

Dokumentation
guter Beispiele
2011

Fahrradfreundliche
Kommune
Niedersachsen



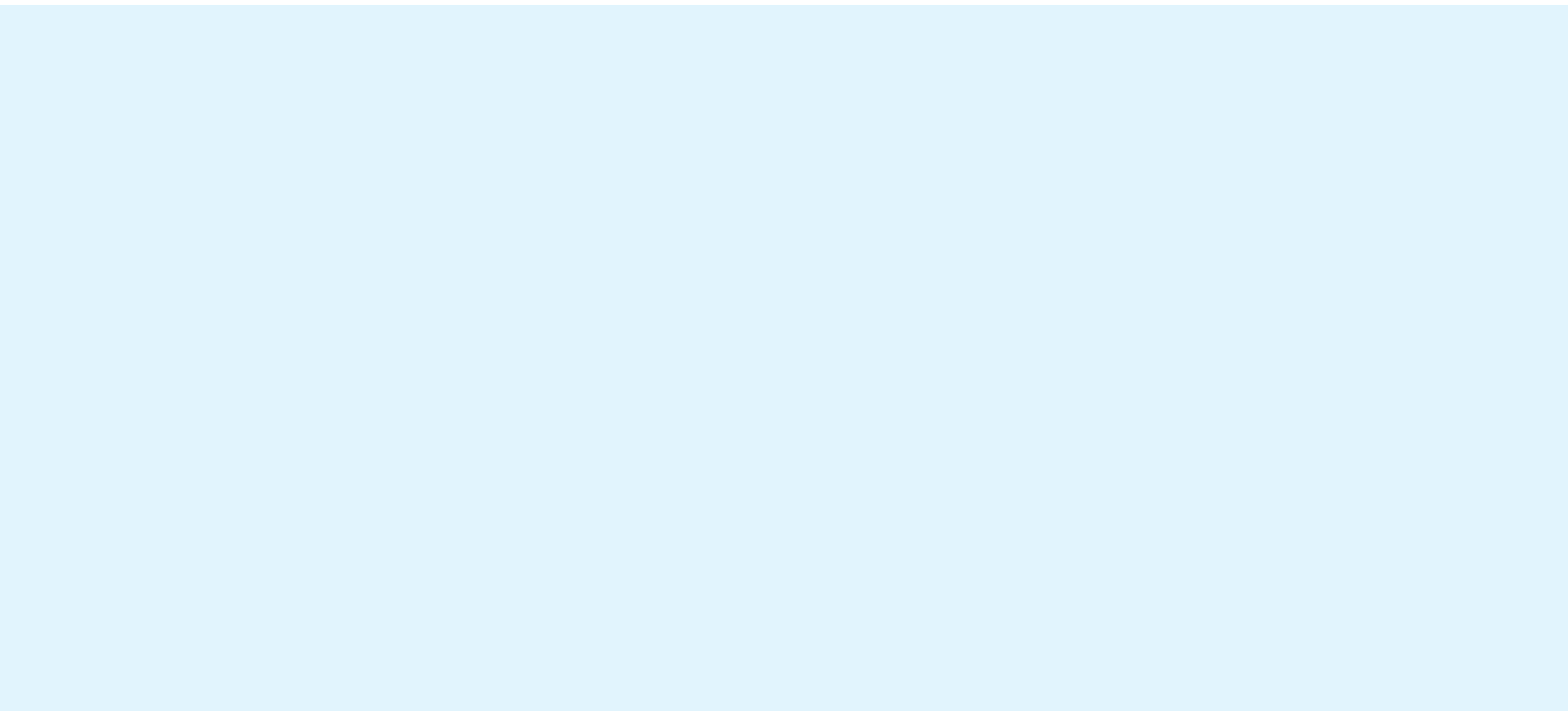
Fahrradland Niedersachsen

Landespreis Fahrradfreundliche Kommune
und
Aktuelles zum Radverkehr



Niedersachsen

Fahrradfreundliche
Kommune
Niedersachsen



Vorwort

Der Wettbewerb Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune“ blickt inzwischen auf zehn erfolgreiche Jahre zurück. Er hat in vielfacher Art und Weise das Thema Radverkehr in den Kommunen verstärkt und im Vorfeld des Wettbewerbs zahlreiche und umfangreiche Aktivitäten initiiert. Radverkehr steht vielerorts ganz oben auf der Agenda.

In 24 Städten und Gemeinden sowie sechs Landkreisen hat sich die Wettbewerbsjury in den Endrunden vor Ort umgesehen und sich vom hohen qualitativen Niveau des Radverkehrs in diesen Kommunen überzeugt.

Die den Wettbewerb begleitende Dokumentation „guter Beispiele“ gibt den Städten, Gemeinden und Landkreisen außerhalb des Wettbewerbs einen breiten Überblick über aktuelle radverkehrliche Lösungsmöglichkeiten sowie Einblicke in die „Werkzeugkiste“ besonders fahrradfreundlicher Kommunen. Aus der Fahrradwaschanlage über die Fahrradstraße auf den Radschnellweg. So kann Radverkehr künftig erfahren werden.

Wir wollen den Radverkehr in Niedersachsen auf möglichst vielen Ebenen künftig noch at-

traktiver machen und das Fahrradland Niedersachsen noch weiter voranbringen. Dazu soll das Klima für Radfahrer und die Fahrradinfrastruktur weiter verbessert und der bereits jetzt hohe Radverkehrsanteil zusammen mit der Verkehrssicherheit gesteigert werden.

Aber: „Immer mehr von demselben“ – das führt nicht zwangsläufig zu mehr Erfolg. Deshalb haben wir nach zehn Jahren nicht nur den Wettbewerb 2012 thematisch neu ausgerichtet. Auch diese Broschüre wurde auf eine neue, breitere Basis gestellt. Sie ist jetzt nicht mehr allein auf den Wettbewerb fokussiert, sondern um aktuelle radverkehrliche Themen angereichert.

Das Thema Radverkehr gewinnt im Land weiter an Fahrt.



Jörg Bode

Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr



Inhaltsverzeichnis

Landespreis Fahrradfreundliche Kommune

Der Wettbewerb	5
Landkreis Graftschaft Bentheim Preisträger 2011	6 - 7
Landkreis Northeim	8 - 9
Neuausrichtung des Landespreises	10
Landespreis 2012 und 2013	11

Aktuelles zum Radverkehr

Runder Tisch Radverkehr	12
Gründungsinitiative der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Niedersachsen (AGFK)	13
Radland Niedersachsen	14 - 15
Verkehrssicherheit für Radfahrer	16 - 17
Vorfahrt für den Radverkehr – Auf Radschnellwegen zügig und sicher ans Ziel	18 - 19
Folgerungen aus der StVO-Novelle für die Radverkehrsführung an Bundes- und Landesstraßen	20 - 21
Jury des Landespreises und Kontakte	22
Die bisherigen Endrundenteilnehmer des Landespreises	23



Landespreis Fahrradfreundliche Kommune 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. Der Preis wird jährlich für vorbildliche Lösungen und Initiativen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils in den Kommunen verliehen.

Die Jury besteht aus Abgeordneten der im Niedersächsischen Landtag vertretenen Parteien, Vertretern der kommunalen Spitzenverbände, des ADFC Landesverbandes Niedersachsen sowie Verkehrsexperten. Bei der jährlichen Bereisung der Endrundenteilnehmer mit dem Fahrrad werden neben einer fahrradfreundlichen Infrastruktur auch Serviceeinrichtungen für Radler, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation der lokalen Akteure bewertet. Damit wird unterstrichen, dass Radverkehrsförderung ein breites Spektrum von Maßnahmen umfasst. Es gilt, den Radverkehr „als System“ zu betrachten und zu verankern.

Seit Beginn des Wettbewerbs „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ im Jahr 2002 haben sich insgesamt knapp 90 Städte, Gemeinden und Landkreise aktiv beteiligt. 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**

Im Jahr 2011 wurde der Wettbewerb für die Landkreise und die Region Hannover ausgelobt. Die Landkreise Grafschaft Bentheim sowie Northeim erreichten die Endrunde.

Der Landespreis „**Fahrradfreundliche Kommune 2011**“ wurde der **Grafschaft Bentheim** für ihr besonderes Engagement in der Radverkehrsförderung verliehen. Der Preisgewinner erhielt zusätzlich zur repräsentativen Auszeichnung ein Preisgeld in Höhe von 25.000 Euro. Dem Landkreis Northeim, wurde für sein besonderes Engagement in den letzten Jahren ein Sonderpreis verliehen.

Die vorliegende Broschüre zeigt am Beispiel des Landespreisträgers und des Endrundenteilneh-

mers des Jahres 2011 eine Auswahl aus dem Spektrum guter und vorbildhafter radverkehrlicher Maßnahmen.

Ab 2012 ist eine Neustrukturierung des Wettbewerbes vorgesehen. Während bisher jeweils die gesamte Bandbreite der Radverkehrsförderung in die Bewertung eingeflossen ist, werden zukünftig thematische Schwerpunkte prämiert. Für das Jahr **2012** wird der Preis zum Thema „**Fahrradparken**“ ausgelobt, 2013 folgt ein Wettbewerb zum Thema „**Verkehrssicherheitsarbeit**“ (vgl. S. 10f.).

Auch die diesjährige Broschüre bietet Neuerungen. Zum einen wird der Landespreis Fahrradfreundliche Kommune ab dem Jahr 2012 von einem neuen Logo begleitet. Zum anderen werden in der Broschüre auch inhaltlich neue Themen aufgegriffen, so dass auf diesem Wege die Radverkehrsinteressierten umfassend über die radverkehrlichen Entwicklungen informiert werden.

Bewertungskriterien:

- Plangrundlagen / Radverkehrskonzept
- Radverkehrsnetzplanung
- Radverkehrsinfrastruktur
- Radtourismus und Service
- Kommunikation
- Aktivitäten Dritter
- Radverkehrsinvestitionen
- Besonderheiten

- 1 Landrat Kethorn und Stadtrat Jürriens vom Landkreis Grafschaft Bentheim freuen sich über die von Minister Bode überreichte Auszeichnung und den Scheck in Höhe von 25.000 Euro.
- 2 Landrat Wickmann aus dem Landkreis Northeim nimmt den Sonderpreis für besondere Leistungen von Minister Bode entgegen.
- 3 Minister Bode im Kreis der Preisträger und der Jury-Mitglieder.
- 4 Minister Bode verabschiedet Herrn Peter Hofmann vom ADFC aus den Reihen der Jury und bedankt sich für dessen 10-jähriges Engagement als Jury-Mitglied.



Landkreis Graftschaft Bentheim | Preisträger 2011

Die Graftschaft Bentheim liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Niederlanden. Dadurch wird nachvollziehbar, warum das Radfahren für die gut 135.000 Einwohner des Landkreises seit jeher zum Alltag gehört. Es verwundert deshalb auch nicht, dass der Radverkehrsanteil mit 28% fast dreimal über dem des Bundesdurchschnitts liegt.

