

Dokumentation
guter Beispiele
2014



Fahrradland Niedersachsen

Landespreis Fahrradfreundliche Kommune
2014 – Radtourismus
und Aktuelles zum Radverkehr



Niedersachsen



Vorwort



Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich freue mich, Ihnen unsere neue Ausgabe der Broschüre „Fahrradland Niedersachsen“ präsentieren zu können. Auch in diesem Jahr stehen die aktuellen Themen des Radverkehrs im Mittelpunkt. Neben der Dokumentation des Landespreises „Fahrradfreundliche Kommune 2014“ gibt es zahlreiche Informationen rund um das Thema „Radverkehr in Niedersachsen“.

Im Jahr 2014 stand mit dem Thema „Rad-tourismus“ ein absolutes Top-Thema des Radverkehrs im Fokus des Wettbewerbes „Fahrradfreundliche Kommune“. Bei dem Thema beeindruckten alle Teilnehmer mit ihren Präsentationen und belegten damit unter anderem die Stärke des Reiselandes Niedersachsen im Marktsegment Radtourismus. Zahlreiche Kommunen und regionale Tourismusorganisationen haben nicht zuletzt mit erheblicher Landesförderung attraktive touristische Angebote geschaffen. Nicht ohne Grund wurde Niedersachsen in der aktuellen ADFC-Radreiseanalyse auf Platz 10 der beliebtesten Radreisedestinationen gelistet.

Der Wettbewerb im Jahr 2015 widmet sich dem Schwerpunktthema „Fahrrad und Beruf“ und wird der letzte dieser Art sein. Gleichzeitig wird die landesweite Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) e.V. gegründet. Als Land begrüßen wir diese Ent-

wicklung außerordentlich und werden daher auch die Vereinsgründung in den ersten Jahren finanziell begleiten. Zusammen mit der neuen AGFK e.V. werden wir zukünftig die „Fahrradfreundlichen Kommunen“ unseres Landes zertifizieren. Als Schirmherr dieses Vereins freue ich mich, dann das Label „Fahrradfreundliche Kommune“ verleihen zu können.

Daher möchte ich Sie, meine Damen und Herren, dazu motivieren, der Arbeitsgemeinschaft beizutreten und das Radverkehrsnetzwerk zu unterstützen. Gemeinsam werden wir damit den Radverkehr in Niedersachsen weiterentwickeln und die Fahrradfreundlichkeit unseres schönen Bundeslandes nachhaltig verbessern können.

Olaf Lies
Niedersächsischer Minister
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Inhaltsverzeichnis

Landespreis Fahrradfreundliche Kommune

Fahrradland Niedersachsen I Der Wettbewerb	5
Landkreis Celle I Preisträger 2014	6
Landkreis Cuxhaven	8
Stadt Aurich	10
Stadt Brake	12
Region Hannover – Wasserzeichen am Grünen Ring I Sonderpreis 2014	14
Samtgemeinde Uelsen – Literaturwegen II	15
Landespreis 2015 und Ausblick	16

Aktuelles zum Radverkehr

Radeln für Klima und Gesundheit – Sommeraktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ in Niedersachsen	17
Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) stellt sich professionell auf	18
Qualitätsoffensive am Weser-Radweg und gemeinsame Vermarktung über die Weser-Radweg Infozentrale	20
Fahrrad-KulTour in Niedersachsen – Von Max und Moritz, Weltvermessern und Kunstlandschaften	22
Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur durch die zunehmende Nutzung von Pedelecs	24
STADTRADELN – Radeln für ein gutes Klima: auch in Niedersachsen!	26
Radverkehrsanalyse Niedersachsen – Radtourismus „gemessen und gewogen“	28
Das Ziel: „Der Fahrradfreundliche Betrieb“	28
„Lass das Auto stehen, wir gehen feiern“ – Ist betrunken auf dem Fahrradsattel weniger gefährlich?	29
Fit mit dem Fahrrad – Eine Erfolgsstory	30
Oldenburger Verkehrssicherheitstage: „Radfahren – aber sicher! ... und wie fährst Du?“	31
ADFC-Fahrradklima-Test 2014	32
eRadschnellweg Göttingen	32
Sicher auf dem Fahrrad – Neue Auflage	33
StVO-Sonderseminar „Mit Sicherheit mehr Radverkehr“	33
Jury des Landespreises und Kontakte	34
Die Endrundenteilnehmer des Landespreises 2014 – Radtourismus	35



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 dreizehn 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)**

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 **Radtourismus** 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 Wettbewerbs 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 2014 haben sich 14 Kommunen für den Landespreis beworben. In die Endrunde kamen die Landkreise Celle und Cuxhaven sowie die Städte Aurich und Brake. Der Landespreis **„Fahrradfreundliche Kommune 2014“** wurde an den Landkreis Celle für sein besonderes Engagement im Bereich Radtourismus verliehen. Der Gewinner erhielt zusätzlich zur repräsentativen Wandtafel ein Preisgeld in Höhe von 25.000 Euro. Die Region Hannover kam gemeinsam mit der Samtgemeinde Uelsen in die Endrunde für den Sonderpreis, der für eine besondere Einzelaktivität verliehen wird. Für ihr Engagement am „Grünen Ring“ erhielt die Region Hannover den mit 1.000 Euro dotierten Sonderpreis.

Die vorliegende Broschüre zeigt am Beispiel des Landespreisträgers und der Endrundenteilnehmer des Jahres 2014 eine Auswahl aus dem Spektrum guter und vorbildhafter Maßnahmen aus dem Bereich Radtourismus.

Bewertet wurden:

- Konzeptionelle Grundlagen
- Ausbau touristisches Radverkehrsnetz (Themenrouten und freizeitorientiertes Radverkehrsnetz)
- Qualitätssicherung der Wegeinfrastruktur
- Ausbau und Qualitätssicherung begleitender Infrastruktur
- Zusammenarbeit mit den Tourismusverbänden und anderen Handlungsträgern
- Aktivitäten anderer Akteure
- Vermarktung des radtouristischen Angebotes

Im Jahr **2015** wird der Preis zum Thema **„Fahrrad und Beruf“** ausgelobt (vgl. S. 16).

Auch die diesjährige Broschüre beinhaltet zusätzlich zur Vorstellung der Endrundenteilnehmer wieder aktuelle Themen aus dem Radverkehrsbereich.



1 Bilge Tütünkardes, Teamleiterin des Teams Regionale Naherholung der Region Hannover freut sich über den Sonderpreis und einen Scheck über 1.000 Euro, den Verkehrsminister Olaf Lies ihr überreicht.

2 Herr Gerald Höhl, Kreisrat und Dezernent im Landkreis Celle, freut sich gemeinsam mit Yvonne Graul vom Amt für Wirtschaftsförderung, Bauen und Kreisentwicklung, der Beauftragten für Radverkehr Frau Leimcke-Kuhlmann sowie Elmar Best von der Lüneburger Heide GmbH über die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ als Anerkennung für das Engagement des Landkreises im Bereich Radtourismus und über das Preisgeld in Höhe von 25.000 Euro.

Landkreis Celle | Preisträger 2014

In dem rund 175.000 Einwohner zählenden Landkreis Celle mit seinen insgesamt 13 Städten und Gemeinden spielt vor allem der Naturtourismus eine wesentliche Rolle. So ist der gut 1.500 km² große Landkreis Träger des 480 km² großen Naturparks Südheide, der fast gänzlich als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen ist. Zehn Naturschutzgebiete und die großflächigen Teile des Naturparks, die zum europäischen Schutzgebietssystem Natura 2000 gehören, sichern die wichtigsten Bereiche für den Naturschutz. Für die Förderung des Radtourismus ergeben sich aus diesen schutzwürdigen Gebieten heraus besondere Herausforderungen, da sie zum einen den besonderen Reiz für die Radtouristen darstellen, zum anderen aber auch Restriktionen für Führung und Ausbau der Infrastruktur bedeuten.

Die Radtouristen sind im Naturpark willkommene Gäste. Das sieht man daran, dass der Landkreis für den Ausbau und Erhalt der radtouristischen Infrastruktur in den letzten 5 Jahren rund 1,3 Mio. Euro investiert hat und zusätzlich dazu eine konzeptionelle Grundlage geschaffen hat. Erstmals wurde im Jahr 2007 – in Zusammenarbeit mit den im Naturpark liegenden und angrenzenden Gemeinden – ein Konzept zu Radthementouren im Naturpark Südheide erstellt. Diese 22 bis 66 km langen Routen wurden in das bereits vorhandene ausgeschilderte Radverkehrsnetz des Landkreises Celle integriert. Auf ihnen erleben Radfahrende 10 verschiedene Gesichter des Naturparks Südheide. Zwischenzeitlich konnte eine eigene Broschüre zu diesen Radthemenrouten erstellt werden. Auch Informationstafeln zu den Routen konnten etabliert werden. Die Infotafeln befinden sich z.T. an den neu gestalteten Wanderparkplätzen im Naturpark und bieten somit auch den Tagestouristen einen guten Ausgangspunkt für die Themenrouten. Alle Routen sind zur besseren Orientierung mit einem eigenen Logo gekennzeichnet.

Die Ausbaustandards der Radthemenrouten entsprechen in der Regel den Anforderungen aus den „Empfehlungen für Radverkehrs-

anlagen“ (FGSV, ERA 2010), wobei die heidety-pischen Sandböden und die zu beachtenden Anforderungen des Naturschutzes auch Anpassungen erforderlich machten.

Auf ihren Touren können Radtouristen im Naturpark Südheide an gut 30 Rastplätzen pausieren. Im Jahr 2011 wurden 14 von ihnen komplett neu gestaltet und mit einer neuen Infrastruktur ausgestattet. Hier sind Tisch-Bank-Kombinationen, Fahrradanhänger, teilweise Grill- und Spielmöglichkeiten sowie Schutzhütten entstanden. Im Sommer werden sie zusätzlich mit mobilen Toiletten und Mülleimern ausgestattet. Zur Gewährleistung des intakten Zustandes werden diese Plätze zweimal die Woche von Mitarbeitern des Naturparks kontrolliert, die Kosten dafür übernimmt der Landkreis.

Auf allen Radrouten im Naturpark können sich die Radfahrenden an insgesamt 68 Infotafeln in einheitlichem Layout orientieren und erhalten Informationen zur Umgebung. Entlang des im Naturschutzgebiet liegenden Lutter-Radweges wurden zusätzlich zu 4 Informationstafeln an den Start- und Endpunkten weitere 21 Pulttafeln mit Informationen zum Naturschutz am jeweiligen Standort aufgestellt.

Daneben finden sich entlang der Themenrouten noch weitere infrastrukturelle Einrichtungen,

die für Radtouristen von Interesse sind. An der Touristinformatio in Hermannsburg wurde beispielsweise eine Ladestation für E-Bikes eingerichtet. Darüber hinaus gibt es bereits Vorplanungen des Kulturraumes Oberes Örtzel, auch im Naturpark Südheide Ladestationen mit erneuerbaren Energien zu installieren.

Damit sich die Radtouristen bereits zu Hause auf die Touren vorbereiten können, sind die Radrouten in einem interaktiven Tourenportal – dem „Region Celle Navigator“ hinterlegt (www.region-celle-navigator.de). Hier finden Interessierte neben Tourenvorschlägen mit Hinweisen zu Sehenswürdigkeiten, Einkehrmöglichkeiten etc. auch die Option ihre eigene Tour zu entwickeln und als GPS-Track auf ihr eigenes Navigationsgerät zu laden.

Um das radtouristische Angebot im Naturpark noch zu erweitern, wird eine gute Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis und den Naturparkgemeinden angestrebt. In enger Abstimmung mit diesen erfolgt z.B. die Weiterentwicklung des radtouristischen Angebotes. Dazu gehört u.a. die Ausstattung der Radwege mit Schutzhütten und Informationstafeln sowie die Erneuerung von Park- und Grillflächen.

Die Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis und weiteren Handlungsträgern bezieht sich





2



3a



3b

aber nicht nur auf die Entwicklung neuer Angebote, auch die Erhaltung und Pflege des bereits Vorhandenen wird im Landkreis in Kooperation ausgeführt. Klare Vereinbarungen regeln dabei die Zuständigkeiten zwischen den Gemeinden und dem Landkreis. Dementsprechend erfolgen ergänzend zu den jährlichen Kontrollen des Landkreises mindestens zweimal im Jahr Kontrollen der touristischen Infrastruktur durch die Gemeinden. Im Anschluss daran übernimmt der Landkreis die Mängelbeseitigung. Die Gemeinden haben jeweils eigene Strategien zur Qualitätssicherung entwickelt. So beschäftigt die Gemeinde Hermannsburg in den Sommermonaten eine Saisonkraft, die Bänke, Ausschilderungen und weitere touristische Infrastruktur kontrolliert und die Mängel meldet. Die Naturparkgemeinde Faßberg möchte – erstmalig im Naturpark Südheide – ehrenamtliche Radwegpaten zur Qualitätssicherung der Wege einsetzen, welche die Gemeinden bei der Wartung und Pflege der Routen unterstützen.

Die Verkehrssicherungspflicht wird im Regelfall entsprechend der Baulastträgerschaft übernommen. Der Landkreis übernimmt allerdings die Verkehrssicherungspflicht von Wegen im Privatbesitz, sofern sie Bestandteil einer touristisch empfohlenen Route sind. Diese Regelungen sind vertraglich vereinbart.

Auch bei der Vermarktung holt sich der Landkreis die notwendige Unterstützung von verlässlichen Partnern. Die touristische Vermarktung der regionalen (rad)touristischen Produkte nimmt die Lüneburger Heide GmbH wahr, die in engem Kontakt und Austausch mit den örtlichen Touristinformationen und den Verkehrs- bzw. Gewerbevereinen vor Ort steht. Der Landkreis Celle ist Gesellschafter der Lüneburger Heide GmbH (LHG) und hat außerdem mit ihr eine Kooperationsvereinbarung geschlossen, in der eine partnerschaftliche Zusammenarbeit bei der Wahrnehmung der touristischen Aufgaben im Kreisgebiet vereinbart wurde. So erfährt der Landkreis Unterstützung bei der konzeptionellen Entwicklung neuer Produkte, der Erstellung und dem Vertrieb von Printprodukten und wird auf Messen und im Internet optimal vertreten. Auch zielgruppenspezifische radtouristische Pauschalangebote werden von der LHG in Zusammenarbeit mit touristischen Leistungsträgern vor Ort erstellt und beworben.

Weitere Impulse zur Förderung des Radtourismus im Landkreis gehen vom Gastgewerbe in der Region aus. Neben den über 30 Bett + Bike-Betrieben im Landkreis – also fast 15 % der Gesamtbettenanzahl – sowie den Leihangeboten von Fahrrädern und Pedelecs wird neben Informationsmaterialien auch das notwendige Werkzeug für kleinere Reparaturen bereitgestellt.

Ein besonderes Service-Highlight stellt das Lüneburger Heide E-Bike dar, das an verschiedenen Verleihstationen in der gesamten Lüneburger Heide ausgeliehen werden kann. Weiterhin werden durch einige Touristinformationen und Gastbetriebe im Landkreis geführte Radtouren angeboten. Im Internet können die Führungen unter www.regioncelle.de direkt gebucht werden.

