im Jahr 2015:

### Meinhard Abel

Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund  
Arnswaldtstraße 28, 30159 Hannover

### Dankmar Alrutz, Elke Willhaus

Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV – Alrutz  
Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover

### Karsten Heineking, MdL

Wegeroden 119, 31606 Warmssen

### Anja Heuck

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Friedrichswall 1, 30159 Hannover

### Horst Kortlang, MdL

Birkenstraße 14, 26931 Elsfleth

### Dr. Lutz Mehlhorn

Niedersächsischer Landkreistag  
Am Mittelfelde 169, 30519 Hannover

### Susanne Menge, MdL

Otterweg 53, 26123 Oldenburg

### Dieter Schulz

ADFC Landesverband Niedersachsen e. V.  
Leonhardtstraße 6, 30175 Hannover

### Markus Schmidt

AOK – Die Gesundheitskasse für Niedersachsen  
Hildesheimer Straße 273, 30519 Hannover

### Jürgen Tiemann

Niedersächsischer Städtetag  
Prinzenstraße 23, 30159 Hannover

### Gerd Will, MdL

Möwenstraße 23, 48527 Nordhorn

## Ansprechpartner der externen Textbeiträge:

### Ruth Drügemöller

Klimaschutz- und Energieagentur  
Niedersachsen GmbH  
Osterstraße 60, 30159 Hannover  
Ruth.druegemoeller@klimaschutz-niedersachsen.de

### Dr. Solveigh Janssen

Region Hannover  
Hölytstraße 17, 30171 Hannover  
solveigh.janssen@region-hannover.de  
info@agfk-niedersachsen.de

### Ilona Krause

ADFC Landesverband Niedersachsen e. V.  
Hinüberstraße 2, 30175 Hannover  
info@adfc-niedersachsen.de

### Susanne Krebser

Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.  
Delmegarten 9, 27749 Delmenhorst  
krebser@kommunalverbund.de

### Karin Proell

TourismusMarketing Niedersachsen GmbH  
Essener Straße 1, 30173 Hannover  
proell@tourismusniedersachsen.de

### Thilo Schmalgemeier

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,  
Arbeit und Verkehr  
Friedrichswall 1, 30159 Hannover  
Thilo.schmalgemier@mw.niedersachsen.de

### Elke Willhaus

Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV – Alrutz  
Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover  
willhaus@pgv-hannover.de

## Ansprechpartnerin für den Radverkehr und für diese Broschüre ist:

### Anja Heuck

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Friedrichswall 1, 30159 Hannover  
Telefon: (0511) 120-7878  
anja.heuck@mw.niedersachsen.de

Fahrradfreundliche  
Kommune  
Niedersachsen



Herausgeber:  
Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Friedrichswall 1  
30159 Hannover

[www.mw.niedersachsen.de](http://www.mw.niedersachsen.de)

Fotonachweis (soweit nicht anders vermerkt):  
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Titel, S. 2, S. 4: [ingimage.com](http://ingimage.com)