Radfahren in der Graftschaft Bentheim macht Spaß und das ist auch der Grund, warum der Landkreis als erster Wettbewerbsteilnehmer der vergangenen 10 Jahre es geschafft hat, den im Jahr 2007 erstmals gewonnenen Titel „Fahrradfreundlichste Kommune“ erfolgreich zu verteidigen. Ausschlaggebend hierfür war, dass trotz der schon sehr guten Ausgangslage in den letzten vier Jahren weitere herausragende Aktivitäten initiiert wurden. Auf der Basis eines Kreistagsbeschlusses ist im Jahr 2009 das Leitbild „Fahrradfreundlicher Landkreis Graftschaft Bentheim“ verabschiedet worden, ein Jahr später folgte der Beschluss zum „Umsetzungsprogramm Fahrradleitbild“.

Die Entwicklung des Leitbildes für die zukünftige Radverkehrsförderung in der Graftschaft erfolgte in den Jahren 2008 und 2009. Im Rahmen mehrerer moderierter Workshops und einer breiten Beteiligung verschiedener Akteure (Kreisverwaltung, Politik, Gemeinden, Verbände, Tourismusvertreter, Verkehrsunternehmen und interessierte Bürger) wurden die Inhalte bestimmt. Themen wie Service, Qualitätssicherung, Verkehrssicherheit und Fahrradtourismus finden sich darin wieder. Aus dem Leitbildprozess ist das „Kompetenzzentrum Radverkehr“ hervorgegangen. Es bildet die zentrale Koordinierungsstelle für den Radverkehr im Landkreis und dient der interkommunalen Zusammenarbeit. Dieses Gremium, das sich aus Vertretern mehrerer Kommunen zusammensetzt, stimmt u.a. Aktivitäten in den Bereichen Bike & ride, Fahrradtouristik, Außerortsstraßen, Verkehrssicherheit und Informationssysteme ab, organisiert Fortbildungen und beantragt Zuschüsse. Ferner werden gemeinsame Planungen sowie Modellvorhaben und Begleitforschungen durchgeführt.

Das Kompetenzzentrum erhält jährlich auf Basis des Kreistagsbeschlusses aus dem Jahr 2010 finanzielle Mittel in Höhe von 50.000 Euro.

Bereits beim Wettbewerb 2007 wies der Landkreis ein 1.200 km langes fast geschlossenes Radverkehrsnetz auf. Bedingt durch die dynamischen Entwicklungsprozesse im Landkreis sind jedoch immer wieder neue Lücken zu schließen. Das Gewerbegebiet Schüttorf, welches in den letzten Jahren stark gewachsen ist, lag beispielsweise aus verkehrlicher Sicht an der Peripherie. Um Mitarbeitern den Arbeitsweg mit dem Fahrrad zu erleichtern, wurden neue Verbindungen – in der Graftschaft „Pättkes“ genannt – geschaffen.

Bei einem bundesweiten Pilotprojekt „Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften“ ist der Landkreis Graftschaft Bentheim beteiligt. Diese Alternative zum Ausbau von Radwegen hat sich in den Niederlanden bereits bewährt. Auch mit einem geplanten Ausbau eines grenzüberschreitenden Radschnellweges als Kooperationsprojekt mit der Region Twente findet ein weiteres innovatives Projekt im Bereich der Radwegeinfrastruktur bundesweite Beachtung.

Zur Qualitätssicherung für den Radverkehr dient ein Meldesystem, das bei Umbaumaßnahmen von Seiten der Baulastträger frühzeitig Informationen weitergibt, so dass eine geeignete Umleitungsbeschilderung erfolgen kann. Darüber hinaus hat der Landkreis die Sicherung des Radverkehrs an Baustellen verbessert und die Räum- und Streupläne des Winterdienstes auf die Bedeutung der Radwege im Netz abgestimmt.

Ein weiteres wichtiges infrastrukturelles Themenfeld der letzten Jahre in der Graftschaft ist das Fahrradparken. Die „Konzeption für Fahrradabstellanlagen in Grund- und Mittelzentren“ aus dem Jahr 2009 enthält für jede Kommune ein Handlungskonzept, für dessen Umsetzung der Kreis Fördermittel bereitstellt. Die Realisierung wurde zwischenzeitlich weitgehend abgeschlossen und hat seit dem Jahr 2007 zu einer Angebotserweiterung von zusätzlich 374 Abstellplätzen geführt. Vier Fahrradstationen mit einer Gesamtkapazität von 360 Stellplätzen an den Bahnhöfen in Schüttorf, Bad Bentheim und Emlichheim sowie am ZOB in Nordhorn sind zurzeit in der Entstehung.

Die verhaltensorientierte Verkehrssicherheitsarbeit des Landkreises setzt einen Schwerpunkt bei der Sicherung gefährdeter Personen. Gemeinsam mit der Verkehrswacht werden geeignete Aktionen zum „Toten Winkel“ durchgeführt. Hierfür werden Finanzmittel aus der stationären Geschwindigkeitsüberwachung eingesetzt. An Förderschulen wurde im Rahmen eines Forschungsvorhabens „Mobil auf ganzer Linie MogLi – barrierefreier Schülerverkehr“ ein Curriculum entwickelt, durch das behinderte Kinder mehr Selbstständigkeit entwickeln können. Im Bereich „Mobilität“ legen die Kinder ein Fußgänger- und Fahrraddiplom ab. Dabei wird das Verhalten zunächst in einem Schonraum geübt, danach schließt sich ein praktischer Teil an. Darüber hinaus werden in der Graftschaft auch Radfahrkurse für Erwachsene angeboten.

Die positiven gesundheitlichen Aspekte des Radfahrens hat die Graftschaft erkannt. Im





3



4

Rahmen der medizinischen Behandlung setzt die Kurklinik auf die positiven psychischen Effekte des Radfahrens bei der Behandlung von Neurodermitis und Schuppenflechte. Im Bereich der Orthopädie dient Radfahren zur Mobilisierung des „Bewegungsapparates“, ohne dass es zu Überlastungen kommt.

Weiterentwickelt haben sich im Landkreis auch die Angebote in den Bereichen Radtourismus und Service. Neben sechs neuen Schutzhütten entlang von Radrouten (insgesamt jetzt 134 im Landkreis), die überwiegend durch ehrenamtliches Engagement der Bevölkerung eingerichtet wurden und gepflegt werden, ist der Einsatz eines Fietsenbootes zwischen Emlichheim und den Niederlanden geplant. Schon länger verkehrt in der Grafschaft an den Wochenenden und in den Sommerferien ein Grafschafter Fietsenbus im normalen Linienverkehr. Zwischenzeitlich wurde das Angebot um eine Linie Nordhorn-Lingen erweitert. Als weitere Besonderheit ist das Lasten-Pedelec „Bakfiets“ des Grafschaft Tourismus e. V. zu nennen, welches von Mitgliedern ausgeliehen werden kann.

Für eine möglichst optimale Routenplanung, wird das Grafschafter Radverkehrsnetz aktuell in das internetbasierte Radroutensystem NRW integriert. Zudem engagiert sich der Landkreis bei der Etablierung des Radroutenplaners für Niedersachsen.

Um die Öffentlichkeit noch weiter für das Radfahren zu begeistern, findet seit drei Jahren das „Grafschafter Anfietsen“ in Form einer Sternfahrt zu Beginn und zum Ende der Fahrradsaison statt. Auch das geplante Kunstprojekt „Radkreuz“, welches mit dem Rad befahren werden kann und optisch einem Autobahnkreuz nachempfunden ist, wird als besondere Form der Öffentlichkeitsarbeit genutzt.

Auch über die Landkreisgrenzen hinaus ist die Grafschaft Bentheim sehr aktiv. Die Mitarbeit in der bundesweiten Koordinierungsrunde Radverkehr der kommunalen Spitzenverbände (KoKoRad), das Engagement bei der Gründung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Niedersachsen (AGFK), die Mitarbeit im Expertenbeirat zur Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplan oder das Engagement im Touristischen Netzwerk „GEO“, gemeinsam mit dem Emsland und dem Osnä-

brücker Land, sind Beispiele hierfür. Darüber hinaus nimmt der Landkreis am Bundesmodellvorhaben „Öffentliche Fahrradverleihsysteme“ teil. Im Aufbau befindet sich ein Verleihsystem mit 400 Fahrrädern an 40 Verleihstationen, die überwiegend in der Nähe zentral gelegener Bushaltestellen und an den zukünftigen Fahrradstationen geplant werden. Berücksichtigung finden dabei auch Pedelecs. Bereits jetzt sind Abstellanlagen mit Lademöglichkeit vorhanden, ein weiterer Ausbau, an dem sich auch Betriebe im Landkreis beteiligen, ist beabsichtigt.

Neben vielen Highlights verfügt die Grafschaft sowohl auf Kreisebene als auch in Zuständigkeit der Städte und Gemeinden über ein breites Fundament gewachsener fahrradfreundlicher Strukturen. So hat der Kreis seine Spitzenstellung sowohl in der Breitenwirkung durch die umfassende Einbeziehung der Städte, Gemeinden, Vereine und privaten Akteure als auch durch die Vorbildfunktion einzelner innovativer Projekte mit bundesweiter Ausstrahlung untermauert. Diese Selbstverständlichkeit und Nachhaltigkeit der Fahrradförderung waren weitere Faktoren für die Preisverleihung.

- 1 Seit der Preisverleihung 2007 hat der Landkreis in 374 neue Fahrradabstellanlagen investiert.
- 2 Aktionen zum Toten Winkel werden gemeinsam mit der Verkehrswacht durchgeführt.
- 3 Um eine eigenständige Mobilität von Kindern mit geistiger oder körperlicher Behinderung zu ermöglichen, wird im Rahmen eines Forschungsvorhabens mit den Kindern das Fußgängerdiplom, das Fahrraddiplom sowie das Busdiplom durchgeführt (Foto © Franz Frieling).
- 4 Radfahrkurse für Erwachsene werden in Schüttorf durch ehrenamtliche Trainer angeboten. Dabei werden Roller und Laufräder eingesetzt, um den Teilnehmern die Angst zu nehmen, bevor sie auf das Fahrrad steigen.
- 5 Das Lasten-Pedelec „Bakfiets“ des Grafschaft Tourismus e. V. kann auch ausgeliehen werden.
- 6 Noch ist das „Fahrradkreuz“ nur provisorisch abgesteckt, es soll aber bald realisiert werden.
- 7 Frau Heuck, die Ansprechpartnerin für den Radverkehr beim niedersächsischen Wirtschaftsministerium, eröffnet während der Jury-Bereisung die erste Grafschafter Servicestation mit einer Akku-Ladestation für Pedelecs.



5



6



7

Landkreis Northeim

Der ländlich strukturierte Landkreis Northeim, zu dem 12 Gemeinden zählen, liegt im Süden Niedersachsens im Weser-Leine-Bergland und bietet von daher topografisch nicht überall Idealvoraussetzungen für den Radverkehr. Dies nutzt der Landkreis aber auch als Chance und bezieht u.a. das Angebot für Mountainbiker gezielt mit in sein Handlungsspektrum ein. Während der Landkreis Northeim in den 90er Jahren eine noch eher bescheidene Ausgangssituation für den Radverkehr bot, wurden in den vergangenen Jahren vielfältige Fördermaßnahmen initiiert, die sich in einer deutlichen Verbesserung der Bedingungen sowohl für die knapp 140.000 Einwohner als auch für auswärtige Radtouristen niederschlagen.