Der Landkreis Celle bietet ein vielfältiges Angebot an Themenrouten, die sehr gut in das bestehende Angebot integriert sind. Die schön gestalteten Rastplätze und Infotafeln entlang der Routen ergänzen das Angebot perfekt und ein durchdachtes Programm zur Qualitätssicherung sowie zahlreiche Serviceangebote entlang der Strecken runden das Angebot ab. Das Zusammenspiel der Akteure in Verbindung mit dem schlüssigen und anspruchsvollen Qualitätsmanagement waren für die Jury ausschlaggebend für die Ernennung des Landkreises Celle zum Preisträger „Fahrradfreundliche Kommune 2014“.



4



5

- 1 Typischer Weg im radtouristischen Netz im Landkreis Celle. (Foto: Lüneburgerheide GmbH)
- 2 Rastplatz am See Bargfeld. (Foto: Lüneburger Heide GmbH)
- 3a Pulttafel im Ahrbecktal am Lutter-Radweg. (Foto: Landkreis Celle)
- 3b Die Stationstafeln am Lutter-Radweg informieren zu den jeweiligen Besonderheiten des Standortes.
- 4 Fahrradverleih im Ferienpark Heideseer in Oberheide.
- 5 An der Touristinformation in Hermannsburg können E-Bike-Besitzer ihre Fahrräder aufladen.

Landkreis Cuxhaven

Der zwischen Elbe- und Wesermündung gelegene Landkreis Cuxhaven ist mit einer Fläche von über 2.000 km² einer der größten Landkreise Niedersachsens und durch seine Lage gleich Teil von zwei Metropolregionen: der Metropolregion Bremen/Oldenburg und der Metropolregion Hamburg. Von dieser besonderen Lage profitiert auch der Tagestourismus, der zusätzlich zu den rund 6 Mio. jährlichen Übernachtungen die touristische Bedeutung des Landkreises unterstreicht. Dem Radtourismus kommt hierbei ein ganz besonderer Stellenwert zu, der mit über 64 Mio. Euro etwa 10 % des Gesamtumsatzes im Bereich Tourismus ausmacht. Auch die Schaffung einer eigenen Teilzeitstelle für die Koordination der fahrradtouristischen Aufgaben vor mehr als 13 Jahren belegt, dass der Landkreis den hohen Stellenwert des Fahrradtourismus in der Region schon früh erkannt hat.

Einen konzeptionellen Rahmen für die Radtourismusförderung stellt der von der Agentur für Wirtschaftsförderung des Landkreises erstellte Handlungsrahmen „Fahrradtourismus im Landkreis Cuxhaven – Ausgangslage und Projekte“ dar, der jährlich aktualisiert wird und so die aktuellen radtouristischen Entwicklungen aufgreift bzw. bestimmt. Unter der Dachmarke „Cuxland Tourismus“ koordiniert der Landkreis Cuxhaven sämtliche touristischen Angebote, regionale und überregionale Kooperationen sowie ein umfassendes Marketing. Als Besonderheit ist noch der Arbeitskreis „Radtourismus“ zu nennen, bei dem sich die Akteure Landkreis, Städte, Gemeinden und ADFC regelmäßig verständigen.

Durch den Landkreis Cuxhaven führen auf rund 500 km Länge mehrere Radfernwege mit zum Teil nationaler oder gar europaweiter Bedeutung. So ist die Stadt Cuxhaven beispielsweise Start bzw. Ziel für zwei der beliebtesten Radfernwege Deutschlands – den Elberadweg und den Weser-Radweg. Mit dem Nordseeküsten-Radweg führt sogar ein Teil des mit insgesamt rund 6.000 km längsten Radweges der Welt durch den Landkreis. Über die Hälfte des 450 km langen Radfernweges

„Vom Teufelsmoor zum Wattenmeer“ verläuft im Landkreis Cuxhaven und auch der Radfernweg „Deutsche Fährstraße“ hat mit rund 45 km noch einen nennenswerten Streckenanteil im Landkreis. Weitere überregionale Themenrouten mit geringerer Bedeutung für den Landkreis ergänzen das Angebot.

Doch auch für kurze Ausflüge bietet der Landkreis Cuxhaven reichlich Abwechslung. Der Landkreis hat 22 Tagestouren entwickelt und ausgeschildert, die die verschiedensten landschaftlichen, historischen und kulturellen Sehenswürdigkeiten der Region erschließen. Vor Ort ist das gesamte Radwegenetz nach ADFC-Norm ausgeschildert und verfügt sowohl über eine zielorientierte als auch eine routenorientierte Wegweisung.

Dies umfassende radtouristische Netz erfordert einen hohen Unterhaltungsaufwand. Die Verantwortung der Qualitätssicherung liegt bei der Koordinierungsstelle der Agentur für Wirtschaftsförderung. Ab dem Jahr 2015 soll ein Finanzierungspool entstehen, aus dem ein externer Dienstleister für die Kontrolle von Radwegen und die Schilderpflege bezahlt wird. Der Landkreis und die Kommunen übernehmen jeweils die Hälfte der anfallenden jährlichen Kosten.

Entlang der Radfernwege liegen im Landkreis Cuxhaven insgesamt neun Fahrradstationen – sogenannte „Radhöfe“. Sie bieten einen Fahrradverleih und helfen bei kleineren Reparaturen. Es gibt Aufbewahrungsmöglichkeiten für Räder und Gepäck und die Gelegenheit, den Akku kostenlos aufzuladen. Darüber hinaus bekommen Radreisende touristische Tipps und Informationen zur Region und können Radkarten ausleihen oder käuflich erwerben. Durch die Vernetzung der Radhöfe untereinander besteht auf Anfrage die Möglichkeit der One-Way-Miete von Rädern sowie des Fahrrad- und Gepäcktransports. Dieses Projekt des Landkreises findet als Pilotprojekt bundesweit Beachtung.

In Kooperation mit den Landkreisen Stade, Rotenburg (Wümme), Osterholz, Wesermarsch sowie den Städten Bremen und Bremerhaven ist der Landkreis Cuxhaven Teil der movelo-Region Nordsee-Elbe-Weser. In der gesamten Region sind über 50 E-Bike-Verleihstationen und Akkuwechselstationen verteilt. Fahrräder können im Landkreis aber auch über andere Anbieter entliehen werden, so haben sich beispielsweise Fahrradhändler zusammengeschlossen und bieten unter www.mietrad.de oder www.cuxhaven-mietrad.de verschiedenste Fahrräder, Pedelecs oder auch Fahrradanhänger zum Verleih an.





Als weiteres Angebot für Rad Fahrende auf dem eigenen oder geliehenen E-Bike stellen ausgewählte gastronomische Betriebe, die mit einem Logo gekennzeichnet sind, kostenlos Strom für Akkuaufladungen zur Verfügung. Währenddessen können die Rad Fahrenden die Pause für eine Stärkung nutzen und touristische Tipps und Informationen über die Region erhalten.

Entlang der verschiedenen Radwanderwege im Cuxland finden sich insgesamt fünf sogenannte Melkhüs. Hier erhalten Rad Fahrende, die sich mit verschiedensten regionalen Milchprodukten auf Selbstversorgerbasis erholen können, einen Einblick in die regionale Landwirtschaft und können gleichzeitig touristische Tipps für ihre Weiterfahrt erfragen. Im gesamten Nordwesten Niedersachsens finden sich bereits über 70 solcher Melkhüs.

Für Radwanderer, die Touren von mehr als einen Tag unternehmen, stehen im gesamten Landkreis Cuxhaven 35 Bett + Bike-Betriebe zur Verfügung.

Wer seine Radtour mit einem anderen Verkehrsmittel kombinieren möchte, kann dies z.B. bei einer Flusstour über die Oste machen, denn die Fähre des Ferienparks Geesthof in Hechthausen bietet einen Fährtransport auch für Fahrräder an. Alternativ können Radreisende während der Hauptsaison einen Teil ihres Weges

auch mit der vom Landkreis finanzierten Museumseisenbahn Bremerhaven-Bad Bederkesa e.V. zurücklegen, auch diese bietet eine Fahrradmitnahme an.

Über den Verein Tourilox können darüber hinaus geführte Touren gebucht werden, die bei Interesse mit Geocaching verbunden werden können.

Um sich vor Reiseantritt über das Angebot zu informieren, bietet die Internetseite www.cuxland.de neben grundsätzlichen Informationen auch einen Routennavigator an, in dem sämtliche Routen abrufbar sind. Zudem gibt es die Möglichkeit in einem Download Center die Routen als GPX- und PDF-Dateien herunterzuladen. Weitere Informationsmöglichkeiten bieten zahlreiche Printprodukte und Kartenwerke.

Insgesamt sind die Vermarktungswege breit gefächert und eng verknüpft mit den Aktivitäten anderer touristischer Organisationen.

Der Landkreis Cuxhaven hat insbesondere mit den „Radhöfen“ ein Produkt entwickelt, welches bislang bundesweit noch einzigartig ist und das in der Zusammenarbeit mit privatwirtschaftlichen Akteuren eine gelungene Kooperation der verschiedenen touristischen Handlungsträger darstellt. Darüber hinaus verdeutlichen Angebote wie Pannenhilfe, Melkhüs oder Gastronomiebetriebe mit kostenlosen Ladestationen für Akkus wie gut diese Handlungsträger im Landkreis Cuxhaven zusammenarbeiten. Dieses gut funktionierende Zusammenspiel zeigt sich ebenso in dem Zusammenwirken zwischen Landkreis mit Städten und Gemeinden oder anderen Tourismusorganisationen sowie in dem Arbeitskreis Radtourismus.

- 1 Die Jury kann bei der Bereisung erleben, wie die Radtouristen mit direktem Blick zur Nordsee geführt werden.
- 2a 2b Die Radhöfe werden im Stadtgebiet ausgewiesen und sind i. d.R. einem Fahrradhändler zugeordnet. Aber auch einzelne Campingplätze und Hotels bieten den Radhofservice an.
- 3 Auch die Jury stärkt sich an einem Melkhüs im Landkreis Cuxhaven.
- 4 Maritim gestaltete Fahrradabstellanlagen in Grimmershörn. (Foto: Karin Proell)
- 5a 5b Die bei den Radhöfen auszuleihenden Fahrräder sind einheitlich gestaltet. (Foto 5a: Karin Proell)
- 6 Mit diesem Logo wird im Landkreis Cuxhaven auf die Akkuladestationen hingewiesen.



Stadt Aurich

Die Stadt Aurich mit ihren knapp 200 km² liegt im Herzen Ostfrieslands. Sie ist mit gut 40.000 Einwohnern Sitz von Behörden und Schulen und ein wichtiger Einzelhandelsstandort der Region. Das Rad spielt sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr eine wichtige Rolle und ist im Stadtbild immer präsent. Mit ihrer zentralen Lage in der Radtourismusregion Ostfriesland ist die attraktive kleine Stadt mit dem Hafen am Ems-Jade-Kanal für viele Radtouristen eine wichtige Station ihrer Reise. Dementsprechend ist Aurich auch ein Knotenpunkt vieler radtouristischer Routen.

Die Radverkehrsförderung in Aurich hat durch einen Ratsbeschluss im Jahr 2013 deutlich an Intensität gewonnen. Ausgehend von einem Netzplan für den Radverkehr wurde von der Arbeitsgruppe „Radverkehr“ auf Basis des Ratsbeschlusses ein Radverkehrskonzept erstellt, welches Grundlage der zukünftigen Auricher Radverkehrsförderung sein wird. Das neue Radverkehrsnetz gliedert sich dann in folgende Netzelemente:

- Das **Hauptnetz** verläuft zumeist entlang von Hauptverkehrsstraßen und umfasst 113 km. Es stellt hohe Ansprüche an die Qualität der Radverkehrsführung (Breite, Belag und Sicherheit).
- Das **Entlastungsnetz** von 66 km verläuft auf überwiegend ruhigeren Verbindungen. Bei der Streckenführung werden gegenüber dem Hauptnetz Umwege von bis zu 30 % akzeptiert. Hinsichtlich der Qualitätsanforderungen werden eher Abweichungen hingenommen als beim Hauptnetz.
- Ein 140 km langes **Erschließungsnetz** dient vorrangig der Binnenerschließung der Ortsteile. Auch hier werden Abweichungen von den Standards eher akzeptiert als im Hauptnetz, der Umwegfaktor liegt bei bis zu 40 %.
- Darüber hinaus vervollständigen autofreie Vorteilswege – die oft Abkürzungen bieten – mit einer Länge von 52 km das Radverkehrsnetz.

Gut 20 % des Radverkehrsnetzes entsprechen bislang noch nicht den angestrebten Ausbaustandards. Neben dem neu entwickelten Radverkehrsnetz kreuzen sich in Aurich sechs überregionale Themenrouten: der „Ostfries-

land Wanderweg“, der „Ems-Jade-Kanal-Wanderweg“, die „Friesenroute“ (Rad up Pad), die „Seeräuber und Häuptlinge Tour“, die „Friesische Mühlentour“ und der „Friesische Heerweg“. Diese überregionalen Themenrouten verlaufen auf einer Länge zwischen 13 und 65 km durch das städtische Gebiet und sollen durch eine neu geplante Route Erweiterung erfahren. Im Rahmen eines interkommunalen Projektes wollen neben Aurich drei weitere Nachbarkommunen die bestehenden touristischen Angebote auf einer Rad- und Wanderroute verbinden. Die geplante „Vier-Blick-Route Ewiges Meer“ soll Einheimische und Touristen für das regionale Natur- und Kulturerbe sensibilisieren. Des Weiteren ist der Auricher Hafen seit dem Jahr 2010 Start und Ziel zweier Rundtouren um Aurich. Aufgrund der guten Akzeptanz der Routen ist eine Erweiterung in das östliche Stadtgebiet vorgesehen, die Planungen sind abgeschlossen, bis Ostern 2015 soll die Beschilderung stehen und die Strecke in einer neuen Karte verortet sein. Bei der Ausarbeitung wurde darauf geachtet, dass eine abwechslungsreiche Routenführung auf verkehrsarmen bzw. autofreien Wegen genutzt werden kann. Neben einer eigenen Karte gibt es noch die Möglichkeit, die Routen als GPS-Daten auf eigene oder beim Verkehrsverein auszuliehende Navigationssysteme zu übertragen. Die Routen sind durchgängig mit Routenplaketten

gekennzeichnet und sollen im Jahr 2015 nach FGSV-Standard ausgewiesen werden.

Die Zuständigkeiten für die Verkehrssicherungspflicht sowie die Finanzierung der Unterhaltung liegen innerhalb der administrativen Grenzen bei der Stadt, darüber hinaus beim Landkreis Aurich. Die Verkehrssicherungspflicht wird aber auch in Ausnahmefällen von der Stadt übernommen, wenn es sich um Wege in anderen Besitzverhältnissen handelt, so z.B. bei dem Uferweg, auf dem der Ems-Jade-Kanal-Wanderweg verläuft und der im Besitz des Landes Niedersachsen ist.

Die Installation und Wartung der Wegweisung von überregionalen Themenrouten übernimmt der Landkreis Aurich. Für die Beschilderung der nicht überregionalen Themenrouten ist die Stadt Aurich zuständig, die ihr Wartungssystem zur Fahrradsaison 2015 an das Wegweisungskataster des Landkreises anpassen möchte. Die Intensität der Wartung ist abhängig von der Zuständigkeit. Der Landkreis Aurich prüft seine Beschilderung 14-tägig, wohingegen die anderen Routen 1-2 x jährlich kontrolliert werden.

Der Auricher Hafen soll zu einer „touristischen Drehscheibe“ für den Radtourismus ausgebaut werden. Hier befinden sich neben einer Basis-Infrastruktur wie Fahrradabstellanlagen, Rastmöglichkeiten und Infotafeln auch hochwertige



Sani- täranlagen, Fahrrad- und Bootsverleih, Fahrradreparatur und E-Bike-Ladestation sowie Gastronomie- und Übernachtungsbetriebe. Das Konzept der touristischen Drehscheibe soll zukünftig auch in weiteren Ortsteilen an zwei Schleusen realisiert werden. Die Umsetzung ist für das Jahr 2015 vorgesehen.

Entlang aller Radrouten auf städtischem Gebiet wurden abwechslungsreiche und interessante Rastmöglichkeiten geschaffen, deren Anzahl im Jahr 2014 auf 33 erweitert wurde. Ein gelungenes Beispiel für ein ehrenamtliches Engagement im Bereich des Radtourismus ist die Initiative des Heimat-, Mühlen- und Verkehrsvereins Middels. Mit Hilfe von Spenden und Einnahmen im Rahmen von Festen wurde ein aufwendiger Rastplatz mit Schutzhütte realisiert. Andere Rastplätze besitzen durch ihre reizvolle Lage am Wald mit angegliedertem Spielplatz und Gastronomieangebot oder durch eine Besonderheit in der geographischen Lage wie z.B. am optisch durch eine Kupferschiefer veranschaulichten Breitengrad 53°30'00" (Rastplatz „Ostfriesland-Äquator“) eine besondere Anziehungskraft für die Radtouristen.

Eine interkommunale Zusammenarbeit ist für die ostfriesische Radtourismusförderung eine Selbstverständlichkeit. Neben den verschiedenen touristischen Organisationen, die insbesondere die Vermarktungswege und bei Bedarf die



3



2a



2b

Unterhaltungsaufgaben bündeln, ist auch auf der planerischen Ebene eine enge Zusammenarbeit beispielsweise zwischen Stadt und Umlandgemeinden, aber auch zwischen der Stadt und dem Landkreis eine entscheidende Grundlage für erfolgreiches Handeln.

Die Neuanschaffung eines Elektro-Mini-LKW mit einer Breite von nur 1,20 m ist als weiteres Merkmal für die Bedeutung der radtouristischen Förderung zu sehen. Dieses im Jahr 2014 von der Stadt angeschaffte Fahrzeug ermöglicht es, die Pflege und Instandsetzung der Rastplätze und Radrouten auf autofreien Strecken zu optimieren und trägt damit zu einer effizienteren Qualitätssicherung bei. Während die Wegeinfrastruktur der touristischen Routen zweimal jährlich durch den Betriebshof geprüft wird, erfolgt die Kontrolle der Infotafeln in der Saison z.T. sogar täglich.

Als weitere Besonderheit hat der Radtourist in Aurich die Möglichkeit, eine geführte Stadtführung per Fahrrad zu unternehmen oder als attraktive Alternative zu den üblichen Rundtouren eine Fahrradtour mit einer Boots- bzw. Paddeltour zu kombinieren oder auch eine Teilstrecke mit einem Bus zu unternehmen. Gerade solche Angebote sind für eine Stadt als besondere Highlights zu sehen, die sowohl der in der Freizeit Rad Fahrenden einheimischen Bevölkerung wie auch den Touristen zu Gute kommt.

Dem Radverkehr in Aurich wird sowohl im Alltagsverkehr als auch im Freizeitbereich eine wichtige Rolle zugesprochen. Die etablierten Rundrouten im Stadtbereich sowie die überregionalen durch die Stadt verlaufenden Themenrouten bieten eine gute touristische Wegeinfrastruktur. Zahlreiche Rastmöglichkeiten an außergewöhnlichen Wegepunkten sowie umfassende Serviceangebote ergänzen das Angebot. Die guten Kooperationen mit touristisch relevanten Institutionen über die administrativen Grenzen hinaus ermöglichen eine Qualitätssicherung des Radwegenetzes und deren Infrastruktur sowie eine optimale Vermarktung der Region Ostfriesland. Durch außergewöhnliche Angebote wie Stadtführungen per Rad oder kombinierte Angebote für Rad- und Bustouren oder Rad- und Boots- bzw. Paddeltouren erweitert Aurich das radtouristische Angebot in besonderem Maße.

- 1 *Aurichs Werbeslogan wird auch radtouristisch eingesetzt. (Foto: Verkehrsverein Aurich e.V.)*
- 2a 2b *Fahrradabstellanlage am kulturhistorisch bedeutenden Großsteingrab, welches an der geplanten „Vier-Blick-Route Ewiges Meer“ liegt.*
- 3 *Rastplatz am „Ostfriesland Äquator“. (Foto: Jessica Feddern)*
- 4 *Präsentation im Rahmen der Jurybereisung durch Aurichs Stadtbaurat Tilman Petters. (Foto: Karin Proell)*
- 5 *Umgebaute Telefonzelle als touristische Infobox am Naturbadeseen in Aurich Tannenhausen. (Foto: Verkehrsverein Aurich e.V.)*



4



5

Stadt Brake

Die 15.400 Einwohner umfassende Kreisstadt Brake liegt an der linken Uferseite der Unterweser. Früher war die Seehafenstadt einer der bedeutendsten Hafen- und Umschlagplätze Norddeutschlands. Noch heute befinden sich hier zahlreiche Werftbauten und das mit 90 m höchste Getreidesilo Europas. Neben Möglichkeiten für Wassersportaktivitäten bietet die Stadt den Besuchern auch ein breitgefächertes radtouristisches Angebot. Die flache Marschlandschaft weist dafür die idealen Voraussetzungen für Rad Fahrende jeden Alters auf.

Aufgrund dieses erkennbaren Potenzials wurde im Jahr 2012 auf Ebene des Landkreises ein Radtourismuskonzept unter Federführung der Touristikgemeinschaft Wesermarsch erstellt. Die Kommunen können - aufbauend auf den darin entwickelten Ideen und Handlungszielen - eine eigenständige Radverkehrsförderung weiterentwickeln. Eine Stärken- und Schwächenanalyse zeigte u.a. Mängel auf, deren Beseitigung auch das zukünftige radtouristische Handeln in Brake mitbestimmen wird.

Im Zuge des Radtourismuskonzeptes wurde auch die Radbroschüre „Radfahren – An Nordsee, Jade und Ems“ entwickelt, die regionsübergreifend Radrouten, die radrelevante Infrastruktur sowie Urlaubsangebote zusammenfassend darstellt und so alle wesentlichen Informationen in einem Printprodukt konzentriert. Der „Brake Tourismus und Marketing e.V.“ war bei der Erstellung der Broschüre – die aufgrund der guten Nachfrage bereits 2014 neu aufgelegt werden musste – finanziell und personell beteiligt.

Die Jahre 2014 und 2015 sind auf Landkreisebene zu Projektjahren „Radwandern“ ausgerufen worden.

- Im Jahr 2014 wurde ein verkaufsoffener Sonntag unter dem Motto „Brake ist mobil“ durchgeführt. Zahlreiche Aktionen – wie etwa eine Fahrradcodierung, ein Fahrrad-Parcours und eine Versteigerung von Fundrädern – standen im Zusammenhang mit dem Radverkehr. Darüber hinaus wurden die geführten Radtouren des Jahres 2014 mit Hilfe einer Diashow und einer „Flugsimulation“ vorgestellt.
- Im Jahr 2015 wird zum Projekt „Culture Call“ eine Radtour zu Braker Sehenswürdigkeiten und Persönlichkeiten entwickelt.
- Ebenfalls im Jahr 2015 soll wesermarschweit die Veranstaltungsreihe „Runde Sache – die Wesermarsch-Tour“ durchgeführt werden. Über einen Zeitraum von neun Wochen werden Radtouren angeboten, die alle Kommunen des Landkreises verbinden. Brake wird dabei einmal Ankunfts- und einmal Abfahrtsort sein.

Von den radtouristischen Routen, die das Braker Stadtgebiet durchqueren, werden neben dem „Weser-Radweg“ (D9), der zu den bedeutendsten Radfernwegen Deutschlands gehört, die regionalen Radwanderwege „Deutsche Sielroute“ und der Radweg „Region Unterwe-

ser“ als besonders wichtig für den Radtourismus vor Ort eingestuft. Alle durchlaufen das Stadtgebiet auf einer Länge von gut 10 km. Relevant sind zudem zwei lokale Rundrouten, „Brake Nord“ (22 km) bzw. „Brake Süd“ (17 km), die in und um Brake verlaufen. Letztere wurden vom „Brake Tourismus und Marketing e.V.“ initiiert und von der Stadt Brake finanziert, die auch die Unterhaltung übernimmt.

Eine Qualitätssicherung der Wegeinfrastruktur erfolgt auf dem Gesamtnetz für den Radverkehr einmal jährlich durch die Touristikgemeinschaft Wesermarsch. Die wichtigen Hauptrouten werden in einer verdichteten Kontrolle alle zwei Monate überprüft. Über einen Kosten-schlüssel ist Brake an der Unterhaltung des „Weser-Radweges“, der „Deutschen Sielroute“ und des Radweges „Region Unterweser“ beteiligt. Ein Vertrag zwischen der Stadt und der Wirtschaftsförderung/Touristikgemeinschaft Wesermarsch regelt darüber hinaus die Zuständigkeit, Kostenverteilung sowie Pflege und Wartung für die Beschilderung.

Entlang der Radrouten gibt es zahlreiche Rastmöglichkeiten, an denen die Radler neben einem schönen Blick auf die Weser auch weitere infrastrukturelle Angebote nutzen können. Die Kontrolle der Rastplätze und Ruhebänke obliegt dem Bauhof der Stadt, dessen Mitarbeiter in der Saison wöchentlich Kontrollen durchführen.



Besondere Rastmöglichkeiten bieten die für die Region typischen Melkhüs an. In diesen einheitlich gestalteten kleinen grünen Holzhäusern erhalten die Radtouristen in den Sommermonaten Köstlichkeiten rund um die Milch. In Brake befindet sich das Melkhus im westlichen Stadtgebiet, wo die Braker Rundrouten entlangführen.

Im Stadtbereich – und hier vor allem an der Kaje – befinden sich neben Ruheplätzen auch andere touristisch relevante Einrichtungen wie: ein Sanitärgebäude und die Touristinformation, die auch eine Gepäckaufbewahrung anbietet. Für eine geplante Ladestation für Pedelecs, die mit Windkraft betrieben wird, werden derzeit Sponsoren gesucht. Des Weiteren ist ein Schlauch-O-Mat geplant. Auch der Fähranleger der Personenfähre „Guntsiet“ zur Flussinsel Harriersand befindet sich hier in unmittelbarer Nähe zum Stadtkern und den Radrouten. Neben der Personenfähre gibt es in Brake noch die Autofähre von Golzwarden nach Sandstedt, die unter anderem für den Radweg „Region Unterweser“ von Bedeutung ist.

Zwei Infotafeln auf dem städtischen Radwegenetz, die im Jahr 2013 installiert wurden, ermöglichen es den Radtouristen, sich vor Ort zu orientieren. Eine weitere Tafel ist am Melkhus in Planung und wird ebenfalls von dem „Braker Tourismus und Marketing e.V.“ finanziert.

Der „Braker Tourismus und Marketing e.V.“ bietet geführte Radrouten in der Wesermarsch und Stadtführungen per Rad an. Zum Saisonbeginn werden sie in einem Flyer veröffentlicht. Die Angebote sind aber auch unter



www.brake-touristinfo.de zu recherchieren. Hier können interessierte Radler zudem ausgearbeitete, gemeindeübergreifende Routen unterschiedlicher Länge auswählen und sich die GPX-Dateien für ihr Smartphone oder Navigationssystem herunterladen. Auf Anfrage können Navigationsgeräte auch bei der Touristinformation entliehen werden. In dem Portal www.geolife.de sind die ausgearbeiteten Routen ebenfalls hinterlegt, es können aber auch eigene Routen zusammengestellt und heruntergeladen werden. Interessierte Radurlauber können darüber hinaus zwischen zwei Pauschalangeboten wählen, die über „Braker Tourismus und Marketing e.V.“ gebucht werden können.

Das Thema Radverkehr berührt in Brake nicht nur den Tourismusbereich, sondern greift auch in den Alltag ein. In der Stadtverwaltung wurde beispielsweise das Dienstauto gegen ein Dienst-E-Bike eingetauscht. Auch die Berufsbildende Schule führt eine Aktion mit Bezug zum Radtourismus durch. Im Rahmen

des Praxisunterrichts sollen maritim gestaltete Fahrradständer entworfen und anschließend im Stadtgebiet aufgestellt werden.

Zusätzlich zu den touristischen Radrouten mit z.T. überregionaler Bedeutung hat Brake dem touristischen und freizeitorientierten Radverkehr besondere Beachtung geschenkt. Es wurden Angebote entwickelt, die für eine doch eher kleine Stadt wie Brake nicht als selbstverständlich anzusehen sind. So wurden zwei städtische Radrouten in der Vergangenheit erfolgreich etabliert. Auch bei der Entwicklung und Vermarktung des radtouristischen Angebotes engagiert sich die Stadt, wie z. B. durch die Mitwirkung bei der Erstellung des Radtourismuskonzeptes deutlich wurde. Die Zuständigkeit zwischen den betroffenen Handlungsträgern wurde effizient auf den „Brake Tourismus und Marketing e.V.“ übertragen, der stets in enger Zusammenarbeit mit den projektbezogenen Partnern steht. Brake bietet den Radtouristen neben geführten Tagestouren und Stadtführungen per Rad auch Pauschalangebote mit dem Leihrad oder Pedelec.

- 1 *Das Melkhus in Brake lädt zu einer kleinen Pause ein. (Foto: Touristikgemeinschaft Wesermarsch, Meike Lücke)*
- 2 *Start der Jurybereisung im Altstadtbereich von Brake.*
- 3 *Am Fähranleger lässt sich die Jury die besonderen Angebote zum Radtourismus rund um das Gebiet an der Kaje erläutern. (Foto: Karin Proell)*
- 4 *Eine bequeme Art für Radtouristen in Brake die Weser zu überqueren, bietet die Personenfähre „Guntsiet“. (Foto: Brake Tourismus und Marketing e.V., W. Rolf Hering)*
- 5a 5b *Akkuladestation in Brake. (Foto: Brake Tourismus und Marketing e.V)*



Region Hannover – Wasserzeichen am Grünen Ring | Sonderpreis 2014

Der rund 160 km lange „Grüne Ring“ zählt zu den beliebtesten Radwanderwegen in der Region Hannover. Von Beginn an zeichnete er sich dadurch aus, dass ganz bewusst auf eine klassische Zielwegweisung verzichtet wurde. Die Orientierung erfolgt nach dem Prinzip der klassischen Schnitzeljagd anhand von blauen Markierungen in der Landschaft. Zum einen kann so in den z.T. sensiblen Streckenabschnitten der Landschaftsschutzgebiete eine gute Orientierung ohne zusätzliche Eingriffe in die Natur angeboten werden, zum anderen wird gerade durch das Suchen nach den Markierungen der Blick auf die Landschaft sensibilisiert. Hierfür ist der „Grüne Ring“ in der Vergangenheit bereits mit verschiedenen Preisen ausgezeichnet worden.