Mit einem im Jahr 2000 vom Kreistag beschlossenen Radwegegesamtkonzept wurde der Grundstein für die heutige Radverkehrsförderung gelegt. Im Jahr 2005 kamen zahlreiche weitere politische Beschlüsse hinzu, die u.a. die Beteiligung an überregionalen Projekten wie der Entwicklung des Leine-Heide-Radweges oder des Europaradweges R1 / D-Route 3 zum Inhalt hatten. Darüber hinaus wurden Zuschüsse für kommunale Radwegeprojekte bewilligt, ein Ausbau von Radrouten sowie die Beschilderung des kreisweiten Radverkehrsnetzes politisch beschlossen. Dies spiegelt sich auch in der Entwicklung der in den Radverkehr fließenden Investitionen wider. So wurden in den Jahren 2009 und 2010 Eigenmittel des Landkreises von über 900.000 Euro für Radverkehrsmaßnahmen eingesetzt. Ein gemeinsamer Antrag aller vier Kreistagsfraktionen zur Förderung des Radverkehrs aus dem Jahr 2010 unterstreicht die wachsende Bedeutung, die dem Radverkehr

von Seiten der Politik beigemessen wird. In den nächsten Jahren sollen auf Grundlage des Kreistagsbeschlusses vor allem die Neuerstellung eines Radverkehrskonzeptes sowie die Ausschilderung im Fokus der Radverkehrsförderung stehen. Ein Impuls hierfür war eine Fachexkursion in die Grafschaft Bentheim, an der auch viele Politiker teilnahmen.

Das Radverkehrskonzept wird derzeit erarbeitet. Während sich bisherige Konzepte vorwiegend auf das Radverkehrsnetz bezogen, wird nun ein breiterer Ansatz der Radverkehrsförderung verfolgt, mit einem besonderen Fokus auf den Alltagsradverkehr. Ziel ist es, den Radverkehrsanteil im Landkreis innerhalb der nächsten 10 Jahre von derzeit geschätzten 5 bis 10% auf 20% zu erhöhen.

Dazu beitragen soll die weitere Umsetzung des kreisweiten baulastträgerübergreifenden Radverkehrsnetzes. Von den im Radwegegesamtkonzept ausgewiesenen 834 km Radwegen sind heute bisher rund 30% verwirklicht worden. Die Realisierung wird von der Kreisverwaltung gesteuert und soll bis zum Jahr 2013 vollständig ausgeführt sein.

Bislang besitzen rund 17% der klassifizierten Straßen einen Radweg. Aufgrund der zu erwarteten Zunahme des Radverkehrs wird der Bedarf an weiteren Radverkehrsanlagen wachsen. Im Zuge von Ortsdurchfahrten werden daher zukünftig verstärkt auch Markierungslösungen Berücksichtigung finden. Ferner wurde zusammen mit anderen deutschen Regionen (u.a. Grafschaft Bentheim) beantragt, im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes ein Pilot-

projekt zum Einsatz von Schutzstreifen außerorts (nach niederländischem Vorbild) durchführen zu können.

Das Wegweisungssystem im Landkreis wird kontinuierlich weiterentwickelt. Bis zum Ende des Jahres 2012 soll das gesamte Basisnetz im Landkreis nach FGSV-Standard beschildert sein. Seit dem Jahr 2011 sind alle bisher bestehenden Wegweisungsstandorte mit sogenannten Serviceaufklebern versehen, um eine schnelle Mängelmeldung durch die Nutzer zu ermöglichen. Auch die Ausweisung von Rennradrouten steht im Fokus des Landkreises Northeim. Die Kreisverwaltung arbeitet daher eng mit dem Northeimer Fahrradclub Cicli zusammen, um gemeinsam mit FGSV und dem ADFC eine rennradroutenspezifische Beschilderung zu entwickeln. Ziel ist es, einen Standard zu entwickeln, der beispielhaft bundesweit Verwendung findet.

Darüber hinaus wurden in den letzten Jahren auch neue Organisations- und Kommunikationsstrukturen innerhalb des Landkreises zugunsten des Radverkehrs geschaffen. Zum einen hat der Radverkehrsbeauftragte seit dem Jahr 2006 das Thema Radverkehr fest im Blick. Zum anderen kommen seit dem Jahr 2007 bei der jährlich stattfindenden Fahrradkonferenz auf Einladung des Landkreises alle Kommunen, Politiker, Touristiker, Straßenbaulastträger, Polizei, ADFC sowie Vertreter benachbarter Regionen zum fachlichen Austausch zusammen. In kleineren fachbezogenen Arbeitskreisen werden über das Jahr hinweg einzelne Themen vertiefend behandelt.

Neben dem fachlichen Austausch der Akteure finden zahlreiche Veranstaltungen für die gesamte Bevölkerung statt. Hierzu zählt u.a. der jährliche Fahrradtag, bei dem die Teilnehmer zu vielen kleinen, oft auch unbekannteren, kulturellen „Wunderkerzen“ der Region geführt werden.

Die Verkehrssicherheit erhält bei allen Planungen für den Radverkehr einen besonderen Stellenwert. So werden seit 2010 kritische





3



4



5

Straßenquerungen im Hinblick auf eine mögliche Verbesserung der Verkehrssicherheit untersucht. Weiterhin wird im neuen Radverkehrskonzept ein besonderes Augenmerk auf die Schulwegsicherheit gelegt. So wird an der Rhumetalschule in Lindau das Modellprojekt „Sicherer Schul(rad)weg“ durchgeführt, bei dem die Schüler selbst ihre Schulwege auf Mängel hin untersuchen. Aus den Erfahrungen mit diesem Vorhaben heraus wurde das Projekt „Fahrradfreundliche Schule“ entwickelt, über das im Jahr 2012 eine Broschüre heraus gegeben werden soll.

Auch das Thema Fahrradparken spielt bei der Fahrradförderung eine große Rolle. So werden aktuell die sogenannten „Felgenkiller“ durch Fahrradbügel ersetzt. Alle Bahnhöfe sowie einzelne Bushaltestellen im Kreisgebiet sind schon jetzt mit – meist überdachten – Fahrradabstellanlagen ausgestattet. Im Hinblick auf die Potenziale des Radverkehrs im Pendelverkehr wird es beginnend ab dem Jahr 2012 zu weiteren Angebotsverbesserungen kommen.

Für den Radtourismus sind ebenfalls in den letzten Jahren vielfältige Angebotsverbesserungen vorgenommen worden. Die Zahl der Bett & Bike-Betriebe hat sich beispielhaft in den letzten fünf Jahren von 3 auf 20 Betriebe erhöht, viele gut ausgestattete Rastplätze sind mit Info-Tafeln versehen worden und diverse Schutzhütten entlang der Radfernwege sowie ein

„Radlerkiosk“ und das erste „Milchhaus“ im Landkreis am Leine-Heide-Radweg stellen weitere neue Service-Leistungen rund um's Fahrrad dar.

Der Landkreis nimmt auch über seine Grenzen hinaus organisatorische Aufgaben wahr. So koordiniert er z.B. den niedersächsischen Abschnitt des Europaradweges R1, der deckungsgleich mit der D-Route 3 verläuft. Weitere überregionale Zusammenarbeiten gibt es im Rahmen der Radverkehrsstrategie der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg sowie bei der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Niedersachsen (AGFK). Aber auch innerhalb des Kreises arbeitet der Landkreis mit verschiedenen Handlungsträgern zusammen. So z.B. mit der Kreissparkasse Northeim, auf deren Initiative hin zum 125-jährigen Bestehen des Landkreises eine Radwanderkarte entwickelt wurde. Besonders zu erwähnen ist die Zusammenarbeit mit dem ADFC, dessen Mitglieder einmal im

Jahr ehrenamtlich die bestehende Wegweisung kontrollieren.

Das Fahrradportal des Landkreises bietet neben dem Routennavigator Informationen zu den touristischen Highlights, Fahrradserviceangeboten oder Übernachtungsmöglichkeiten. Aktuelle Streckeninformationen sowie eine direkte Mängelmeldung runden das Angebot ab.

Der Radverkehr im Landkreis Northeim hat sich in den letzten fünf Jahren rasant entwickelt. Als Motor für eine ganze Region, in der Fahrradförderung bisher noch keine Selbstverständlichkeit war, zeigt der Landkreis Northeim – auch für andere Kommunen vorbildhaft – dass eine Radverkehrsförderung auch bei nicht optimalen Ausgangsbedingungen erfolgreich umgesetzt werden kann. Die besondere Anerkennung dieser Leistung spiegelt sich in der erstmaligen Vergabe eines Sonderpreises wider.

- 1 Der Landkreis Northeim informiert sich 2010 im Rahmen einer Fachexkursion beim Landkreis Graftschaft Bentheim (Foto: Landkreis Northeim).
- 2 Der jährliche Fahrradtag im Landkreis Northeim, der mit Unterstützung vieler Akteure ein breites Programm bietet, ist inzwischen auch über die Kreisgrenze hinaus bekannt und die Veranstalter verzeichnen Teilnehmer aus der ganzen Bundesrepublik (Foto: Landkreis Northeim).
- 3 Neu ausgebauter Radweg an der Kreisstraße K 421 zwischen Sudheim und Bühle (Foto: Landkreis Northeim).
- 4 Die Wegweisung im Landkreis Northeim wird sukzessive nach FGSV-Standard ausgebaut (Foto: Landkreis Northeim).
- 5 Seit dem Jahr 2011 erleichtern Serviceaufkleber die Kontaktaufnahme zum Landkreis, um mögliche Defizite bei der Beschilderung oder auf den Wegen schnell und unkompliziert melden zu können.
- 6 Überdachte Fahrradabstellanlage an einer Bushaltestelle in Northeim (Foto: Landkreis Northeim).
- 7 Rasthütte entlang des Europaradweges R1 (D-Route 3 im deutschen Radfernwegenetz).
- 8 Infotafel im Zuge des Europaradweges R1 (D-Route 3 im deutschen Radfernwegenetz) (Foto: Landkreis Northeim).



6



7



8

Neuausrichtung des Landespreises

In den zurückliegenden 10 Jahren seiner Durchführung hatten alle Kommunen die Möglichkeit sich zumindest zweimal am Wettbewerb zu beteiligen. Fast 90 Städte, Gemeinden und Landkreise haben diese Möglichkeit bisher genutzt und eine Vielzahl guter Konzepte und innovativer Maßnahmen in den Wettbewerb eingebracht. Durch die Darstellung guter Beispiele in den jährlichen Broschüren konnten darüber hinaus Anregungen für andere Kommunen gegeben werden und zur Nachahmung motiviert werden.

Nach nunmehr zwei Wettbewerben, die sich an alle Kommunen richteten (2002, 2003) und zwei kompletten Durchgängen, bei denen nach drei Einwohnerklassen sowie den Landkreisen differenziert ausgeschrieben wurde, will das Land Niedersachsen nun den erfolgreichen Weg weiterentwickeln und mit einer angepassten Ausrichtung des Wettbewerbs neue Impulse geben. Während bisher jeweils die gesamte Bandbreite der Radverkehrsförderung in die Bewertung eingeflossen ist, sollen zukünftig thematische Schwerpunkte prämiert werden. Dabei sollen die Zielsetzungen des Landtages aus dem Jahr 2000 aufgegriffen werden:

- Es sollen weiterhin Kommunen prämiert werden. Neben Städten und Gemeinden können sich selbstverständlich weiterhin auch Landkreise an dem Wettbewerb beteiligen.
 - Der Wettbewerb soll auch in Zukunft inhaltlich auf der Bewertung vorbildhafter Aktivitäten zur Steigerung des Radverkehrs im Alltags- und Freizeitverkehr beruhen.
- Mit der neuen Konzeption des Landespreises sind folgende Vorteile verbunden:
- Auch Kommunen, die zwar noch nicht in der ganzen Breite, dafür aber in einem relevanten Themenfeld vorbildhafte Aktivitäten aufzuweisen haben, können sich nun zielgerichtet bewerben.
 - Durch die Fokussierung auf ein in der Radverkehrsförderung wichtiges Thema gewinnt der Wettbewerb inhaltlich an Tiefe. Neue Lösungsansätze können aufgezeigt werden.
 - Kommunen, die sich in vielen Themen gut aufgestellt sehen, können sich ggf. jährlich am Wettbewerb beteiligen. Damit kann die Dynamik des Wettbewerbes für mehrere Handlungsfelder der Radverkehrsförderung genutzt werden.
- Die Kommunen können sich zielgerichtet auf ein Thema vorbereiten, die Themenschwerpunkte werden mindestens ein Jahr im Voraus bekannt gegeben.
 - Es ergeben sich mit jedem Themenschwerpunkt neue, nicht vorhersehbare Wettbewerbskonstellationen. In jedem Jahr werden „die Karten – aufgrund der wechselnden Themen – neu gemischt.“
 - Grundsätzlich gilt: Der Preisträger eines Themenwettbewerbes kann sich in den Folgejahren mit gleichen Chancen wie alle Bewerber an der Ausschreibung für das neue Thema beteiligen.

Für das Jahr **2012** wird der Preis zum Thema **„Fahrradparken“** ausgelobt, **2013** folgt ein Wettbewerb zum Thema **„Verkehrssicherheitsarbeit“**. In den Folgejahren sind Themen wie **„Radtourismus“** und **„Öffentlichkeitsarbeit“** für die Ausschreibung des Landespreises vorgesehen.

Nähere Informationen sowie die Ausschreibungsunterlagen zum Wettbewerb erhalten Sie unter www.mw.niedersachsen.de im Themenbereich Radverkehr.



1



2



3



4



5



6

Landespreis 2012 und 2013

Landespreis 2012 – Fahrradparken

Für die Attraktivität der Radnutzung spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder erhalten Aspekte wie Standsicherheit und Diebstahlschutz zunehmend an Bedeutung. Aber auch das Thema Verkehrssicherheit darf in diesem Zusammenhang nicht vernachlässigt werden. So zeigen Untersuchungen, dass bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten von Radfahrern nicht selten nur die weniger hochwertigen „Zweiträder“ genutzt werden, denen es aber oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt. Der zunehmende Radverkehr bringt Kommunen aber immer öfter an Kapazitätsgrenzen und fordert neue Ideen bei ggf. eingeschränkter Flächenverfügbarkeit. Die Vielzahl dieser Aspekte hat dazu geführt, dass das Thema Fahrradparken im Fokus des Wettbewerbsjahres 2012 stehen wird.

Das Thema Fahrradparken umfasst Abstellanlagen:

- im öffentlichen Straßenraum,
- an wichtigen Einzelzielen,

- an den Verknüpfungsstellen mit dem öffentlichen Nahverkehr,
- in den Wohn- und Versorgungsbereichen sowie an den Arbeits- oder Ausbildungsstätten.

An gute Abstellanlagen, die im Einzelnen auch von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig sind, werden folgende Anforderungen gestellt:

- Diebstahlsicherheit
- Bedienungskomfort
- Standsicherheit
- Witterungsschutz (insbesondere für Langzeitparker)
- Nutzbarkeit für verschiedene Radtypen
- Sicherheit vor Vandalismus
- Direkte Zuordnung zu Quelle und Ziel
- barrierefreie Zugänglichkeit und Erreichbarkeit
- Soziale Sicherheit

Neben konzeptionellen Grundlagen und infrastrukturellen Maßnahmen zum Fahrradparken sind auch die Information und Öffentlichkeitsarbeit gegenüber den Nutzern wettbewerbsrelevant. Darüber hinaus spielen die Bereiche

Kommunikation mit anderen Handlungsträgern, Ausführung rechtlicher Rahmenbedingungen sowie Finanzierung und Förderung der geplanten Maßnahmen eine entscheidende Rolle.

Landespreis 2013 – Verkehrssicherheitsarbeit

Verkehrssicherheit ist ein zunehmend wichtiger werdendes Themenfeld der Radverkehrsförderung. Schon lange umfasst das Themenfeld mehr als nur die klassische Verkehrserziehung an Grundschulen und die Betrachtung der Unfallhäufungspunkte. Vielmehr zählen dazu folgende Aspekte:

- die Schaffung konzeptioneller Grundlagen, u.a. durch die Formulierung (politischer) Zielsetzungen und die ausdrückliche Einbindung in eine Gesamtverkehrssicherheitskonzeption,
- eine umfassende Verkehrssicherheitsanalyse,
- die Verbesserung der Kommunikationsstrukturen in der Verkehrssicherheitsarbeit und das damit einhergehende Zusammenwirken von Akteuren,
- die schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Verbindung mit der Schulwegsicherung,
- die Ansprache der Radfahrer und anderer Verkehrsteilnehmer, im Sinne von Bewusstseins-schaffung für die Belange Anderer,
- zielgruppenspezifische Aktivitäten (z.B. für Senioren),
- thematisch ausgerichtete Schwerpunktaktionen wie z.B. das Thema Linksfahren,
- Öffentlichkeitsarbeit und Information,
- das Überprüfen des eingeschlagenen Weges in Form von Wirkungskontrollen sowie
- die personelle und finanzielle Ausstattung der Kommune für die Belange der Verkehrssicherheitsarbeit.

Neben den Aktivitäten der Kommunen sind auch die Aktivitäten anderer Akteure zum Thema Verkehrssicherheit wettbewerbsrelevant, sofern diese als Baustein der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit verstanden werden.

- 1 *Fahrradanhänger-Parkplätze (Freiburg).*
- 2 *Sichere, gut zugängliche Fahrradabstellanlage im privaten Wohnumfeld (Niederlande).*
- 3 *Umwandlung eines Kfz-Stellplatzes zu Gunsten von 12 Fahrradstellplätzen (Lemgo).*
- 4 *Fahrradboxen mit Angebot für Kurzzeitparker am Bahnhof (Friedrichshafen).*
- 5 *Automatisches Fahrradparkhaus (Meckenbeuren).*
- 6 *Kampagne zur Verkehrssicherheit, hier zum Themenfeld „Toten Winkel“ (Münster).*
- 7 *Flyer zum Thema „Toter Winkel“ (Köln).*
- 8 *Trixi Spiegel zur Aufhebung des Toten Winkels (Freiburg).*



7



8

Aktuelles zum Radverkehr

Runder Tisch Radverkehr

Anja Heuck, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Das Fahrrad ist als Verkehrsmittel, Sport- und Freizeitgerät oder auch als Reisebegleiter im Urlaub allgegenwärtig. Zudem ist Rad fahren – neben zu Fuß gehen – die umweltfreundlichste Art der Mobilität mit allen positiven und erwünschten Nebenwirkungen und seit vielen Jahren fester Bestandteil niedersächsischer Verkehrspolitik. Doch es gibt nichts auf der Welt, was sich nicht verbessern lässt. Dies gilt selbstverständlich auch für den Radverkehr.

Ein „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR) muss her. So lautete ein immer wieder an die Niedersächsische Landesregierung herangetragen Wunsch. Das hat der Niedersächsische Landtag in einer gemeinsamen Entschließung der Landtagsfraktionen zum Radverkehr im September 2010 aufgegriffen.

Mit der seit März 2011 tätigen neuen Ansprechpartnerin Radverkehr – Frau Heuck im Nieders. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr – unterstreicht die Landesregierung ihren Anspruch, Niedersachsen als Fahrradland weiter zu entwickeln.

Vor diesem Hintergrund wurde inzwischen der RTR etabliert und aktuelle Radverkehrsthemen in zwei Zusammenkünften vorgestellt und erörtert.

Der „Runde Tisch Radverkehr“ ist eine Plattform zum Informationsaustausch radverkehrlicher Themen. Prägendes Element ist der Netzwerkgedanke. Denn für alle Verantwortlichen und Beteiligten am System Radverkehr ist ein regelmäßiger fachlicher Informations-

und Meinungs Austausch von besonderer Bedeutung. Wie wirken Infrastruktur, Kommunikation, Servicekomponenten zusammen? Welche neuen Entwicklungen, Projekte und Erfahrungen zeichnen sich ab? Was sind die Trends? Wissen was läuft, wissen was geht. Dies gilt es zu „transportieren“ und „zu befördern“. Der „Runde Tisch Radverkehr“ ist ein Beitrag dafür.

Teilnehmende Institutionen:

- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Niedersächsisches Ministerium für Inneres und Sport
- Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur
- Niedersächsisches Ministerium für Umwelt und Klimaschutz
- Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund
- Niedersächsischer Landkreistag
- Niedersächsischer Städtetag
- Tourismus Marketing Niedersachsen mbH (TMN)

- Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen (AGFK)
- Landesverkehrswacht
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC)
- Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen (LGLN)
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)

Aktuelle Themen:

- Zustandserfassung und -bewertung des Radwegenetzes an Landesstraßen
- Radfernwegenetz Niedersachsen und D-Route 3
- Projekt Radland Niedersachsen
- Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen (AGFK)
- „Mit dem Fahrrad sicher unterwegs“
- „Fit mit dem Fahrrad“
- Radroutenplaner Niedersachsen
- Machbarkeitsstudie Radschnellwege in der Metropolregion Hannover - Braunschweig - Göttingen - Wolfsburg
- Neuausrichtung Wettbewerb „Landespreis Fahrradfreundliche Kommune“

1 Sitzung des Runden Tisches Radverkehr im niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.



Gründungsinitiative der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Niedersachsen (AGFK)

Dr. Solveigh Janssen, Region Hannover

Die Förderung des Radverkehrs in Form eines integrierten Bestandteils des Verkehrssystems ist eine effektive Lösungsstrategie für aktuelle und vielfältige Probleme unserer Mobilität. Die Folgen des demografischen Wandels und des Klimawandels stellen zusätzliche Herausforderungen dar, die Mobilität zu sichern und an zukünftige Anforderungen angepasst zu entwickeln.

Das Radfahren als Bestandteil der Alltagsmobilität und als Freizeitaktivität hat bereits in den zurückliegenden Jahren stetig an Bedeutung gewonnen. Die Städte, Landkreise und Gemeinden in Niedersachsen wollen von den Vorteilen des Radverkehrs profitieren. Gleichzeitig will sich Niedersachsen mit seiner langen Fahrradtradition als Fahrradland profilieren. Proklamiertes Ziel des Landes und einer Vielzahl von Kommunen ist die Erhöhung des Radverkehrsanteils im Alltagsverkehr sowie die Förderung des Fahrradtourismus als Wirtschaftsfaktor und Chance für Wertschöpfung und für eine positive Stadt- und Regionalentwicklung im Flächenstaat. Die grundlegenden Voraussetzungen zum Fahrradfahren sind in weiten Teilen Niedersachsens ausgesprochen gut.