In den Jahren 2011 und 2012 wurde das bisherige Markierungssystem des „Grünen Rings“ altersbedingt überarbeitet und grunderneuert. Da das Element Wasser eng mit dem Routenverlauf verbunden ist, wurde es als neues Thema gewählt, welches dem „Grünen Ring“ weitere Attraktivität verschafft. Neben dem Mittellandkanal, der Leine und der Ihme werden weitere kleine Flüsse, Bäche und Kanäle in Form von Wasserkaskaden, Fluss- und Moorlandschaften überquert oder gestreift. Einige dieser rund 50

stillen oder fließenden Gewässer müssen erst entdeckt werden, da sie in der Landschaft verborgen sind. Auf diese Besonderheiten weisen seit dem Sommer 2013 sogenannte „Wasserzeichen“ hin, die als weitere Mosaiksteinchen dazu beitragen, die Öffentlichkeit für die Landschaft zu sensibilisieren und die Bedeutung und den Wert der Gewässer am Wegesrand hervorzuheben. Nach der Entwicklung eines Ideenkonzeptes durch einen Landschaftsarchitekten wurden in enger Abstimmung mit den betroffenen Kommunen im Arbeitskreis „Grüner Ring“ zunächst 18 besondere Standorte für die „Wasserzeichen“ ausgewählt. Sechs Stelen, fünf Wass(er)zähler, fünf Wassertafeln und zwei Wasserschilder erweitern nun die blauen Wegweiser des „Grünen Rings“. In einem zweiten Bauabschnitt sollen im Jahr 2015 weitere acht Wasserzeichen ergänzt werden.

Diese „Wasserzeichen“ fügen sich ideal in das Gesamtmarkierungssystem des „Grünen Rings“ ein und folgen dessen Leitbild zur Spurensuche in der Landschaft. Sie sind mit einem QR-Code und kleinen Informationstexten versehen, so dass Interessierte über das Gewässer und die jeweiligen ökologischen Bedingungen Wissenswertes schon am Wegesrand erfahren können.

Weitere Informationen werden im Internet unter www.hannover-gruener-ring.de sowie über einen eigenen Flyer bereitgestellt.

Seit Sommer 2014 gibt es eine weitere Neukonzeption im Rahmen des „Grünen Rings“: Eine Geocaching-Tour mit dem Titel „Sattelfeste Ge(o)heimnisse“ führt entlang des „Grünen Rings“ zu 20 Geocaches. Nähere Informationen sind unter www.hannover.de/geoheimnisse zu finden.

Die Informations- und Serviceangebote zum „Grünen Ring“ wurden seit seiner Etablierung im Jahr 1996 kontinuierlich erweitert, um die Attraktivität der Route zu erhöhen und neue Nutzergruppen zu gewinnen. Neueste Angebote sind die „Wasserzeichen“ und das „Geocaching“. Den Sonderpreis erhielt die Region Hannover für die dynamische Weiterentwicklung einer bestehenden Route, statt der Schaffung immer neuer Routen.



- 1 Die Wass(er)zähler „messen“ den Durchfluss und erzählen in ihrem Ablesefeld statt von Verbrauchszahlen - wie im herkömmlichen Sinne - etwas über das jeweilige Gewässer. (Foto: Thomas Langreder)
- 2 Die Holzstelen mit den blauen Metallstreifen stellen – hintereinander gelegt – bildlich den gesamten Gewässerlauf dar. Zur Orientierung markiert ein roter Punkt den Standort des Betrachters. (Foto: Thomas Langreder)
- 3 In die aus rostig-rottem Cortenstahl gefertigten Wassertafeln ist der jeweilige Flussverlauf als Ausschnitt gefräst. Der Text daneben gibt nähere Informationen über das Gewässer selbst an. (Foto: Thomas Langreder)
- 4 Die aus dem Straßenbild bekannten kleinen blauen Schilder werden im Kontext des „Grünen Rings“ Wasserschilder genannt. Sie geben Hinweise auf den Flussnamen und -länge sowie auf die Entfernung vom Standort bis zur Quelle und zur Mündung. (Foto: Thomas Langreder)



Samtgemeinde Uelsen – Literaturwegen II

„Literatur verbindet und kennt keine Grenzen“ ist die Leitidee des grenzübergreifenden Konzeptes der in der Grafschaft Bentheim liegenden Samtgemeinde Uelsen und ihrer niederländischen Nachbargemeinde Tubbergen. Dieses innovative Projekt soll die Kultur und Sprache über die Grenzen transportieren und die Menschen gleichzeitig zum Radfahren motivieren. Kurzgeschichten von deutschen und niederländischen Hobby-Autoren machen neugierig auf besondere Schauplätze der Region, die teilweise nur mit dem Rad zu erreichen sind. Einheimische, aber auch Touristen können auf diese Weise die Umgebung neu oder anders entdecken und „erfahren“. Die Idee hierzu entstand Ende des Jahres 2010 bei der Sitzung des Kultur- und Verkehrsausschusses der Samtgemeinde Uelsen.

Die „Fietse“, wie das Fahrrad in der Grafschaft genannt wird, besitzt sowohl im Alltags- als auch im touristischen und Freizeitverkehr große Bedeutung. Dies spiegelt sich u.a. in einem hervorragend ausgebauten, gemeindlichen Radverkehrsnetz und im Nutzerverhalten der Uelsener wider: denn 39 % der Einheimischen nutzen das Fahrrad für ihre alltäglichen Wege. Somit gab es für das grenzüberschreitende Projekt beste Voraussetzungen, nicht zuletzt auch durch eine ohnehin bestehende gute Zusammenarbeit der Nachbargemeinden Uelsen und Tubbergen – insbesondere bei Fragen der grenzüberschreitenden Radverkehrsförderung. Verstetigt wurde diese Radverkehrsförderung durch die Gründung des Arbeitskreises „Fietse“ im Jahr 2013.

Im Frühjahr 2012 fiel der Startschuss für das Projekt „Literaturwegen II“. In einer zweitägigen Schreibwerkstatt, an der acht deutsche und acht niederländische Hobby-Schriftsteller teilnahmen, wurden Geschichten in der jeweiligen Landesprache mit historischen oder kulturell bedeutsamen Hintergründen entwickelt und ausgearbeitet. In einer Vorauswahl wurden hierfür relevante und geeignete Orte ausgewählt, die mit dem Auto teilweise nicht erreicht werden können. Im nachfolgenden Herbst wurden die 17 Kurzgeschichten, die sowohl in den neun Teilgemeinden Tubbergens und den sieben Teilgemeinden Uelsens als auch auf der deutsch-niederländischen Grenze spielen, in einem Buch veröffentlicht. Die beiden Gemeinden erhoffen sich durch dieses außergewöhnliche Projekt, unbekannte Ecken und Plätze der jeweiligen Partnergemeinde zu entdecken und Leser inspirieren zu können, die erwähnten Schauplätze mit dem Rad zu besuchen.

Eine eingelegte Landkarte im Buch stellt die Lage der Schauplätze im Kontext der vorhandenen Radwanderrouen dar. Auf eine besondere Beschilderung wurde verzichtet, da die Radtouristen ihre Route frei wählen sollen. GPS-Koordinaten, die sowohl im Buch als auch in der Karte vermerkt sind, leiten die interessierten Rad Fahrenden über ein Navigationsgerät oder Smartphone sicher zum Ziel. In der Karte sind zusätzlich bestehende, überregionale Radrouten aufgeführt, die überwiegend beschildert sind, so dass die Radtouristen Anhaltspunkte zur Orientierung finden. Darüber hinaus sind besondere Wegepunkte und Feldwege benannt und hervorgehoben.

Das Projekt „Literaturwegen II“ wurde bereits in der Vorbereitungsphase über die Medien bekannt gemacht, um einen möglichst großen Teilnehmerkreis anzusprechen. In deutschen und niederländischen Medien wurde ebenso über die Projektschritte informiert, wie auch Interviews mit den Autoren veröffentlicht bzw. gesendet. Die Projektfinanzierung belief sich auf 66.000 Euro. Die Samtgemeinde Uelsen beteiligte sich mit 10.000 Euro. Des Weiteren erfolgte die Finanzierung durch die Gemeinde Tubbergen sowie Sponsoren wie die Volksbank Niedergrafschaft, die VR-Stiftung (Stiftung der Volksbanken und Raiffeisenbanken), die Emsländische Landschaft, die Nationaal Landschap und die Provinzen Noordoost-Twente und Overijssel. Bei der Umsetzung des umfangreichen Projektes standen den Gemeinden ein Ingenieurbüro und eine Schreibwerkstatt zur Seite. Das Buch mit der Karte, das mit einer Auflage von 2.000 Exemplaren gedruckt wurde, ist für 12 Euro in den beiden Gemeinden erhältlich und kann auf Anfrage auch verschickt werden.

Mit dem Projekt „Literaturwegen II“ hat die Samtgemeinde Uelsen nicht nur eine Verbindung zwischen Literatur, besonderen Orten und Radfahren geschaffen, sondern auch eindrucksvoll gezeigt, das Radfahren grenzüberschreitend und verbindend ist.



1



2



3

1 Titelseite Literaturwegen. (Quelle: Samtgemeinde Uelsen)

2 Signierstunde der Buchautoren und Buchautorinnen. (Foto: Samtgemeinde Uelsen)

3 Eine der Geschichten spielt an dem Wieler Grenzstein. (Foto: Samtgemeinde Uelsen)

Landespreis 2015 und Ausblick

Landespreis 2015 – Fahrrad und Beruf

Im Jahr 2015 wird sich der Wettbewerb mit dem Thema „Fahrrad und Beruf“ beschäftigen. Die Förderung des Alltagsradverkehrs gewinnt in jüngster Zeit noch einmal stärker an Bedeutung. Hierzu tragen auf der einen Seite neue verkehrsplanerische Schwerpunktsetzungen in vielen Kommunen bei. Als Auslöser sind die Förderung von Klima und Gesundheit ebenso wie wirtschaftliche Faktoren zu nennen. Auf der anderen Seite eröffnen technische Entwicklungen neue Möglichkeiten aber auch neue Anforderungen. So wird z.B. mit der zunehmenden Nutzung von Pedelecs auch für Berufspendler die Fahrradnutzung eine attraktive Alternative zum Pkw. Der Einsatz von Pedelecs im Lastentransport bietet darüber hinaus weitere Verlagerungspotenziale. Eine zentrale Säule der Alltagsmobilität ist von daher – neben dem Einkaufsverkehr – der Berufsverkehr, der im Fokus des Wettbewerbes 2015 steht.

Das Wettbewerbsthema 2015 konzentriert sich auf folgende Aspekte:

- Liegt der Förderung des Radverkehrs im beruflichen Umfeld ein behördliches Konzept zugrunde?
- Üben Kommunen eine Vorbildfunktion aus und bieten ihren eigenen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen gute Voraussetzungen für die Fahrradnutzung, indem sie beispielsweise die notwendige Infrastruktur bereitstellen?

- Werden Fahrräder auf Dienstwegen eingesetzt?
- Gibt es bereits Ansätze zur Förderung und zum Einsatz von Pedelecs und E-Bikes im Lastentransport?
- Gibt es eine Zusammenarbeit zwischen Kommune und Betrieben z. B. in Form eines regelmäßigen Austausches zu Verbesserungsmöglichkeiten beim Ausbau der Infrastruktur (Zuständigkeit Stadt) oder von Serviceangeboten (Zuständigkeit Betriebe)?
- Beteiligen sich die Kommunen an laufenden themenbezogenen Wettbewerben oder unterstützen sie diese durch die Auslobung eigener „Zusatzwettbewerbe“?
- In welcher Form erfolgt die Bereitstellung von Informationen für Betriebe und Betriebsangehörige, gibt es ein entsprechendes Mobilitätsmanagement?
- Finden bei infrastrukturellen Maßnahmen – wie dem Wegeausbau – die Belange der Betriebe besondere Berücksichtigung?

Neben den kommunalen Aktivitäten wird auch ein Augenmerk auf Aktivitäten Dritter – wie z.B. Betriebe – gelegt werden, sofern sie im Einklang mit den kommunalen Aktivitäten stehen.

Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune“ ab 2016

Im Jahr 2015 wird der Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune“ zum letzten Mal ausgelobt. Mit der Neugründung der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen“ (AGFK) soll im Sommer 2015 der Landespreis in eine Zertifizierung überführt werden. Damit orientiert sich das Land Niedersachsen an vergleichbaren Vorgehensweisen anderer Bundesländer. Vorgesehen ist, dass die Zertifizierung dauerhaft erfolgt, wobei die Kommunen nach Ablauf eines noch zu definierenden Zeitraumes einen Verlängerungsantrag stellen müssen, in dem sie nachweisen, dass sie der Radverkehrsförderung in der Vergangenheit besondere Beachtung geschenkt haben und dies auch in der Zukunft tun werden.

Die Mitglieder der AGFK können einen entsprechenden Antrag auf Zertifizierung zukünftig beim Land stellen. Unter der Schirmherrschaft des Verkehrsministers wird bei Erfüllung der erforderlichen Kriterien die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ verliehen. Die Kriterien werden an die bisherigen des Landespreises angelehnt sein, wobei die gesamte Radverkehrsförderung in einer Kommune auf den Prüfstand stehen wird. Sobald die Kriterien feststehen, werden diese auf der Seite der AGFK www.agfk-niedersachsen.de veröffentlicht werden.

- 1 Lastenräder werden immer häufiger als mobile Verkaufsstände eingesetzt.
- 2 Lieferservice statt mit dem Lieferwagen mit dem Lastenrad – eine gute Alternative für die Innenstädte.
- 3 Fahrradabstellanlagen auf dem Betriebsgelände sollten gut erreichbar und witterungsgeschützt sein.



1



2



3

Radeln für Klima und Gesundheit – Sommeraktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ in Niedersachsen

Carsten Sievers, AOK Niedersachsen – Die Gesundheitskasse für Niedersachsen

Sattelfest, gesundheitsbewusst und umweltfreundlich zeigen sich jedes Jahr mehr als 30.000 Berufstätige aus rund 2.600 Firmen, die in den drei Sommermonaten Juni, Juli und August bei der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ von AOK Niedersachsen und ADFC Niedersachsen mitmachen. Die Teilnahme ist ganz leicht: Einfach an mindestens 20 Arbeitstagen mit dem Fahrrad an den Arbeitsplatz oder als Pendler bis zur nächsten Bus-/Bahnhaltstelle radeln. Für die Teilnehmenden erweist sich dabei die Aussicht auf mehr Gesundheit und das Bewusstsein, zugleich etwas für den Umweltschutz zu tun, als wichtiger Ansporn. Besonders aktiv mit den höchsten Teilnehmerzahlen präsentieren sich Jahr für Jahr die Regionen Oldenburg, Oldenburger Münsterland, Emsland, Ostfriesland-Jade sowie Hannover.