Im Februar 2010 hat sich eine Initiative zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Niedersachsen (AGFK) gebildet. Vorbilder für ähnliche bereits sehr professionell organisierte Arbeitsgemeinschaften sind u. a. die Länder Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg. Die AGFK will die Vertretung von Radverkehrsinteressen gegenüber dem Land wahrnehmen und ein Forum für Vernetzung und Information unter den Kommunen bieten. Sie setzt sich dafür ein, dass der Radverkehr landesweit weiter an Bedeutung gewinnt. Mit der Besetzung einer Ansprechpartnerin Radverkehr sowie der Einrichtung eines Runden Tisches Radverkehr seitens des Landes ist der Zeitpunkt für die Gründung einer derartigen Initiative günstig.

Im Einzelnen hat sich die AGFK folgende Ziele gesetzt:

- Nachhaltige Unterstützung des Radverkehrs in seiner ganzen Bandbreite (Alltags- und Freizeitverkehr: Radverkehr als System aus Infrastruktur, Marketing und Service).
- Bündelung der kommunalen Interessen zum Thema Radverkehr in Niedersachsen (Einbringen aktueller Themen: Radwegebenutzungspflicht, Radrouting, Verkehrssicherungspflicht u. a.).
- Unterstützung der Netzwirkbildung und Angebot als Informations- und Kommunikationsplattform (Mittler zwischen Kommunen und Land; Synergien nutzen durch regelmäßigen Erfahrungs- und Informationsaustausch zwischen den Mitgliedern).
- Intensive Zusammenarbeit mit dem Land Niedersachsen (u. a. mit der Ansprechpartnerin Radverkehr).

Um in der Zusammenarbeit der Akteure das für diese Aufgabe notwendige Gewicht zu erhalten, sieht die AGFK die Einbindung als sich selbst organisierender Arbeitskreis unter dem Dach der kommunalen Spitzenverbände als tragfähige Form der Institutionalisierung an. Damit lassen sich die bewährten Kompetenzen der Verbände zu den Mitgliedskommunen einerseits und zum Land andererseits zielführend nutzen. Die AGFK bietet den Verbänden fachliches Know-how zur Durchsetzung gemeinsam verfolgter Initiativen aus der kommunalen Praxis zur Förderung des Radverkehrs.

Im Frühjahr 2012 wird mit allen interessierten Kommunen eine Auftaktveranstaltung in Hannover stattfinden. Das Interesse der Kommunen an der Veranstaltung ist sehr groß. Die Mitgliedschaft in der AGFK steht allen Kommunen in Niedersachsen offen und ist bisher mit keinerlei finanziellen Verpflichtungen verbunden. Mittelfristig ist geplant die AGFK als eingetragenen Verein, mit klar definierten Aufnahmekriterien hinsichtlich einer Mitglied-

schaft, zu führen. Eine breite Unterstützung durch die Politik, Verwaltung und Verbände ist erforderlich, um den Erfolg für die Arbeit der AGFK zu sichern.

Die Federführung und Bündelung aller Aufgaben der AGFK liegt derzeit bei der Region Hannover. Die weitere Organisation der AGFK, insbesondere die Geschäftsführung, wird nach der Auftaktveranstaltung festgelegt.

Der Initiative zur Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Niedersachsen gehören derzeit die Region Hannover, der Zweckverband Großraum Braunschweig, die Landkreise Graftschaft Bentheim, Göttingen, Nienburg, Northeim und Ammerland sowie die Städte Oldenburg und Emden an.



Radland Niedersachsen

Karin Proell und Christian Stühling, TourismusMarketing Niedersachsen GmbH (TMN)

Seit Anfang 2011 gibt es bei der Tourismus-Marketing Niedersachsen GmbH (TMN) das Projekt „Online-Portal und Vermarktungsnetzwerk Radtourismus Niedersachsen“ – kurz das Radland Niedersachsen. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr fördert das Projekt Radland Niedersachsen mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in Höhe von 420.000 Euro.

Für das Radland Niedersachsen wurde bei der TMN eine eigene Stelle „Projektmanagement Radtourismus“ geschaffen, die sich bis Ende 2013 um die Umsetzung des Projektes auf Landesebene kümmert. Partner im Radland Niedersachsen sind alle niedersächsischen Reiseregionen.

Der Schwerpunkt des Projektes ist die Entwicklung des Radportals www.radland-niedersachsen.de als zentrale Informationsplattform für den Radtourismus in Niedersachsen. Das Radportal ist integriert in das Landestourismusportal www.reiseland-niedersachsen.de und ist im Juli 2011 mit dessen Relaunch online gegangen.

In der ersten Ausbaustufe enthält das Radportal vor allem Informationen zu den Radfernwegen, Mehrtages- und Tagestouren in Niedersachsen. Die Touren werden detailliert beschrieben und zusätzlich gibt es hilfreiche Informationen zur Anbindung an den öffentli-

chen Verkehr, Kartentipps sowie Reiseangebote. Alle Routen sind in der interaktiven Karte mit ihrem genauen Routenverlauf abgebildet. In der Karte werden außerdem fahrradfreundliche Unterkünfte, Fahrradvermieter und -werkstätten sowie viele weitere hilfreiche Informationen für einen (Rad-)Urlaub in Niedersachsen angeboten. Downloadmöglichkeiten für GPS- und KML-Daten zu den Touren runden das Angebot ab.

In einem zweiten Bereich werden Niedersachsens Radreiseregionen mit ihren besonderen Angeboten für Radurlauber vorgestellt. Die Bandbreite geht hier von Angeboten für Pedelecs und E-Bikes über den Verleih von GPS-Geräten bis hin zu besonderen Fahrradbus-

Angeboten. Da Niedersachsen für fast alle Arten des Radfahrens etwas zu bieten hat, kommen natürlich auch die Informationen für Mountainbiker und Rennradfahrer nicht zu kurz.

Als zweite Ausbaustufe wird im 2. Halbjahr 2012 ein Radroutenplaner für Niedersachsen umgesetzt, der ein echtes Routing von Haustür zu Haustür für Radfahrer ermöglichen wird.

Das Radland Niedersachsen mit dem Radportal wird mit verschiedenen Maßnahmen online und offline beworben und wird sich auf Radurlaubs-messen im In- und Ausland präsentieren. Dafür wurde erstmals eine landesweite Radübersichtskarte mit allen Radfernwegen Niedersachsens aufgelegt, die kostenfrei bei der TMN bestellt werden kann.



Die TMN informiert: Deutsche bescheinigen Niedersachsen eine hohe Kompetenz als Radland

22,5 Mio. Deutsche am Thema Rad interessiert
 Gut 38% der Deutschen (22,5 Mio.) haben großes oder sehr großes Interesse am Radfahren im Urlaub innerhalb Deutschlands. Zu diesem Ergebnis kommt die Studie Destination Brand 10 des Instituts für Management und Tourismus (IMT) an der FH Westküste, die im Auftrag der TMN rund 8.200 Deutsche im Alter zwischen 14 und 74 Jahren zu ihren Urlaubsinteressen befragt hat. Dies entspricht einem Gesamtpotenzial von 22,5 Mio. Personen. Damit gehört Radfahren zu den 10 beliebtesten Urlaubsarten/-aktivitäten der Deutschen.

86% der niedersächsischen Radurlauber halten Niedersachsen für ein hervorragendes Radreiseziel
 Neben dem Interesse am Thema Radfahren wurde auch die Eignungsbeurteilung von über 100 deut-

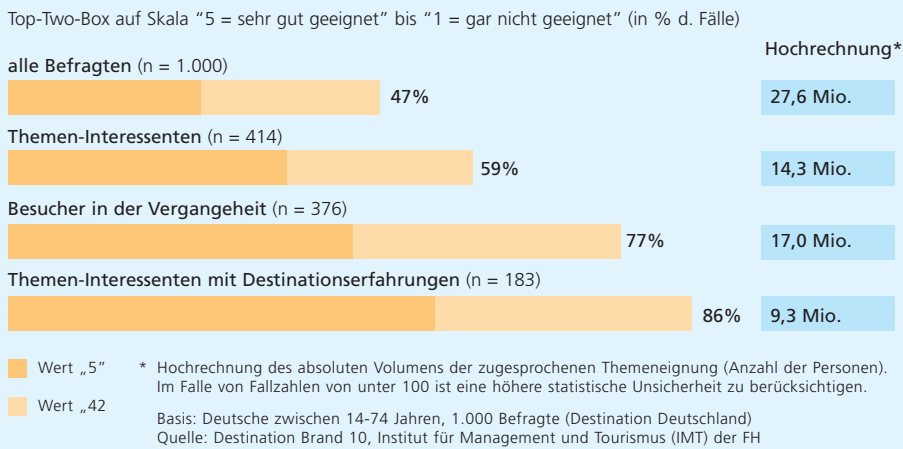
schen Destinationen aus Kundensicht in Destination Brand 10 ermittelt. Die Eignungsbeurteilung erfolgte jeweils durch diejenigen Befragten, denen die jeweilige Destination bekannt ist – wenn auch nur dem Namen nach („Gestützte Themenkompetenz“). Gemessen wurde der „Eignungszuspruch“ anhand des Anteils der Top-Two-Box auf einer mehrstufigen Skala von „5=sehr gut geeignet“ bis „1=gar nicht geeignet“. Rund 47% der Deutschen halten das Reiseland Niedersachsen für besonders geeignet zum Radfahren. Bei den radinteressierten Niedersachsenurlaubern sind es sogar 86% bzw. 9,3 Mio. der deutschsprachigen Bevölkerung zwischen 14 und 74 Jahre.

Niedersachsen bei der Themeneignung in den Top-3 im Bundesvergleich
 Mit einer „Themeneignung Radfahren“ von 47% (alle Befragte) belegt Niedersachsen bei der gestützten Themenkompetenz Platz 21 von 103 untersuchten Destinationen. Bei den Themeninteressierten, d.h.

diejenige die sich für das Thema Rad interessieren, kann das Reiseland noch einmal 3 Plätze gut machen und belegt den 18. Rank. Damit gehört Niedersachsen zu den Top-3 der untersuchten Bundesländer (hinter Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein) in Bezug auf die Themenkompetenz als „Radurlaubsziel“.