Gemeinsam bringen die Aktiven im Aktionszeitraum mehr als fünf Millionen geradelte Kilometer auf die Strecke. Im Schnitt erzielt jeder Teilnehmer eine Fahrleistung von stolzen 192 Kilometern. Jede Radlerin und jeder Radler strampelt sich dabei 4.500 Kalorien von der

Hüfte und erspart der Umwelt durch den Verzicht auf Verbrennungsmotoren 36 Kilogramm des Treibhausgases Kohlendioxid.

Das Niedersächsische Ministerium für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung unterstützt diese Initiative seit dem Start im Jahr 2004. „Wer das Auto öfter mal stehen lässt und dafür aufs Rad steigt, bringt den Kreislauf in Schwung und kann Krankheiten wie Bluthochdruck und Rückenschmerzen vorbeugen oder positiv beeinflussen“, sagt Niedersachsens Sozial- und Gesundheitsministerin Cornelia Rundt, die die Schirmherrschaft für diese Aktion trägt.

AOK-Vorstandsvorsitzender Dr. Jürgen Peter bekräftigt das gelungene Zusammenspiel von individueller und kollektiver Gesundheitsförderung: „Wir möchten mit dieser Aktion das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel in den Fokus rücken. Viele Menschen können ihren Arbeitsweg problemlos ganz oder zumindest zu einem Teil mit dem Rad bewältigen – es kostet häufig nur etwas Überwindung. Keine Sportart ist vom Kraftaufwand her ökonomischer als das Fahrrad fahren.“

Zusätzlich zu den gesundheitlichen Vorteilen winken den Teilnehmerinnen und Teilnehmern viele hochwertige Preise im Gesamtwert von über 10.000 Euro: Von der Städtereise über hochwertiges Fahrradzubehör bis hin zum neuen Trekking-Rad. Unterstützt wird die Rad-Aktion vom DGB Niedersachsen – Bremen – Sachsen-Anhalt und den Unternehmerverbänden Niedersachsen.

Weitere Infos und Anmeldeunterlagen gibt es ab Mai in allen AOK-Servicezentren, in den Personalbüros der beteiligten Firmen sowie auf www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/niedersachsen.

- 1 Sozialministerium, AOK und ADFC rufen jedes Jahr alle Berufstätigen in Niedersachsen auf, bei der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ mitzumachen. Alle, die in der Zeit vom 1. Juni bis zum 31. August an mindestens 20 Tagen in ihre Firma radeln, können nicht nur Gesundheit, sondern auch Preise gewinnen. (Foto: AOK Niedersachsen)
- 2 Wer regelmäßig Rad fährt, tut viel für seine Gesundheit und entlastet die Umwelt. (Foto: AOK Niedersachsen)



Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) stellt sich professionell auf

Dr. Solveigh Janssen, Region Hannover

Im Februar 2010 hatte sich eine Initiative zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Niedersachsen (AGFK) gebildet. Vorbilder sind die zur Förderung des Radverkehrs erfolgreich geführten AGFK's in Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg. Die AGFK wird derzeit als selbständiger Arbeitskreis unter dem Dach der Kommunalen Spitzenverbände (KSV) geführt. Mittelfristig hatte sich der Arbeitskreis eine Vereinsgründung sowie eine mit Finanzmitteln ausgestattete Geschäftsstelle zum Ziel gesetzt. 25 Kommunen arbeiten derzeit an der Vereinsgründung.

Die Vereinsgründung kann erfolgen

Gespräche mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) haben dazu geführt, dass das Land in einem solchen Netzwerk eine gute Möglichkeit der Radverkehrsförderung sieht und eine finanzielle Unterstützung (jährlich 100.000 Euro) der AGFK u. a. unter folgenden Voraussetzungen zusagt:

- Die AGFK gründet einen Verein und finanziert sich grundsätzlich über Mitgliedsbeiträge.
- Die AGFK wird eine kommunale Institution, keine Institution des Landes.
- Eine Vereinbarung zwischen Land und AGFK und damit die finanzielle Unterstützung wird zunächst zeitlich auf fünf Jahre begrenzt.
- Andere Institutionen wie z. B. das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, die kommunalen Spitzenverbände

de und der ADFC Niedersachsen e.V. können Mitglieder des Beirates werden.

- Der Wettbewerb Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune“ wird nach 2015 eingestellt. Als neues Element wird die Zertifizierung der Mitglieder der AGFK eingeführt.
- Der Verkehrsminister wird Schirmherr des Vereins und verleiht das Label „Fahrradfreundliche Kommune“.

Voraussichtlich wird es eine gemeinsame AGFK mit dem Land Bremen geben.

Informationsveranstaltung in Hannover

Am 24. November 2014 fand in Hannover eine Informationsveranstaltung zur AGFK statt. Über 50 Fachleute aus ganz Niedersachsen nutzten die Gelegenheit sich über die Inhalte und Ziele der AGFK sowie die Möglichkeiten für einen Beitritt zu informieren. Herr Jordan für die Region Hannover, Herr Tiemann als Vertreter der Kommunalen Spitzenverbände sowie Herr Dr. Wilk vom Verkehrsministerium begrüßten die Gäste. Anschließend zeigte Frau Fuchs vom Vorstand der AGFS in Nordrhein-Westfalen eindrucksvoll auf, welchen Beitrag ein solches Netzwerk für die Förderung des Radverkehrs liefern kann und wie Kommunen davon profitieren können. Anschließend erläuterte Frau Dr. Janssen, Region Hannover, den aktuellen Stand auf dem Weg zur Vereinsgründung. Frau Karnehm-Wolf, LK Göttingen und Herr Muno vom Klima-Bündnis stellten an Beispielen zum

Thema e-Radschnellweg Göttingen und der bundesweiten Kampagne STADTRADELN erfolgreiche Ergebnisse ähnlicher Kooperationen hinsichtlich der Beantragung von Fördergeldern und der Umsetzung von Projekten vor. Die lebendige Diskussion, die sich auch in den Pausen fortsetzte, zeigt, dass das Interesse an einem solchen kommunalen Netzwerk groß ist und es einen erheblichen Bedarf gibt, sich auszutauschen. Viele Kommunen signalisierten am Ende der Veranstaltung ihr ernsthaftes Interesse an einer Mitgliedschaft in der AGFK.

Die neue AGFK wird zum Juli 2015 offiziell starten

Die „Staffelübergabe“ wird im Rahmen der Preisverleihung des Landespreises „Fahrradfreundlich Kommune“ durch Herrn Minister Olaf Lies erfolgen.

Derzeit wird die Satzung abgestimmt und nach Räumlichkeiten für die Geschäftsstelle gesucht. Voraussichtlich im Mai 2015 wird die konstituierende Mitgliederversammlung stattfinden, auf der u. a. der Vorstand gewählt wird. Auf der Versammlung wird auch über die Aufnahmekriterien und Mitgliedsbeiträge entschieden. Viele Kommunen bereiten bereits ihre Beschlussfassung in den politischen Gremien vor oder haben schon Beschlüsse für eine Mitgliedschaft erhalten.

Weitere Informationen finden Sie auch auf www.agfk-niedersachsen.de.

Wir freuen uns über Ihre Mitgliedschaft und über Unterstützung bei den Vorbereitungen!

Vorschlag für Aufnahmekriterien

- Politische Beschlussfassung zur Grundsatzentscheidung für die kommunale Radverkehrsförderung.
- Bereitschaft zur Zahlung der Mitgliedsbeiträge der AGFK.
- Benennung einer festen Ansprechperson innerhalb der Kommunalverwaltung für den Radverkehr nach außen.
- Hinwirken auf die Erfüllung der Voraussetzungen für die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“.
- Bereitschaft zur Mitarbeit in der AGFK und zur Unterstützung, beispielsweise durch die aktive Teilnahme an der Mitgliederversammlung, dem ständigen AK Radverkehr und/oder in einer thematischen Arbeitsgruppe oder durch die Bereitschaft zur Unterstützung/Ausrichtung von Veranstaltungen u. Ä.

Vorschlag zum Mitgliedsbeitrag

bis 20.000 EW	800 Euro
20.000 bis 50.000 EW	1.500 Euro
50.000 bis 100.000 EW	2.500 Euro
über 100.000 EW	3.500 Euro
Landkreise/Region/ Zweckverband	3.000 Euro

Anmerkung: Die Mitgliederversammlung entscheidet, ob Ausnahmeregelungen möglich sind.

1 Viele Vertreter aus interessierten Kommunen verfolgten die informativen Vorträge auf der Veranstaltung der AGFK am 24.11.2014.

2 Dr. Christoph Wilk, Abteilungsleiter Verkehr im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, hält als begeisterter Fahrradfahrer einen Begrüßungsvortrag auf der Informationsveranstaltung der AGFK.



Gute Gründe für eine Mitgliedschaft in der AGFK Niedersachsen

Die Mitgliedschaft in der AGFK Niedersachsen bietet den Mitgliedern viele Vorteile bei der Förderung des Radverkehrs. Die AGFK unterstützt die Kommunen und schafft Synergieeffekte hinsichtlich des Personal-, Zeit-, und Kosteneinsatzes. Das kommt den Kommunen und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu Gute. Das Land Niedersachsen unterstützt die Arbeit der AGFK hinsichtlich der Finanzierung einer Geschäftsstelle und mit Projektmitteln. Es gibt viele gute Gründe, um Mitglied in der AGFK zu werden:

1. Interessenvertretung gegenüber dem Land, Bund und weiteren Akteuren

Die AGFK setzt sich gegenüber dem Land und dem Bund sowie anderen Akteuren für die kommunalen Interessen im Radverkehr ein. Dies berührt Themen der Investitionen in den Radverkehr, Fördermöglichkeiten und stärkt die Rolle des Radverkehrs in der Öffentlichkeit. Die AGFK bündelt die Interessen und verleiht ihnen dadurch ein stärkeres Gewicht. Dazu trägt auch eine bundesweite Vernetzung der Ländernetzwerke bei.

2. Mitgliedschaft ist ein Qualitätsmerkmal

Die Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune“ macht das Engagement und die Er-

folge der Radverkehrspolitik einer Kommune öffentlichkeitswirksam nach außen sichtbar. Diese Auszeichnung wird vom Land verliehen.

3. Erfahrungs- und Informationsaustausch

Die AGFK bietet z. B. in Arbeitskreisen, auf Veranstaltungen, im Internet und durch Fortbildungsangebote für unterschiedliche Zielgruppen eine Kommunikationsplattform für Weiterbildung und für den erforderlichen Erfahrungsaustausch.

4. Gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit

Kostenfreie Nutzung der AGFK-Materialien nach dem Motto: zentral entwickeln, lokal umsetzen. Dies können Flyer, Broschüren,

Plakate oder Kampagnen sein. Das spart Kosten und entlastet die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gemeinsame Pressearbeit stärkt den Radverkehr in der Außendarstellung und kann die Fahrradkultur positiv beeinflussen.

5. Beratung und Hilfestellung rund um das Thema Radverkehr

Fachplanerinnen und Fachplaner finden bei Fragen der Radverkehrsförderung die richtigen Ansprechpersonen in anderen Kommunen oder bei der AGFK. Die gute Organisation des Netzwerkes leistet hier schnelle Unterstützung. Die AGFK kann durch Gutachten, Musterlösungen und „best practice-Projekte“ weitere für alle nutzbare Hilfestellungen bieten.

Die AGFK – Aus der Sicht des Landes

Anja Heuck, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Das Land begrüßt die Weiterentwicklung der AGFK zu einem Verein und damit die Professionalisierung durch eine Geschäftsstelle sehr. Dieser neue Verein, der sich für den Radverkehr einsetzt wird den landesweiten Informations- und Erfahrungsaustausch im Bereich des Radverkehrs nachhaltig voranbringen. Darüber hinaus gewinnt das Land mit der AGFK e.V. einen zentralen Ansprechpartner für das Thema Radverkehr.

Die Interessen im Radverkehr werden in Zukunft von der AGFK e.V. auf unterschiedliche Weise gebündelt werden können,

z.B. auch wenn es darum geht Fördergelder zu beantragen oder öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zum Radverkehr umzusetzen. Das oben genannte Motto „zentral entwickeln – lokal umsetzen“ ist dabei der richtige Weg zum Erfolg. Radverkehrsprojekte, die von landesweitem Interesse sind, können von der AGFK e.V. in Angriff genommen werden und das für den Radverkehr wichtige Zusammenwirken unterschiedlicher Handlungsträger in den Kommunen kann unterstützt werden. Ein dann vorhandenes, durchgängiges Netzwerk von Bund über Land bis hin zu den Kommunen wird einen wichtigen Beitrag leisten, den Informationsaustausch dauerhaft zu verbessern.

Mit dem neuen Instrumentarium der Zertifizierung wird in Niedersachsen in den nächsten Jahren die Fahrradfreundlichkeit in den Kommunen stetig steigen. Angelehnt an den ursprünglichen Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune“ wird zurzeit ein Kriterienkatalog für die Zertifizierung abgestimmt. Zeitnah nach der Vereinsgründung haben die Mitgliedskommunen der AGFK dann die Möglichkeit, die ersten Anträge für die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ beim Land zu stellen.

Qualitätsoffensive am Weser-Radweg und gemeinsame Vermarktung über die Weser-Radweg Infozentrale

Jessica Dolle, Weserbergland Tourismus e.V.

Der Weser-Radweg zählt zu einem der beliebtesten Radfernwege in Deutschland. Als Teil des D-Routen-Netzes (Streckenabschnitt der D-Route 9) ist er von nationaler Bedeutung. Doch die wachsende Konkurrenz anderer Radfernwege und vieler neuer und gut ausgebauter Radwege wird größer, und es besteht die Gefahr in der Beliebtheit der Gäste zu sinken. Eine immer wichtiger werdende Entscheidungshilfe bei der Reiseplanung spielt bei Kunden unter anderem die Qualität. Kunden sind auf der Suche nach Qualität und für Radfernwege bedeutet das, dass sich vom ADFC klassifizierte Radfernwege zunehmender Beliebtheit bei den Radwanderern erfreuen.

Qualitätsoffensive Weser-Radweg

Mit Hinblick auf eine mögliche Radfernwegklassifizierung wurde im Auftrag des Weserbergland Tourismus e.V. der gesamte Weser-Radweg von Hann. Münden bis Cuxhaven im Jahr 2010 vom ADFC abgefahren. Das Ergebnis der ADFC-Analyse zeigte, dass die Infrastruktur-Qualität des Weser-Radweges weder den gestiegenen Ansprüchen der Radwanderer noch der Wettbewerbssituation entsprach. Insbesondere im Bereich der Wegweisung (u.a. durch den Verlauf durch drei Bundesländer mit uneinheitlicher Ausweisung), der Streckenführung (u.a. Routenverlauf teilweise nicht optimal und wesenfern) und der Wegequalität (u.a. schlechte Belagsqualität und Engstellen) wurden Defizite festgestellt, die eine angestrebte Klassifizierung mit vier Sternen zu diesem Zeitpunkt nicht ermöglichten. Aus diesem Grund haben die niedersächsischen Landkreise Hameln-Pyrmont,

Holzminen, Schaumburg, Northeim, Göttingen und Nienburg im Jahr 2012 eine „Qualitätsoffensive Weser-Radweg“ gegründet. Ziel war es, verschiedene infrastrukturelle Maßnahmen umzusetzen, eine ADFC-Klassifizierung von vier Sternen für den Weser-Radweg zu erhalten und weiterhin eine herausragende Rolle im Radtourismus in Deutschland zu spielen.

Gemeinsam mit einem Ingenieurbüro und dem Weserbergland Tourismus e.V. sowie der Mittelweser-Touristik GmbH wurden innerhalb dieser Arbeitsgruppe folgende Leitlinien zur Qualitätsverbesserung des Weser-Radweges in 2013 festgelegt:

- Optimierung der Routenführung mit Festlegung einer eindeutig definierten Hauptroute, die auf der jeweils anderen Weserseite möglichst um eine Alternativroute ergänzt wird; Verbindung von Haupt- und Alternativroute über sogenannte „Leitersprossen“, die ein individuelles Wechseln der Weserseite an Brücken und Fähren ermöglichen; wesernahe Wegführung; Ausschluss von weiteren Alternativführungen auf der gleichen Weserseite.
- Optimierung der Wegweisung und Beschilderung der Haupt- und Alternativroute.
- Erstellung eines Katasters.

Ziel war es, alle Umbauarbeiten von Hann. Münden bis Verden (z. B. Routenverlegung, Installation der neuen Beschilderung) umzusetzen. Die Qualitätsoffensive Weser-Radweg bezieht sich in der ersten Realisierungsphase auf die südniedersächsischen Abschnitte von Hann. Münden bis zum Landkreis Nienburg. Auch die anderen Weser-Radweg Anrainer (Bremen, Touristikgemeinschaft Wesermarsch, Erlebnis Bremerhaven GmbH, Cuxland Tourismus) wurden über den aktuellen Sachstand aus der ADFC-Analyse zum Weser-Radweg und die Ergebnisse der „Qualitätsoffensive Weser-Radweg“ informiert. Auch die nördlichen Anrainer haben sich bereit erklärt, die Anforderungen für die angestrebte Vier-Sterne-Klassifizierung zu erfüllen.

Radverkehrsanalyse auf dem Weser-Radweg

Parallel zu den Maßnahmen zur Optimierung des Wegebbaus und der Wegweisung wurde von der Arbeitsgemeinschaft „Qualitätsoffensive Weser-Radweg“ im Jahr 2012 eine Radverkehrsanalyse in Auftrag gegeben, um herauszufinden, wie viele Radfahrer tatsächlich auf dem Weser-Radweg unterwegs sind und Aufschluss über die Gästestruktur und deren Radfahrverhalten zu erhalten. Nach dem Vorbild der Radverkehrsanalyse in Brandenburg wurden erstmals an vier Standorten automa-



tische Radzählgeräte (Oedelsheim, Heinsen, Hessisch Oldendorf und Stolzenau) installiert. Die Zählstellen liefern permanent Daten, so dass daraus Jahreswerte ermittelt werden können. Bei der Datenerhebung handelt es sich nicht um eine punktuelle Erhebung, sondern um eine statistisch repräsentative Untersuchung, die in dieser Form erstmalig für den Weser-Radweg durchgeführt wird.

Anhand der Messungen der Radfahrer an den Messstationen konnten konservative Hochrechnungen über die Nutzung des Weser-Radwegs von Radwanderern ermittelt werden. Bei Radwanderern handelt es sich ausschließlich um die Radfahrer, die den Weser-Radweg vollständig nutzen (unberücksichtigt bleiben alle Radfahrer, die den Weser-Radweg nicht vollständig nutzen, Nutzer anderer Radfernwege, Regionradler sowie Radausflügler im Urlaub oder von zu Hause aus). Vor diesem Hintergrund wurde die Anzahl der Radwanderer auf dem Weser-Radweg für das Jahr 2012 näherungsweise und konservativ berechnet und ein Wert von 15.000 Radwanderern für den 205 km langen Abschnitt des Weser-Radwegs ermittelt. Um noch detaillierte Aussagen zur Radwegenutzung zu erhalten, wurden im Jahr 2013 zusätzlich die Alternativrouten durch mobile Messungen erfasst, so dass fehlende Kenntnisse aus dem Vorjahr behoben werden konnten. Anhand dieser Daten konnte für das Jahr 2013 eine Anzahl von rund 17.100 Radwanderern auf dem Weser-Radweg ermittelt werden. Die Ergebnisse der Messungen im Jahr 2013 zeigten außerdem, dass eine deutliche Richtungsdominanz auf der Haupt-

route von Süden nach Norden besteht (die Alternativroute zeigt auch Tendenzen Richtung Süden), bei Messstationen mit Alternativroute auf der gegenüberliegenden Weserseite mehr als doppelt bis viermal so viele Radfahrer auf der Hauptroute unterwegs sind und der Weser-Radweg vornehmlich touristisch geprägt ist und Alltagsverkehr kaum eine Rolle spielt.

Zusätzlich wurden zu den ersten Messungen an den Standorten der automatischen Radzählgeräte im Jahr 2012 parallel Radfahrerbefragungen durchgeführt, die Aufschluss über die Gästestruktur und deren Radfahrverhalten geben. Die Befragungen zeigten unter anderem:

- Ansprüche an die Infrastruktur (sichere Streckenführung, guter Zustand der Wege, gute Beschilderung)
- Hilfsmittel zur Orientierung (Kartenmaterial und Ausschilderung)
- Kilometer pro Tag pro Radwanderer (durchschnittlich 50 bis 60 Kilometer)
- Alter der Radwanderer (durchschnittlich 54 Jahre)
- Dauer der Reise (durchschnittlich 6,5 Tage)

Einrichtung der Weser-Radweg Infozentrale

Seit dem Jahr 2011 ist der Weserbergland Tourismus e.V. zentraler Ansprechpartner für den gesamten Weser-Radweg von Hann. Münden bis Cuxhaven auf. In enger Kooperation mit den anrainenden Regionen am Weser-Radweg (der Mittelweser Touristik GmbH, der Touristikgemeinschaft Wesermarsch, der Erlebnis Bremerhaven GmbH und dem Cuxland Tourismus) werden hier alle Informationen

und überregionalen Marketingmaßnahmen gebündelt. Neben der Produktplanung und -koordination umfasst das Aufgabengebiet der „Weser-Radweg Infozentrale“ unter anderem die Koordination der Werbung, der Verkaufsförderung, des Vertriebs, der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, die Qualitätssteigerung und -sicherung, die Erstellung des kostenfreien Weser-Radweg Serviceheftes (Erstauflage in 2012), die Bewerbung der Internetseite www.weserradweg-info.de sowie die Betreuung einer eigenen Telefon-Hotline. Ziel ist es, über die Weser-Radweg Infozentrale dem Kunden und weiteren Netzwerkpartnern einen zentralen Ansprechpartner zu bieten, der kostenfreie und professionelle Informationen zum Weser-Radweg bereithält.

Weser-Radweg Infozentrale Telefon-Hotline:
(0 51 51) 93 00 39
Sommer: Mo – Fr von 8:30 – 17:00 Uhr
Winter: Mo – Do von 8:30 – 17:00 Uhr und
8:30 – 14:00 Uhr

- 1 Radfahrer können ihre Radtour entlang des Weser-Radwegs ganz entspannt genießen. (Foto: Weserbergland Tourismus e.V.)
- 2 Seit 2012 sind am Weser-Radweg automatische Zählgeräte installiert, die die Radverkehrsmengen erfassen. (Foto: Weserbergland Tourismus e.V.)
- 3 Entlang des Weser-Radwegs kann ein Stück der Strecke auch an Bord eines Weser-Schiffes genossen werden. (Foto: Weserbergland Tourismus e.V.)
- 4 Die Reise entlang der Weser verläuft auch durch zahlreiche Fachwerkstädte wie zum Beispiel der Rattenfängerstadt Hameln. (Foto: Weserbergland Tourismus e.V.)



2



3



4

Fahrrad-KulTour in Niedersachsen – Von Max und Moritz, Weltvermessern und Kunstlandschaften

Sabine Hürthe und Christian Stichternath, Ministerium für Wissenschaft und Kultur

Das Rad wurde in der Geschichte der Menschheit tatsächlich immer wieder neu erfunden – von unterschiedlichen Kulturen zu unterschiedlichen Zeiten für unterschiedliche Zwecke. Was liegt also näher, als vom Rad aus die eigene Kultur neu zu entdecken? Schließlich ist das Rad selbst ein Kulturgut!

Erfahren Sie (sich) Kultur – am besten mit dem Fahrrad. Suchen Sie sich eine Route aus: zu einem bestimmten Kulturthema oder zu einem bunten Mix aus Themen und anderen touristischen Angeboten im Fahrradland Niedersachsen. Dabei ist es gleich, ob Sie eine Tagestour oder gleich einen ganzen Radurlaub planen. Auch können Sie wählen, ob Sie nur eine bestimmte Region bevorzugen, quer durch Niedersachsen touren wollen oder gar einen Abstecher in unsere Nachbarländer unternehmen möchten. Niedersachsen bietet Ihnen in jedem Fall eine große Auswahl an Kulturradwegen!

Auf den Spuren von Wilhelm Busch Wiedensahl erkunden

Länge: ca. 27 km

Wilhelm Busch, bekannt vor allem durch Max und Moritz, wurde in Wiedensahl im Weserbergland geboren und verbrachte dort den Großteil seines Lebens. Bei der Radtour lernen Sie seine Wohnhäuser und Wanderwege kennen und erfahren, wie die Region ihn zu seinen zahlreichen Geschichten, Zeichnungen und Ölgemälden inspirierte. Der Kontrast der Eindrücke zu den Darstellungen Wilhelm Buschs macht Veränderung und Bewahrung in Landschaft und Kultur deutlich.

Im Internet können Sie kostenlos einen Flyer mit Informationen zu den einzelnen Stationen als PDF-Datei herunterladen! Auch Zitate von Busch sind dort abgedruckt.

www.schaumburgerland-tourismus.de

Als Carl Friedrich Gauß' Landvermessung im Celler Land betrieb

Länge: kurze Route 37 km, lange Route 64 km

Noch heute zeugen sogenannte „Gaußsteine“ von den Vermessungsarbeiten, die der Mathematiker und Geodät Carl Friedrich Gauß auf Weisung von Georg IV., des Königs des in Personalunion geführten Königreichs von Großbritannien sowie des Königreichs Hannover, zwischen 1821 und 1825 durchführte. Bei Ihrer Tour dienen die Steine als Orientierungspunkte. Packen Sie doch einfach Daniel Kehlmanns Roman „Die Vermessung der Welt“ ein und schmökern Sie bei einer Pause an einem der vielen Fischeiche wie Mathematikgenie und Reiseumuffel Gauß mit seinem Sohn Eugen das Königreich Hannover in Dreiecke unterteilt. Mit Blick auf die sanften Hügel- und Heidekrautlandschaft des Naturparks Südheide können Sie die Tour ausklingen lassen und entdecken vielleicht noch einen Schäfer mit seiner Herde.

www.radtour-lueneburgerheide.de

www.region-celle-navigator.de

Kunst zwischen Deutschland und den Niederlanden

Länge: ca. 245 km

Mehr als 80 Skulpturen aus mehr als 30 Jahren bilden entlang des Flusses Vechte ein riesiges Freilichtmuseum. Dabei führt sie die Route durch Teile Nordrhein-Westfalens, die niedersächsische Grafschaft Bentheim und in den Niederlanden bis nach Zwolle. Internationale Künstlerinnen und Künstler setzten sich hier in ihren Arbeiten mit Geschichte und Landschaft vor Ort auseinander. So werden vielfältige Facetten vom deutsch-niederländischen Verhältnis bis hin zur Ökologie dargestellt.

Entlang der Route finden Sie Informationssäulen und Karten. Besonders praktisch: über eine kostenlose App können Sie sich die Standorte der einzelnen Skulpturen anzeigen lassen sowie Bilder und kurze Texte zu den einzelnen Stationen lesen.

www.raumsichten.org

www.grafschaft-bentheim-tourismus.de



- 1 Radfahrer am Schloss Bückeberg.
- 2 Blick in den Eingangsbereich des Radhauses in Einbeck. (Foto: Stadtmuseum)
- 3 »Fibonacci Cubes« der Künstlerin Petra Paffenholz am Skulpturenpfad Diepholz/Dümmer.
- 4 Radfahren im Alten Hafen von Weener. (Foto: Ostfriesland GmbH)

Der R1: eine Tour für Weltenbummler

Länge: über 3.500 km

(D3 ca. 960 km – Niedersächsischer Tourabschnitt ca. 120 km)

Von Frankreich bis Russland, von Boulogne-sur-Mer bis nach Sankt Petersburg – soweit reicht der Europaradweg R1. Auf Ihrem Weg durchreisen Sie neun Länder, lernen ihre Kulturen, die Natur und die Menschen kennen.

Wenn Sie es lieber erst einmal überschaubarer angehen möchten, können Sie auch den deutschen Teil der Route befahren (Route D3). Dabei passieren Sie nicht nur Niedersachsen, sondern auch Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Berlin und erleben neben Stadt-Land-Kontrasten sieben UNESCO-Welterbestätten.

Ein besonderer Tipp auf der niedersächsischen Route ist das RadHaus in Einbeck (www.stadtmuseum-einbeck.de>RadHaus). Neben technischen werden auch gesellschaftliche, sportliche und künstlerische Dimensionen des Radfahrens beleuchtet – und Sie dürfen historische Fahrräder selbst einmal Probe fahren!

R1: www.euroroute-r1.de

D3: www.radnetz-deutschland.de

Niedersächsischer Tourabschnitt:

www.euroroute-r1.de>Deutschland>

Niedersachsen

Imposante Skulpturen zwischen

Diepholz | Dümmer

Länge: ca. 21 km

Sie beginnen Ihre Fahrt am Diepholzer Schloss, das im 10./11. Jahrhundert als Wasserburg erbaut wurde. Auf Ihrem Weg treffen Sie auf zehn ganz unterschiedlich gestaltete Skulpturen. Besonders eindrucksvoll ist ein Ensemble von Kuben, deren größter Ihren Radweg problemlos überdacht. Die Seitenlängen der Kuben orientieren sich an der sogenannten Fibonacci-Folge, einer Art unendlicher mathematischer Zahlenfolge. An anderen Stellen des Weges begegnen Sie sensenartigen Vogelskulpturen, die durch hohes Gras stelen und Kunst und Natur verbinden. Die Tour endet am Dümmer-Museum in Lembruch, das die Natur- und Kulturgeschichte der Region multimedial präsentiert.