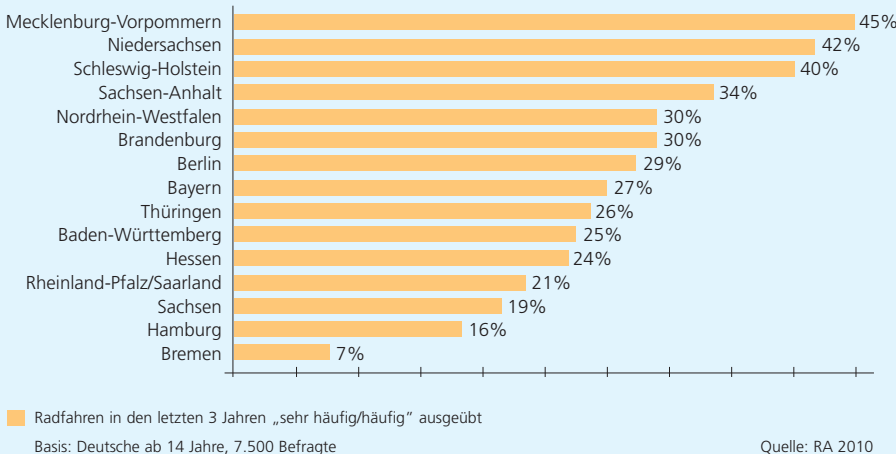
42% der Niedersachsenurlauber fahren Rad im Reiseland
 Laut Reiseanalyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V. (FUR) ist gut jeder fünfte Deutsche (20,9%) in den vergangenen drei Jahren häufig oder sehr häufig Rad im Urlaub gefahren, unabhängig vom gewählten Reiseziel. Bei Deutschlandurlaubern liegt der Anteil bei knapp einem Drittel (32,4%). Gut doppelt so hoch wie im Allgemeinen ist der Anteil der radfahrenden Urlauber im Reiseland Niedersachsen (41,7%). Damit belegt das Reiseland den zweiten Platz hinter Mecklenburg-Vorpommern.

Themeneignung Radfahren Destination Niedersachsen



- 1 Startseite des Radportals www.radland-niedersachsen.de.
- 2 Karte und weitere Informationen zum [Leine-Heide-Radweg im Radportal](#).
- 3 Verlauf des [Aller-Radweges](#) in der interaktiven Karte.
- 4 Cover der Radkarte Niedersachsen.

Aktivität Radfahren im Bundesvergleich (Reiseziele)



Verkehrssicherheit für Radfahrer

Cornelia Zieseniß, Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

Grundsätzlich besteht für alle Altersgruppen, die als Radfahrer im Straßenverkehr unterwegs sind, eine hohe Unfallgefahr. Ganz besonders trifft das aber auf Kinder unter 15 Jahren sowie auf Senioren ab 65 Jahren zu.

Um die Verkehrssicherheit für diese beiden Risikogruppen zu verbessern bietet die Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. zwei neue Verkehrssicherheitsprojekte an.

Kinder

Velofit

Radfahren ist für Kinder eine riesige Herausforderung. Sie müssen beobachten, antizipieren, reagieren und dabei ihr Fahrrad sicher bewegen – und das alles gleichzeitig! Seit rund dreißig Jahren ist die Radfahrausbildung in der Grundschule fester Bestandteil des Lehrplans. Am Anfang der Radfahrausbildung steht ein kleiner Test: geradeaus fahren, langsames Spurhalten, sich umschauchen, ausweichen, Fahrspurwechsel und einhändig fahren. Erst wenn Kinder das können, sind sie fit für die Ausbildung und den Straßenverkehr – denn nur bewegungssichere Kinder können sich beim Radfahren auf den Straßenverkehr konzentrieren. Aber gerade da hapert es bei vielen Kindern. Immer mehr Jungen und Mädchen haben erhebliche motorische Probleme und werden den Anforderungen des Radfahrens auch am Ende der Grundschulzeit noch nicht gerecht.

Niedersachsen 2010 / Fahrradunfälle

	Insgesamt	Kinder (0-15 Jahre)	Senioren (ab 65 Jahre)
Verunglückte Personen	7.256	1.140	1.266
Getötete	51	2	32
Schwerverletzte	1039	116	302
Leichtverletzte	6166	1022	932

Quelle: Landesbetrieb für Statistik Niedersachsen

Die Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. stellt ab 2012 mit „Velofit“ ein neues, innovatives Angebot für Lehrkräfte an Grundschulen zur Verfügung, um frühzeitig gegensteuern und bereits ab der 1. Klasse die Weichen für die Radfahrausbildung stellen zu können. Dieses Programm wird ohne Zusatzaufwand in den Sportunterricht und den Sachunterricht integriert.

Toter Winkel

Mit diesem Verkehrssicherheitsprojekt wird in Schulen und Kindergärten auf die Gefahren des sogenannten toten Winkels aufmerksam gemacht und zugleich über richtiges Verhalten im Straßenverkehr aufgeklärt. Die Unfälle, die sich aufgrund des toten Winkels ereignen, zählen zu den schwersten im Straßenverkehr, da die Opfer – Fußgänger, Radfahrer oder Inline-Skater – kaum eine Chance haben.

Insbesondere für Fahrradfahrer entstehen gefährliche Situationen, wenn sie zum Beispiel an einer roten Ampel neben einem Lkw fahren. Die Fahrradfahrer sind sich oftmals der

Gefahr nicht bewusst, die ihnen droht, wenn ein Lkw rechts abbiegt. Wenn sie sich im toten Winkel befinden, nimmt der Fahrer sie nicht wahr. Wer einmal in einem Lkw hinter dem Lenkrad gesessen hat und plötzlich seine Schulfreunde im toten Winkel verschwinden sieht, wird dieses sicherlich nie vergessen.

Schulen bzw. Kindergärten, die eine Demonstration zu diesem Thema wünschen können ihre örtliche Verkehrswacht bitten, die Aktion „Toter Winkel“ durchzuführen.

Schwerpunkte einer solchen Veranstaltung sind:

- Die eingeschränkten Sichtverhältnisse der Lkw- oder Busfahrer (der gefährliche Bereich kann durch die Plane demonstriert werden);
- Die Kinder überzeugen sich selbst vom Fahrersitz aus von der Existenz des „Toten Winkels“ und sehen, wie ganze Gruppen im toten Winkel verschwinden;
- Das Rechts-Abbiegen: der engere Radius der Hinterräder, von denen die Gefahr ausgeht, kann beobachtet werden.





7



8

Für die Verkehrswachten ist das Thema „Toter Winkel“ ein Dauerthema, das nie an Aktualität und Wichtigkeit verliert. Für die Veranstaltungen vor Ort können bei der Landesverkehrswacht Plänen ausgeliehen werden.

Senioren

Fit mit dem Fahrrad

Der im Zuge des demographischen Wandels steigende Anteil älterer Menschen wird im Allgemeinen mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen und funktionellen Einschränkungen für die Betroffenen in Verbindung gebracht. Regelmäßiges Fahrradfahren hat für den Erhalt von Selbständigkeit und Mobilität im Alter eine enorme Bedeutung und ermöglicht eine positive Beeinflussung des Alternsprozesses auf unterschiedlichsten Ebenen.

Seit 2011 bietet die Unfallforschung der Versicherer (UDV) in Kooperation mit der Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. und mit Unterstützung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr erstmals die Aktion „Fit mit dem Fahrrad“ an, die sich gezielt an Radler über 50 Jahre richtet. Im

modular aufgebauten Trainingsprogramm werden neben Ausdauer, Kraft und Schnelligkeit in erster Linie kognitive Fähigkeiten, Koordination, Gleichgewicht, Wahrnehmung, Aufmerksamkeit und Konzentration trainiert. Zur Förderung des Alltagstransfers der Programminhalte wird den Teilnehmern zusätzlich Handlungs- und Effektwissen in Bezug auf Trainingseffekte und Trainingsmethoden vermittelt.

Fahrrad...aber sicher!

Schon traditionell veranstalten die Verkehrswachten seit Ende der 90-er Jahre mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums Verkehrssicherheitstage zum Thema „Fahrrad...aber sicher!“. Sie richten sich an Radfahrerinnen und Radfahrer aller Altersgruppen. Mit dem Programm soll den Teilnehmern verkehrssicheres Radfahren vermittelt werden und

gleichzeitig auch für das Verkehrsmittel Fahrrad geworben werden.

Die sogenannten Aktionstage, die allein oder in Zusammenarbeit mit Partnern aus den Bereichen Wirtschaft oder Medien in den jeweiligen Städten durchgeführt werden, nutzen die Verkehrswachten für eine umfangreiche Informationsweitergabe zum sicheren Radfahren. Gleichzeitig nutzen die Verkehrswachten vor Ort die Chance die Öffentlichkeit für dieses Thema zu sensibilisieren. Immer wieder ist bei diesen Veranstaltungen die Zusammenarbeit mit der örtlichen Polizei sehr erfolgreich, sei es beim Sicherheitscheck der Fahrräder mit anschließender Reparatur kleiner Mängel oder bei der Codierung von Rädern. Mit der in den Rahmen eingeschlagenen Nummer lässt sich das Rad selbst nach einem Diebstahl immer wieder seinem Besitzer zuordnen.

- 1 2 *Im Rahmen der Velofit-Ausbildung wird auf die sichere Beherrschung des Rades viel Wert gelegt (Fotos: Verkehrswacht Medien und Service-Center (VMS)).*
- 3 4 *Velofit – Grundlagen für die Radfahrausbildung werden im Sportunterricht bereits durch den Einsatz von Rollbrettern trainiert (Fotos: Verkehrswacht Medien und Service-Center (VMS)).*
- 5 *Das Fahren im „Toten Winkel“ stellt eine besondere Gefahrensituation dar (Foto: Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)).*
- 6 *Die Demonstration der Verkehrswacht zum Thema „Toter Winkel“ veranschaulicht Kindern die Gefahrensituation (Foto: Verkehrswacht Wolfsburg e.V.).*
- 7 *„Fit mit dem Fahrrad“ hilft Senioren sich sicher auf dem Fahrrad zu bewegen (Foto: Unfallforschung der Versicherer (UDV)).*
- 8 *„Fahrrad...aber sicher!“ – Auch Codieraktionen gehören zum Standardangebot der Verkehrswachten (Foto: Verkehrswacht Wolfsburg e.V.).*



4



5



6

Vorfahrt für den Radverkehr – Auf Radschnellwegen zügig und sicher ans Ziel | Ein Projekt der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg

Dr. Solveigh Janssen, Region Hannover

Ausgangssituation

Die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg hat Mobilität als eines Ihrer Schwerpunkthemen definiert. Im Jahr 2008 konnte mit Förderung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine „Radverkehrsstrategie“ für die Metropolregion entwickelt werden (www.metropolregion.de). Als ein Schwerpunkt für die Fortsetzung hat sich das Thema Radschnellwege herauskristallisiert. Die Umsetzung von Radschnellwegen als innovativer Ansatz zur Förderung des Alltagsradverkehrs hat in der Folgezeit eine starke Dynamik erfahren. Von den Beteiligten wird darin eine reelle Chance gesehen, mit derartigen attraktiven Angeboten neue Potenziale für den Radverkehr zu gewinnen und dadurch wesentlich zu einer umweltverträglichen Bewältigung des alltäglichen Verkehrs beizutragen. Mit Förderung des BMVBS wurde das Thema Radschnellwege in einer Machbarkeitsstudie erstmalig systematisch untersucht.

Das Projekt hat sich zu einem Leuchtturmprojekt entwickelt und wird derzeit bundesweit intensiv diskutiert. Die Zeit ist günstig für Radschnellwege:

- Ziele und Anforderungen aus Klimaschutzrahmenprogrammen,

- die starke Zunahme von Elektrofahrrädern,
- steigende Energiekosten sowie
- Aspekte der Gesundheitsförderung erhöhen die Bedeutung eines attraktiven und sicheren Radverkehrs.