Es lohnt sich, auch am Anfang und Ende der Tour etwas Zeit einzuplanen, denn Schloss und Museum warten jeweils mit einem eigenen Kulturprogramm auf.

Im Internet können kostenlos Karten, Wegbeschreibungen und Bilder zum Skulpturenpfad heruntergeladen werden.

www.die-sicht.de

Eine Zeitreise in die Jungsteinzeit

Länge: ca. 392 km

Nutzen Sie Ihr Rad doch als Zeitmaschine: Wo heute das Emsland, das Oldenburger Münsterland und die Wildeshauser Geest grünen, begannen vor rund 5.000 Jahren die Steinzeitmenschen Megalithbauten für ihre Verstorbenen zu errichten. Viele dieser imposanten Findlingskonstruktionen sind bis heute gut erhalten und geben den Flussauen, Wäldern und Wiesen einen besonderen Reiz. Rund 70 Megalithbauten können sie entlang der Route in Augenschein nehmen.

www.strasseder-megalithkultur.de/de/die-megalith-radroute

Do it Yourself – Jede Tour ein Unikat

Länge: Liegt ganz bei Ihnen – allein in Ostfriesland rund 3.500 km Strecke

Entdecken Sie Niedersachsen auf eigene Faust und planen Sie Ihre individuelle Fahrradtour. Sie wählen die Orte aus, die sie besuchen möchten, und bekommen Vorschläge aus dem Kultur- und Freizeitangebot vor Ort. So lassen sich auch ungewöhnliche Interessen problemlos kombinieren. Sie können sich auch für Ihre Route inspirieren lassen, indem sie sich Sehenswürdigkeiten aus Kultur und Natur anzeigen lassen.

www.niedersachsen-radroutenplaner.de



2



3



4

Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur durch die zunehmende Nutzung von Pedelecs

Dankmar Alrutz, Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV – Alrutz

Bei der Nutzung von Pedelecs ist eine seit Jahren anhaltende dynamische Entwicklung festzustellen. Im Jahr 2009 wurden in Deutschland etwa 150.000, im Jahr 2014 bereits etwa 450.000 Pedelecs verkauft. 95% dieser Räder sind Pedelecs 25, die den Fahrrädern rechtlich gleichgestellt sind.

Längerfristig wird ein Anteil am Fahrradmarkt in Deutschland von etwa 25 % erwartet (derzeit etwa 3 %). In den Niederlanden beträgt dieser Anteil heute schon 19 %. Die Fortschritte in der Batterietechnik ermöglichen immer größere Reichweiten, durch die Stromversorgung mögliche technische Zusätze wie Navigation, ABS, verbesserte Lichttechnik oder elektronischer Diebstahlschutz können die Fahrzeugsicherheit erhöhen.

Derzeit werden Pedelecs noch vorrangig von über 50-Jährigen und insbesondere von Senioren gekauft und genutzt. Zunehmend sind jedoch auch jüngere Erwachsene interessiert. Die meisten, die heute ein Pedelec fahren, sind auch vorher regelmäßig Rad gefahren. Bei einigen von ihnen handelt es sich aber auch um „Wiedereinsteiger“ oder „Neueinsteiger“. Bislang werden Pedelecs überwiegend im freizeitorientierten und radtouristischen Bereich genutzt. Aus Erfahrungen der Niederlande kann jedoch von einer zunehmenden Nutzung im Alltagsradverkehr und damit auch im städtischen Umfeld ausgegangen werden.

Sicherheitsrelevante Aspekte der Nutzung von Pedelecs

Pedelec-Nutzer fühlen sich als Rad Fahrende und verhalten sich auch so. So ist die Nutzung der Radverkehrsanlagen durch Pedelecs mit der von „konventionellen“ Rad Fahrenden vergleichbar. Auch nicht benutzungspflichtige Radwege werden von ihnen ganz überwiegend genutzt. Die meisten Pedelec-Nutzer zeigen ein vorwiegend angepasstes und eher defensives Verhalten im Verkehr.

Pedelec-Nutzer fahren im Mittel etwa 2-3 km/h schneller als die übrigen Rad Fahrenden. Das Geschwindigkeitsniveau bewegt sich dabei überwiegend in einem Bereich von etwa 16 bis 20 km/h. Spitzengeschwindigkeiten über 25 km/h werden nur selten erreicht. Insgesamt fahren Pedelec-Nutzer damit im Geschwindigkeitsspektrum des konventionellen Radverkehrs. Durch das zunehmende Auftreten von Pedelecs sind allerdings Verschiebungen zu höheren mittleren Geschwindigkeiten des Radverkehrs zu erwarten, die entsprechende Anforderungen an die Infrastruktur nach sich ziehen.

Die Häufigkeit und der Ablauf kritischer Situationen auf Pedelec-Fahrten sind mit denen konventioneller Rad Fahrender vergleichbar. Kritische Situationen ereignen sich überwiegend unter Beteiligung anderer Rad Fahrender oder mit dem Fußverkehr. Auch die Unterschätzung der Geschwindigkeiten von Pedelecs durch

andere Verkehrsteilnehmende kann zu kritischen Situationen führen. Ferner zieht die hohe Nutzung von Pedelecs durch Senioren aufgrund deren hoher Verletzungsanfälligkeit eine höhere Wahrscheinlichkeit schwerer Unfälle nach sich. Demgegenüber ist es erfreulich, dass Pedelec-Nutzer deutlich häufiger einen Helm tragen als andere Rad Fahrende.

Verkehrsunfälle mit Pedelecs werden in der polizeilichen Unfallstatistik erst neuerdings gesondert erfasst. Wo diese Differenzierung schon länger vorgenommen wird, zeigt sich eine deutliche Zunahme.

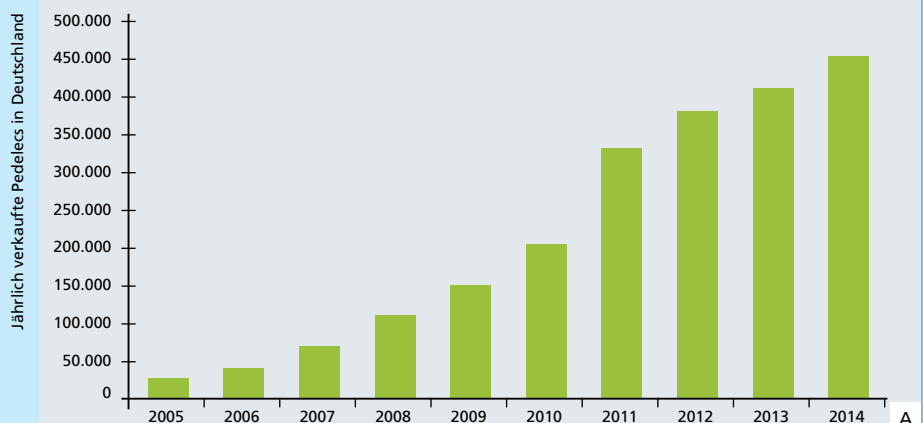
Anforderungen an die Wegeinfrastruktur

Mit der Zunahme von Pedelecs steigt das Geschwindigkeitsniveau im Radverkehr. Es ergeben sich höhere Differenzgeschwindigkeiten zwischen den Rad Fahrenden und dem Rad- und Fußverkehr. Dadurch kommt es häufiger zu Überholungen auf Radverkehrsanlagen. Zu berücksichtigen ist auch eine zunehmende Nutzung von Anhängern und Lastenrädern mit entsprechendem Platzbedarf.

Da die Pedelec-Nutzung sich in einem Verhaltens- und Nutzungsspektrum bewegt, wie es auch im konventionellen Radverkehr auftritt und ohnehin planerisch zu berücksichtigen ist, ergeben sich aus der Zunahme der Geschwindigkeiten keine besonderen über die derzeitigen technischen Regelwerke (insbesondere die

Erläuterung Pedelec 25:

Als E-Bikes werden i.a. alle Zweiräder mit Elektroantrieb verstanden. Ein Pedelec (PEdAl ELectric Cycle) ist ein Fahrrad, bei dem die Motorunterstützung durch das Treten des Pedals aktiviert wird. Beim Pedelec 25 hört diese Motorunterstützung bei 25 km/h auf. Die Motorleistung ist auf 250 Watt begrenzt. Eine „Anfahrhilfe“, mit der auch ohne Treten eine Geschwindigkeit von 6 km/h erreicht werden kann, ist zulässig. Diese Pedelecs gelten im rechtlichen Sinne als Fahrräder. So müssen z.B. Radwege mit Benutzungspflicht benutzt werden und es gilt keine Helm- und Versicherungspflicht. Andere E-Bikes, so u.a. die schnelleren Pedelecs 45, deren Motorunterstützung entsprechend erst bei 45 km/h endet, gelten dagegen als Kraftfahrzeuge.



aktuelle ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen)) hinausgehenden Anforderungen. Viele der heutigen Radverkehrsanlagen weisen allerdings einen nur geringen Standard – deutlich unter den Vorgaben dieser Regelwerke – auf. In dieser Hinsicht verstärkt also die Zunahme der Pedelecs die Notwendigkeit, einen Standard entsprechend den Regelwerken tatsächlich auch umzusetzen.

In der Praxis der kommunalen Verkehrsplanung werden sich, durch das ansteigende Geschwindigkeitsniveau, die Einsatzbereiche der Radverkehrsführungen stärker zugunsten der fahrbahnorientierten Führungen verschieben (Radfahrstreifen, Schutzstreifen). Benutzungspflichtige Radwege mit den Mindestbreiten der Verwaltungsvorschrift zur StVO sind mit einer Pedelec-Nutzung kaum zu vereinbaren. Auch gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr sind restriktiver zu bewerten. Gut geeignet sind attraktive Radverkehrsachsen abseits stark belasteter Hauptverkehrsstraßen (z.B. über Fahrradstraßen) sowie Radschnellwege.

Servicekomponenten für Pedelecs

Ein wesentliches Element zur Förderung der Pedelec-Nutzung sind gute, diebstahlgeschützte Abstellanlagen, denn Pedelecs sind im Allgemeinen wesentlich teurer als „normale“ Fahrräder. Pedelec-Nutzer sind deshalb eher bereit, für eine komfortable und sichere Abstellmöglichkeit einen angemessenen Preis zu zahlen. Ebenso

wichtig ist das Abstellen an der Wohnung. Aufgrund ihres Gewichtes können Pedelecs nicht ohne Weiteres über Treppen in den Keller transportiert werden. Ungünstige Abstellbedingungen an der Wohnung stellen daher einen erheblichen Kauf- und Reiseantrittswiderstand dar. Weitere Servicekomponenten zur Förderung der Pedelec-Nutzung sind u.a. der Verleih von Pedelecs oder öffentliche Ladestationen.

Fazit

Die zunehmende Verfügbarkeit von Pedelecs bietet gute Potenziale für eine Stärkung des Radfahrens als umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Mobilitätsform. Durch die Möglichkeit, längere Distanzen zügig und bequem zurückzulegen, besteht auch im Alltagsverkehr die Chance auf eine spürbare Verlagerung bisheriger Autofahrten. Die Verknüpfung von ÖPNV und Pedelec bietet insbesondere für den ländlichen Raum neue Mobilitätschancen.

Durch die Zunahme der Pedelecs entstehen keine grundsätzlich neuen Anforderungen an die Infrastruktur für den Radverkehr, da sich das Verhalten der Pedelec-Nutzer in dem Verhaltensspektrum des „normalen“ Radverkehrs bewegt. Es wird jedoch die Notwendigkeit, den Stand der Technik entsprechend den aktuellen Regelwerken konsequenter umzusetzen, gestärkt.



1

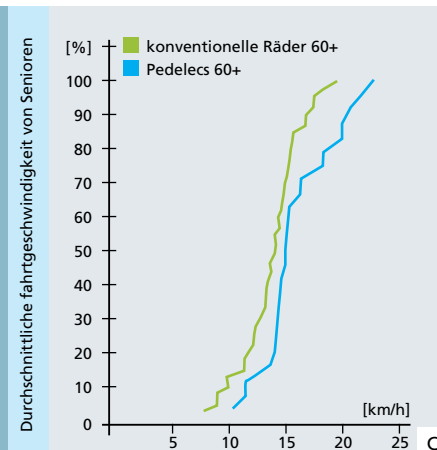
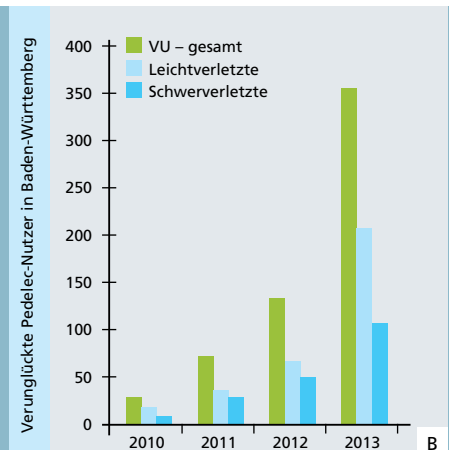


2



3

- 1 e-Radschnellweg in Göttingen.
- 2 Für Pedelec-Nutzung ungeeignete Radverkehrsführung mit dem Fußverkehr.
- 3 Ladestation auf dem Marktplatz in Bad Zwischenahn.



- A Entwicklung der Verkaufszahlen von Pedelecs in Deutschland – Verkaufszahlen für 2014 geschätzt. (Daten: Zweirad-Industrie-Verband)
- B Bei Verkehrsunfällen verunglückte Pedelec-Nutzer in Baden-Württemberg. (Daten: Polizei Baden Württemberg)
- C Fahrgeschwindigkeiten von Senioren mit konventionellen Rädern und mit Pedelecs. (Quelle: Forschungsprojekt der BASt: FE 82.0533)

STADTRADELN – Radeln für ein gutes Klima: auch in Niedersachsen!

André Muno, Klima-Bündnis

Die bundesweite Kampagne STADTRADELN des Klima-Bündnis – das größte kommunale Netzwerk zum Schutz des Weltklimas mit über 1.700 Mitgliedern in 24 Ländern Europas – erfreut sich auch in Niedersachsen immer größerer Beliebtheit: Während im Pilotjahr 2008 in zwei niedersächsischen Kommunen BürgerInnen und Mitglieder der kommunalen Parlamente für mehr Klimaschutz und mehr Radverkehrsförderung um die Wette radelten, beteiligen sich an der Aktion 2014 insgesamt 20 Städte und Gemeinden, darunter erstmals auch die Landeshauptstadt Hannover. In ganz Deutschland nutzten dieses Jahr nahezu 300 Teilnehmerkommunen die Kampagne, um für den Radverkehr zu werben. Über 86.000 Menschen, darunter gut 1.600 KommunalpolitikerInnen, machten aktiv mit und legten weit mehr als 16.000.000 Kilometer auf ihren Fahrrädern zurück. Damit vermieden sie im Vergleich zur Autofahrt rund 2.400 Tonnen CO₂.