Auch die Erkenntnisse aus aktuellen Mobilitätshebungen bestätigen diese Entwicklung:

- Die mittleren Wegeweiten im Radverkehr nehmen zu,
- speziell in weiteren Entfernungsbereichen sind überdurchschnittliche Zunahmen zu verzeichnen,
- insbesondere viele große Städte haben starke Zunahmen des Radverkehrsanteils zu verzeichnen und
- bei den jüngeren Erwachsenen ist eine Tendenz zu einer geringeren Autoorientierung zu erkennen.

Was sind Radschnellwege?

Radschnellwege sind ein neues, hochwertiges Netzelement für den Alltagsradverkehr in Deutschland, das den Radfahrenden im Entfernungsbereich über 5 km ein attraktives Fahren erlaubt. Sie richten sich im Wesentlichen an den Alltagsradverkehr (vor allem für Berufs- und Ausbildungswege) in Ballungs- und Verdichtungsräumen. An Radschnellwegen

werden besondere Qualitätsanforderungen gestellt: Sie sollen insbesondere ein zügiges Fahren und geringe Zeitverluste durch Anhalten und Warten an Knotenpunkten ermöglichen, auf bestehenden Wegen verlaufen und integrierter Bestandteil kommunaler Radverkehrsnetze sein.

Anforderungen an Radschnellwege

Führung möglichst unabhängig vom Kraftfahrzeugverkehr

- Bei starkem Kraftfahrzeugverkehr straßenbegleitend mit baulicher Trennung
- In verkehrssarmen Straßen im Mischverkehr (z. B. als Fahrradstraße)

Ausreichende Dimensionierung; möglichst 4,00 m Breite im Zweirichtungsbetrieb

Sicheres Befahren auch bei hohen Geschwindigkeiten bis zu 30 km/h

Direkte, weitgehend unwegefrie Linienführung

Hohe, witterungsunabhängige Belagsqualität

Geringe Zeitverluste durch Anhalten und Warten

Bevorzugung bei der Querung von Nebenstraßen

Vermeidung von Netzhindernissen (z. B. Umlaufsperrern, scharfe Knicke)

Durchgängige Beleuchtung

Regelmäßige Wartung, Reinigung und Winterdienst; Servicehotline

Durchgängige Zielwegweisung

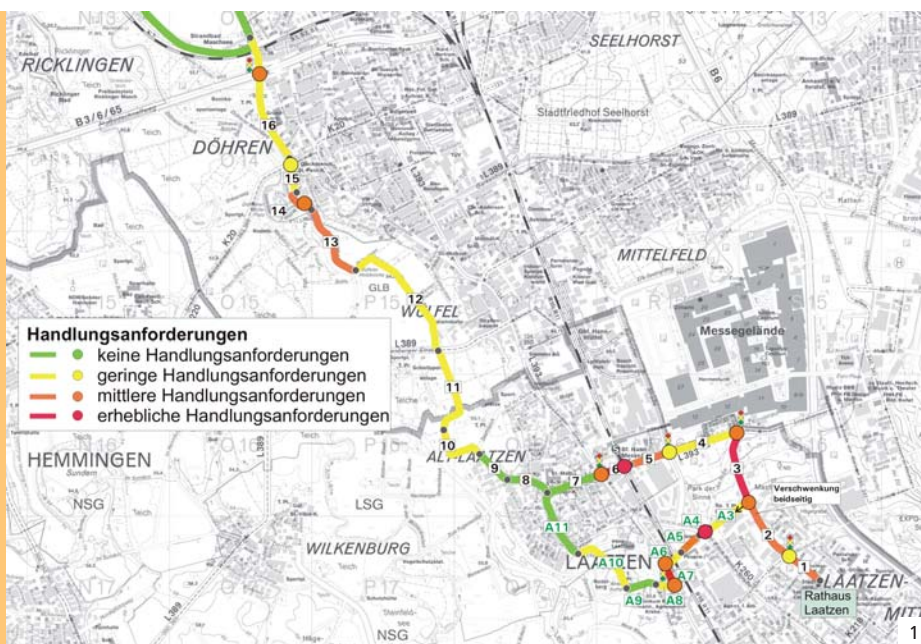
Gutes Informationsangebot (Karten, Internet)

Machbarkeitsstudie Radschnellwege

In der Anfang 2011 abgeschlossenen Machbarkeitsstudie wurden für Radschnellwege grundsätzlich geeignete Relationen auf Grundlage eines konkreten Anforderungskataloges geprüft und das mögliche Radverkehrspotenzial ermittelt.

Ziel der Untersuchung war,

- die Machbarkeit von Radschnellwegen generell zu bewerten,
- die grundsätzliche Übertragbarkeit des Ansatzes zu berücksichtigen,
- Maßnahmenkonzepte und mögliche Hemmnisse zur Umsetzung der Radschnellwege aufzuzeigen,



- die Standards für Radschnellwege im Hinblick auf die unterschiedlichen Anforderungen und Problemstellungen weiterzuentwickeln sowie
- die Kosten für die Umsetzung abzuschätzen.

In dem zweistufig angelegten Verfahren wurden zunächst sechs Routen untersucht. Aus der Zustandsanalyse und den definierten Qualitätsanforderungen wurde der Handlungsbedarf für jede Strecke abgeleitet. Die Ergebnisse der ersten Stufe zeigen, dass aus verkehrlicher Sicht alle untersuchten Routen als Radschnellwege geeignet sind. In der zweiten Stufe erfolgte eine vertiefende Machbarkeitsuntersuchung von drei besonders geeigneten Relationen

- Wolfenbüttel – Braunschweig (ca. 12 km): Mittel- und Oberzentrum,
- Rosdorf – Göttingen (ca. 10 km): Innenstadtnahe Führung,
- Garbsen – Hannover (ca. 14 km): Stadt – Umland.

In der vertiefenden Untersuchung wurde zusätzlich ein Maßnahmenkatalog für die Erreichung eines Radschnellwegestandards erarbeitet und eine erste Kostenschätzung vorgenommen.

Fachdialog Radschnellweg

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sowie die grundsätzlichen Überlegungen zu Radschnellwegen wurden von der Metropolregion und dem BMVBS auf einem bundesweiten Fachdialog im November 2011 in Hannover einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert. Vorrangiges Ziel der Veranstaltung war, mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik,



2



3

Verwaltung und Fachverbänden sowie weiteren Interessierten in einen breiten Dialog einzutreten.

Der Fachdialog hatte eine sehr gute Resonanz und soll dazu beitragen, die Realisierungschancen dieses neuen Elements für Politik, Verwaltung und Bürger hinsichtlich der Maßnahmen und Kosten transparent zu machen und eine sachgerechte Diskussion in den Kommunen zu unterstützen. (Dokumentation unter www.metropolregion.de).

Ausblick

Radschnellwege sind geeignet, den Alltagsradverkehr zu fördern und Verlagerungen vom Pkw auf das Rad zu bewirken. Der politische Wille und die Unterstützung zur Umsetzung in den beteiligten Kommunen ist groß. Es gibt bereits eine Nachfrage nach Folgeprojekten. In der Region Hannover erfolgt für die Route Laatzen – Hannover eine vertiefte Machbar-

keitsuntersuchung außerhalb der Förderung des BMVBS.

Die Umsetzung wird insbesondere davon abhängen, noch bestehende Nutzungskonflikte und die Finanzierungsproblematik zu lösen. Bisher gibt es kein spezielles Förder – bzw. Finanzierungsinstrument für Radschnellwege. In Gesprächen mit dem Bund und dem Land gilt es dafür Lösungsmöglichkeiten zu erkunden und auszuloten. Wünschenswert wäre es, dies in einem Modellvorhaben mit Pilotstrecken unterschiedlicher Charakteristik sowie einer begleitenden Forschung umzusetzen. Auch in die Fortschreibung des nationalen Radverkehrsplans des Bundes (NRVP 2013-2020) wird das Thema Radschnellwege aufgenommen. Parallel werden die Kommunen das Projekt mit der nächsten Planungsstufe konkretisieren und zeitnah die planerischen Voraussetzungen für eine Umsetzung schaffen.

1 Bewertung des Bestandes und des Ausbaubedarfs am Beispiel Hannover – Laatzen (1. Entwurf).

2 Radschnellwege in den Niederlanden, Beispiel Nijmegen (Foto: Solveigh Janssen).

3 Abschnitt mit bereits gutem Qualitätsstandard und geringen Handlungserfordernissen: geplanter Radschnellweg Garbsen – Hannover (Foto: SHP Ingenieure).

4 Radschnellwege sollten als hochwertige, eigenständige Verkehrsanlage konzipiert werden. Dazu gehören die Betonung der besonderen Charakteristik durch eine unverwechselbare Kennzeichnung und Beschilderung (noch nicht abgestimmter Vorschlag: rote Randmarkierung, blaue Radschnellwege-Piktogramme) (Foto: Solveigh Janssen, Montage: SHP Ingenieure).

5 Möglichkeiten einer Beschilderung für einen Radschnellweg.

6 130 Teilnehmende am Fachdialog Radschnellwege aus dem ganzen Bundesgebiet zeigen das große Interesse am Thema (Foto: Gudrun Hartwig).



4



5



6

Folgerungen aus der StVO-Novelle für die Radverkehrsführung an Bundes- und Landesstraßen

Dankmar Alttz, Planungsgemeinschaft Verkehr

Ausgangslage

Mit der StVO-Novelle von 1997 (sogenannte „Radfahrer-Novelle“) traten wesentliche Neuerungen zur Regelung des Radverkehrs in Kraft, die auch Auswirkungen auf die baulichen und betrieblichen Aspekte der Radverkehrsführung an klassifizierten Straßen haben. Aufbauend auf den Erfahrungen mit dieser Novelle wurden 2009 zahlreiche weitere den Radverkehr betreffende Anpassungen der StVO und der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) vorgenommen¹. Ziel dieser Änderungen war eine Straffung und Vereinfachung der Bestimmungen. Den örtlichen Behörden sollten so mehr Handlungsspielräume sowie eine größere Flexibilität zum Einsatz ortsangepasster Lösungen eingeräumt werden.

Die im Jahr 2010 erschienenen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der FGSV greifen die neuen verkehrsrechtlichen Bestimmungen auf und verbinden sie mit dem aktuellen Erkenntnisstand zur Führung des Radverkehrs. Sie entsprechen damit dem „Stand der Technik“ und werden in diesem Sinne in Niedersachsen auch beim Neu- oder Umbau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen berücksichtigt.

Radwegebenutzungspflicht

Seit 1997 dürfen Radwege nur noch als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Verkehrsablaufes tatsächlich erforderlich ist und die in den VwV-StVO angegebenen Mindestanforderungen eingehalten sind. 2009 wurde als weitere Anforderung ergänzt, dass auch für den Fußgängerverkehr ausreichende Flächen zur Verfügung stehen müssen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat im November 2010 in einem Grundsatzurteil diese Anforderungen bekräftigt und betont, dass für den Radverkehr die Fahrbahnnutzung den Regelfall darstellt. Eine Radwegebenutzungspflicht darf demnach nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das

allgemeine Risiko erheblich übersteigt.

Innerorts ist dies in der Regel nur bei Vorfahrtsstraßen mit starkem Kfz-Verkehr gegeben.

In der Praxis ist der Umgang mit dieser Regelung vielfach noch durch Unsicherheiten gekennzeichnet. Gerade für das Land Niedersachsen mit seinem umfangreichen Bestand an – oft bereits älteren – Radwegen an Bundes- und Landesstraßen ergeben sich in diesem Zusammenhang zahlreiche Fragen. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) beabsichtigt deshalb, an Hand einer Bewertung konkreter Beispiele aus ihrem Zuständigkeitsbereich Folgerungen in Hinblick auf einen weitgehend einheitlichen, praxisgerechten Umgang mit den Regelungen zur Radwegebenutzungspflicht abzuleiten². Als Zwischenstand dieser Studie können folgende Hinweise gegeben werden:

- Ein baulicher Radweg ohne Benutzungspflicht bleibt verkehrsrechtlich ein Radweg, der jedoch nicht mehr von allen Radfahrern genutzt werden muss. Da die meisten Radfahrer diese Anlagen erfahrungsgemäß weiterhin nutzen, dürfen sie nicht als „Radwege 2. Klasse“ behandelt werden. Insbesondere muss die Einhaltung der Sicherheitsanforderungen entsprechend den technischen Regelwerken gewährleistet sein. Bei der Bedarfsermittlung für den Umbau bzw. die Erneuerung vorhandener Radwege sollten deshalb auch nicht benutzungspflichtige Anlagen in die Prüfung einbezogen werden.
- Wird für einen Radweg die Benutzungspflicht aufgehoben, bleibt er (auch ohne

Beschilderung) straßenrechtlich ein „vollwertiger“ Radweg. Er bleibt damit auch in der Baulast des jeweiligen Straßenbaulastträgers. Dies gilt auch für gemeinsame Geh- und Radwege außerhalb einer Ortsdurchfahrt.

- Bei Aufhebung der Benutzungspflicht eines innerörtlichen gemeinsamen Geh- und Radweges mittels der Beschilderung „Gehweg/Radverkehr frei“ sind die Zuständigkeiten durch Vereinbarungen zwischen Straßenbaulastträger und Gemeinde auf Grundlage der Ortsdurchfahrts-Richtlinien zu regeln.
- Der Übergang von einer benutzungspflichtigen Führung außerorts in eine nicht benutzungspflichtige Führung innerorts sollte vor Ort so platziert werden, dass ein sicherer Wechsel vom Radweg auf die Fahrbahn, bei Zweirichtungsradswegen auch in Verbindung mit einem Wechsel der Fahrbahnseite, gewährleistet werden kann.
- In bestimmten Fällen kann auch der Neubau eines Radweges, für den die hohen verkehrsrechtlichen Anforderungen an eine Benutzungspflicht nicht gegeben sind, aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll sein, z.B. um schutzbedürftigen Radfahrern ein Angebot zu verschaffen (Schulwegsicherung), oder bei einer Autobahnumleitungsstrecke, die nur sporadisch starken Verkehr aufweist.
- Entsprechend gilt in Niedersachsen auch für den Bau von Radwegen in kommunaler Baulast, dass eine Förderung nach dem



Entflechtungsgesetz unabhängig von der Ausweisung einer Benutzungspflicht in Betracht kommt, wenn für den Radweg ein richtlinienkonformer Bedarf nachgewiesen wird.³

- Die Kennzeichnung von Radverkehrsanlagen soll dem Grundsatz der Einheit von Entwurf und Betrieb entsprechen und damit ein regelkonformes Verhalten der Radfahrer fördern.

Hinweise zu einzelnen Radverkehrsführungen

- **Gemeinsame Geh- und Radwege** kommen innerorts nur im Ausnahmefall in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist. In vielen ländlichen Ortsdurchfahrten mit geringem Rad- und Fußgängerverkehr können sie gleichwohl eine verkehrlich angemessene Führungsart sein. Seit der Neufassung der Ortsdurchfahrten-Richtlinien im Jahr 2008 ist beim Bau gemeinsamer Geh- und Radwege zwischen Straßenbaulastträger und Kommune eine Vereinbarung über eine hälftige Kostenteilung für Bau und Unterhaltung der Anlage zu schließen. Die NLStBV hat darauf aufbauend ein Verfahren entwickelt, durch das ein vorhandener Gehweg in Abhängigkeit von dessen Breite und baulichem Zustand mit in die Kostenteilungsberechnung einbezogen wird⁴. Damit können finanzielle Vorleistungen der Kommune für den Bau des Gehweges berücksichtigt werden.
- **Zweirichtungsradswege** sind innerorts wegen der besonderen Gefahren des Linksfahrens nur in Ausnahmefällen vorzusehen.



Werden sie dennoch angelegt, sind an Knotenpunkten besondere Sicherungsmaßnahmen erforderlich.

Mit Inkrafttreten der StVO-Novelle besteht die Möglichkeit zur Einräumung eines Benutzungsrechtes (Zusatzschild „Radverkehr frei“) in Fahrtrichtung links. Dies ist z.B. sinnvoll, wenn dadurch gefährliche Fahrbahnquerungen vermieden oder an eine gesicherte Querungsstelle verlagert werden können. Endet (bzw. beginnt) an der Orts-einfahrt ein außerörtlicher Zweirichtungsradsweg, ist an dieser Stelle gemäß der VwV-StVO von 2009 eine sichere Querungsmöglichkeit erforderlich. Dafür sind z.B. Mittellinien geeignet, die bei entsprechender Ausbildung auch auf ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau in der Ortslage hinwirken können⁵.

- Wegen der überwiegend guten Erfahrungen mit **Schutzstreifen** sind die bisher engen Einsatzgrenzen mit der VwV-StVO 2009 entfallen. Sie eignen sich besonders in Straßen, in denen benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen nicht in ausreichender Qualität geschaffen werden können oder gemäß StVO nicht erforderlich sind. In Niedersachsen werden Schutzstreifen deshalb bereits seit einigen Jahren verstärkt auch in Ortsdurchfahrten von Bundes-

und Landesstraßen eingesetzt, oftmals im Zusammenhang mit ohnehin erforderlichen Deckenerneuerungsmaßnahmen⁶.

Der Einsatz von **Schutzstreifen außerorts** ist bisher mangels Erfahrungen gemäß VwV-StVO nicht zulässig. Die niedersächsischen Landkreise Northeim und Grafschaft Bentheim initiieren derzeit zusammen mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern und Landkreisen anderer Bundesländer ein im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans gefördertes Modellvorhaben, bei dem dieses in den Niederlanden bereits bewährte Element für das Einsatzfeld gering belasteter klassifizierter Straßen erprobt werden soll.

- 1) Auf Grund von Formfehlern wurde die StVO-Novelle im April 2010 zurückgezogen. Sie soll in 2012 erneut in Kraft treten. Die VwV-StVO vom September 2009, die die wichtigsten Neuerungen enthält, ist von den Formfehlern nicht betroffen und weiterhin gültig.
- 2) Bearbeitung durch Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover. Fertigstellung vorr. Frühjahr 2012
- 3) Schreiben des Nds. Verkehrsministers Jörg Bode an den Landesverband des ADFC vom 17.08.2011
- 4) Rundschreiben der NLStBV vom 16.08.2010
- 5) Vgl. Broschüre „Mittellinien in Ortsfahrten“. Hrsg.: NLStBV, Erscheinungsjahr 2002
- 6) Vgl. Broschüre „Schutzstreifen für den Radverkehr in Ortsdurchfahrten“. Hrsg.: NLStBV, Erscheinungsjahr 2007



- 1 Baulicher Radweg ohne Benutzungspflicht (Soltau, B 3).
- 2 Ausweisung Gehweg/Radverkehr frei nach Aufhebung der Benutzungspflicht eines zuvor bestehenden gemeinsamen Geh- und Radweges (Gieboldehausen, B 27) (Foto: NLStBV).
- 3 Ungünstige Lage des Überganges eines benutzungspflichtigen Zweirichtungsradsweges außerorts in eine Führung mit Wahlmöglichkeit (Vierde, L 163) (Foto: NLStBV).
- 4 Die Beschilderung des Seitenraumes entspricht nicht der baulichen Ausbildung des Seitenraumes (Achim, L 158) (Foto: NLStBV).
- 5 Anlage von Schutzstreifen in Zusammenhang mit einer Fahrbahnerneuerung (Bergen, L 281).

Jury des Landespreises und Kontakte

Mitglieder der Jury im Jahr 2011:

Meinhard Abel

Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund
Arnswaldtstraße 28
30159 Hannover

Dankmar Alrutz

Planungsgemeinschaft Verkehr
Große Barlinge 72a
30171 Hannover

Karl-Heinz Bley, MdL

Zum Auetal 18
49681 Garrel

Enno Hagenah, MdL

Meterstraße 28
30169 Hannover

Anja Heuck

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

Dieter Schulz und Peter Hofmann

ADFC-Landesverband Niedersachsen
Leonhardtstraße 6
30175 Hannover

Jürgen Tiemann

Niedersächsischer Städtetag
Prinzenstraße 23
30159 Hannover

Ursula Weisser-Roelle, MdL

Görgesstraße 3
38118 Braunschweig

Gerd Will, MdL

Möwenstraße 23
48527 Nordhorn

Ansprechpartner für die Textbeiträge:

Planungsgesellschaft

Grafenschaft Bentheim mbH

Dr. Holger Kloth
van-Delden-Straße 1 - 7
48529 Nordhorn
Telefon (05921) 961624
holger.kloth@grafenschaft.de

Landkreis Northeim

Stabsstelle Wirtschaftsförderung und Tourismus
Steffen Gröbel
Scharnhorstplatz 6
37154 Northeim
Telefon (05551) 9149915
sgroebel@landkreis-northeim.de

Planungsgemeinschaft Verkehr

Dankmar Alrutz
Große Barlinge 72a
30171 Hannover
alrutz@pgv-hannover.de

Niedersächsisches Ministerium für

Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Anja Heuck
Friedrichswall 1
30159 Hannover
Telefon (0511) 120-7878
anja.heuck@mw.niedersachsen.de

Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

Geschäftsführerin
Cornelia Zieseniß
Arndtstraße 19
30167 Hannover
Telefon (0511) 357726-8
zieseniß@landesverkehrswacht.de

Region Hannover

Fachbereich Planung und Raumordnung
Dr. Solveigh Janssen
Höltstraße 17
30171 Hannover
Telefon (0511) 616-22550
solveigh.janssen@region-hannover.de

TourismusMarketing Niedersachsen GmbH

Karin Proell
Projektmanagement Radtourismus
Essener Straße 1
30173 Hannover
Telefon (0511) 27048842
proell@tourismusedniedersachsen.de



Die bisherigen Endrundenteilnehmer des Landespreises



Fahrradfreundliche
Kommune
Niedersachsen





Neun Bundesländer als Nachbarn

Bei uns guckt halt jeder gern ab.



Mehr zu unseren Innovationen:
www.innovatives.niedersachsen.de



Niedersachsen

Sie kennen unsere Pferde. Erleben Sie unsere Stärken.

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

Fotonachweis (soweit nicht anders vermerkt):
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Planungsgemeinschaft Verkehr
Titel, S. 3 unten, S. 4 links, S. 13, S. 22: thinkstockphotos.com
S. 14: TourismusMarketing Niedersachsen, Peter Hamel