Die Ziele der Kampagne

Mit der Kampagne steht den Kommunen eine bewährte, leicht umzusetzende Maßnahme zur Verfügung, um mit verhältnismäßig geringem Aufwand und Mitteln von kommunaler Seite im wichtigen Bereich Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität aktiv(er) zu werden. Das STADTRADELN kann von deutschlandweit allen Kommunen (Städte, Gemeinden, Landkreise/Regionen) an 21 zusammenhängenden Tagen – frei wählbar im Zeitraum 1. Mai bis 30. September – durchgeführt bzw. eingesetzt werden.

Ziel des STADTRADELNS ist es, mit Spaß und Begeisterung das Thema Fahrradfahren voran- sowie in die Kommunalparlamente einzubringen. Daher ist die Kampagne als Wettbewerb zwischen Städten, Gemeinden und Landkreisen/Regionen konzipiert. Das Klima-Bündnis zeichnet deutschlandweit die fahrradaktivsten Kommunalparlamente und Kommunen in drei Kategorien aus; in den Kommunen selbst radeln Teams und BürgerInnen im Wettstreit miteinander.

Innerhalb des 21-tägigen Aktionszeitraumes legen Teams aus BürgerInnen und KommunalpolitikerInnen beruflich sowie privat möglichst viele Kilometer auf dem Fahrrad zurück. In ihrer Vorbildfunktion sollen Kreistagsabgeordnete, Stadt- und GemeinderätInnen als die lokalen Entscheider in Sachen Radverkehr im wahrsten Sinne des Wortes „erfahren“, was es bedeutet, in der eigenen Kommune mit dem Rad unterwegs zu sein und anschließend Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für RadfahrerInnen anstoßen bzw. umsetzen. Idealerweise sollen sie beim STADTRADELN als TeamkapitänInnen in Erscheinung treten, um öffentlich und aktiv für die vermehrte Nutzung des Fahrrades bei ihren MitbürgerInnen einzutreten.

Kommunalverwaltungen, Schulen, Vereine, Unternehmen, BürgerInnen etc. sind ebenfalls eingeladen, eigene Teams zu bilden. Auch sie sollen die vielen Vorteile des Radfahrens „erfahren“ und zeitgleich den Verantwortlichen mit ihrer Teilnahme verdeutlichen, wie wichtig ihnen

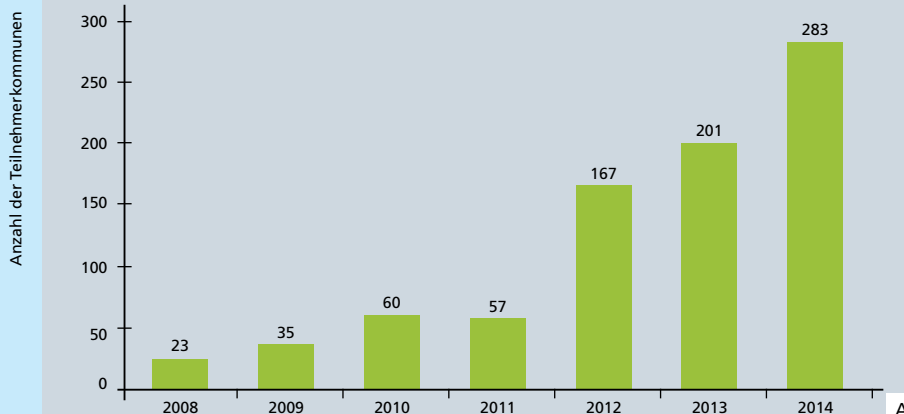
Klimaschutz und Radverkehrsförderung sind und wie viele Menschen schon jetzt in der eigenen Kommune mit dem Rad unterwegs sind.

Während der dreiwöchigen Aktionsphase bucht jede/r RadlerIn die klimafreundlich zurückgelegten Kilometer im sogenannten Online-Radelkalender, einer internetbasierten Datenbank zur Erfassung der Radkilometer. Die Ergebnisse der Teams sowie Kommunen werden auf den Unterseiten der Kommunen sowie bei den Ergebnisübersichten tagesaktuell veröffentlicht, sodass Teamvergleiche innerhalb der Kommune als auch bundesweite Vergleiche zwischen den Kommunen stets möglich sind.

STADTRADLER-STARS als positive

RadbotschafterInnen

Jede/r STADTRADELN-TeilnehmerIn soll möglichst oft das Fahrrad privat und beruflich nutzen. In der Sonderkategorie STADTRADLER-STAR sind jedoch Mitglieder der kommunalen Parlamente oder möglichst andere Personen des öffentlichen Lebens, wie z. B. (Ober-)BürgermeisterInnen, LandrätInnen, DezernentInnen, PfarrerInnen, SportlerInnen etc., aufgerufen, als sogenannte STADTRADLER-STARS demonstrativ und 21 Tage am Stück das eigene Auto stehen zu lassen und auf das Fahrrad umzusteigen. Hierzu soll zum Auftakt der Aktion das Auto bzw. Dienstwagen des STADTRADLER-STARS medienwirksam symbolisch „eingemottet“ werden, z. B. durch Abdecken des Wagens vor dem Rathaus oder auf einem anderen öffentlichen Platz mit einer



1 Auszeichnung der erfolgreichen Kommunen in der Region Hannover durch den Verkehrsdezernent der Region Birger Franz. Der Oberbürgermeister Hannovers, Stefan Schostok, nimmt die Ehrung für das fahrradaktivste Kommunalparlament entgegen. Christoph Meineke, Bürgermeister von Wennigsen freut sich darüber, dass seine Gemeinde die meisten Kilometer pro Einwohner geradelt hat. (Foto: Christian Stahl)

2 Wennigsens stellvertretende Bürgermeisterin Marianne Kügler und Wolfgang Maschke vom ADFC überreichen den Schülern der Grundschule Wennigsen reflektierende Hosenbeinschützer als Dankeschön für ihre Teilnahme am Stadtradeln. (Quelle: www.con-nect.de/Hugo)



Plane, Abgabe des Autoschlüssels an den/die (Ober-)BürgermeisterIn/LandrätIn in einem zu versiegelnden Briefumschlag o. Ä..

Während der Aktion sollen die STADTRADLER-STARS nach Möglichkeit von lokalen oder überregionalen Medienpartnern begleitet werden, um möglichst regelmäßig in Fernseh-, Radio- oder Zeitungsberichten über den Verlauf der 21 autofreien Tage zu informieren. Die STADTRADLER-STARS selbst berichten über ihre Erfahrungen als neue/r AlltagsradlerInnen im STADTRADELN-Blog, um anderen zu zeigen, dass bzw. wie ein Leben ohne Auto möglich ist und um zur Reflexion des eigenen Mobilitätsverhaltens anzuregen. Als Dank und Motivationspritze zugleich erhalten die STADTRADLER-STARS eine hochwertige, wasserdichte Fahrradtasche im STADTRADELN-Design sowie einen kabellosen Radcomputer, der die vermiedenen CO₂-Emissionen direkt anzeigt.

Mit der einzigen deutschlandweiten Meldeplattform RADar! gemeinsam zu einer besseren Radinfrastruktur

STADTRADELN-Kommunen können optional die 2014 neu eingeführte Meldeplattform RADar! als zusätzliches Planungs- und Bürgerbeteiligungsinstrument kostenfrei zur Kampagne nutzen: Beim STADTRADELN registrierte RadlerInnen haben

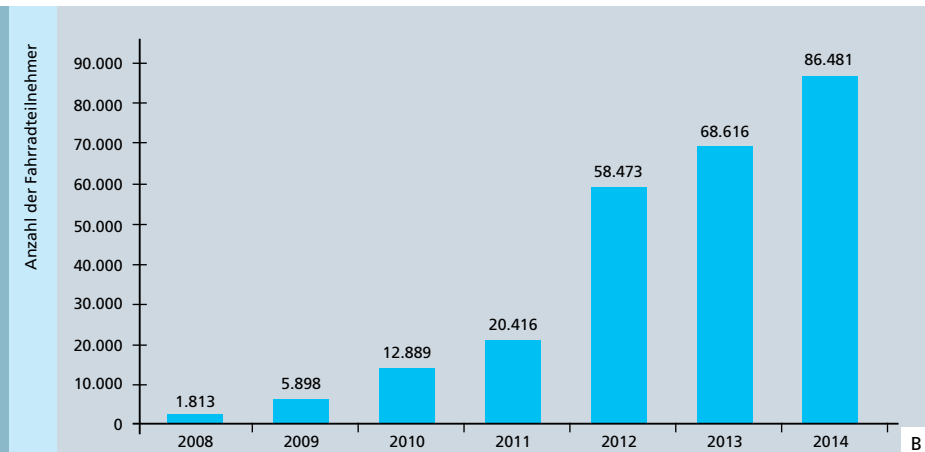
die Möglichkeit, im Internet oder direkt über die STADTRADELN-App Markierungen/Pins, z. B. für Schlaglöcher, Baumwurzeln, überflüssige Umlaufgitter u. v. m., auf eine Straßenkarte zu setzen – wenn gewünscht inkl. Kommentar und Bild-Upload. Sofern die Pins auf dem entsprechenden Territorium/Zuständigkeitsbereich der Kommune gesetzt werden, gehen die Meldungen anschließend bei einer vorabbestimmten zuständigen Stelle (wie Tief-/Straßenbauamt) ein, die sich der Sache dann annehmen und für Abhilfe sorgen kann. Kommunen können über RADar! folglich gemeinsam mit ihren FahrradfahrerInnen für eine bessere Radinfrastruktur sorgen!

RADar! ist während des dreiwöchigen STADTRADELNS für die TeilnehmerInnen aufrufbar bzw. nutzbar, um somit ein Mal im Jahr in einem überschaubaren Zeitraum gebündelt Meldungen zu erhalten und einen zusätzlichen Anreiz zu schaffen, beim STADTRADELN mitzumachen. Zudem können die Kommunen sich (mindestens) ergänzend zur eigenen Straßenkontrolle RADar! zur verbesserten Schwerpunktsetzung ihrer Tätigkeit als Straßenbaulastträger einsetzen, sodass sie die Kontrolle ihrer Radinfrastruktur (in Teilen) in die Hände ihrer RadlerInnen legen. Auf der anderen Seite können Kommunen, z. B. wäh-

rend des STADTRADELNS im Folgejahr, ihren BürgerInnen zeigen, welche bzw. wie viele Maßnahmen angegangen wurden oder noch werden und wie wichtig den Kommunen die Anliegen ihrer radelnden Bevölkerung sind.

In Niedersachsen nutzten gleich zur Einführung bereits die Hälfte der Teilnehmerkommunen das RADar!. Auch deutschlandweit wurde die Meldeplattform von etwa jeder zweiten Kommune den RadlerInnen zur Verfügung gestellt – insgesamt gingen über 2.100 Meldungen ein. Das STADTRADELN verbindet demnach Kommunikationsmaßnahmen/Werbung fürs Fahrrad, Planungs- sowie Bürgerbeteiligungsinstrument und wird somit noch mehr zum besonderen Anlass für den Klimaschutz und die Radverkehrsförderung in den Kommunen.

Nach dem neuerlichen Erfolg der Kampagne wird diese auch 2015 fortgeführt. Anmeldungen von Kommunen zum STADTRADELN werden ab dem Frühjahr 2015 möglich sein. Weitere Informationen unter: www.stadtradeln.de www.facebook.com/stadtradeln www.twitter.com/stadtradeln <http://blog.stadtradeln.de> www.klimabuendnis.org



A B Die STADTRADELN-Erfolgsgeschichte in Zahlen.

Radverkehrsanalyse Niedersachsen – Radtourismus „gemessen und gewogen“

Karin Proell, TourismusMarketing Niedersachsen GmbH (TMN)

Wie viele Radtouristen fahren denn auf unserem Radfernweg? Wie lange bleiben Sie in der Region? Was geben sie aus? Wo kommen sie her? Wie beurteilen die Gäste die Qualität des Radweges? Lohnt sich die Investition in den Radtourismus überhaupt?

Jeder, der für den Radtourismus um öffentliche Mittel wirbt, hat diese Fragen sicher schon mehr als einmal gehört. Antworten darauf zu finden, ist bislang meist nicht möglich.

Die TourismusMarketing Niedersachsen GmbH wird daher aus Mitteln des Wirtschaftsministeriums des Landes Niedersachsen bis Ende 2017 eine Radverkehrsanalyse Niedersachsen durchführen. Das Landesprojekt ergänzt die bereits vorhandenen Radverkehrsanalysen am Weser-Radweg und am Elberadweg sowie einzelne regionale Projekte. Ziel ist es, dass zum Ende der Projektlaufzeit Daten vorliegen, aus denen

sich sowohl Aussagen über das touristische Radverkehrsaufkommen in Niedersachsen, als auch zur Wertschöpfung im niedersächsischen Radtourismus ableiten lassen. Darüber hinaus wird es Aussagen zu Optimierungsmöglichkeiten an einzelnen Radfernwegen geben.

Im Rahmen der Radverkehrsanalyse werden an ausgewählten Radfernwegen dauerhafte Zählungen durchgeführt, bei denen die Menge der Radfahrer in einem Querschnitt erhoben wird. Auf Grund ihrer Bedeutung für den Radtourismus im Land sollen an folgenden Radfernwegen Zählungen stattfinden:

- in 2015: Weser-Radweg (ergänzend zu vorhandenen Zählstellen), Elberadweg (vorhandene Zählstellen), Leine-Heide-Radweg, Allerradweg, Radfernweg Hamburg-Bremen, Hase-Ems-Tour (vorhandene Zählstellen), EmsRadweg

Die Zählstandorte für 2016 und 2017 werden aus methodischen Gründen im Projektverlauf festgelegt. In 2016 wird der Schwerpunkt der Messungen im Bereich westlich der Weser liegen.

Begleitend finden in 2015 und 2016 in jeweils zwei Wellen Befragungen an Zählstandorten statt. Ziel der Befragungen ist es, Aussagen über die Zusammensetzung des Radfahreraufkommens (Alltags-, Freizeit- oder Urlaubsradler) machen zu können sowie Aussagen zur Herkunft, zum Ausgabeverhalten, zur Reisedauer und zur Zufriedenheit der Radfahrer mit der Radverkehrsinfrastruktur und dem touristischen Angebot zu bekommen.

Das Ziel: „Der Fahrradfreundliche Betrieb“

ADFC

„Mit dem Rad zur Arbeit“ funktioniert überall. Doch natürlich macht es ein Unternehmen seinen radelnden Mitarbeitern leichter, wenn dort ausreichend – und zweckmäßige – Fahrradabstellanlagen vorhanden sind sowie Umkleemöglichkeiten und die Möglichkeit, feuchte oder nasse Kleidungsstücke tagsüber zu trocknen.

Duschen sind nicht zwingend notwendig. Meist genügt ein Handwaschbecken zum Frischmachen. Diese Grundlagen reichen dann oft schon, um den Mitarbeitern den velomobilen Weg zur Arbeit zu ebnen.

Doch manch ein Firmenchef will weiter gehen – und erkennt erst während der Teilnahme an „Mit dem Rad zur Arbeit“ die eigenen Defizite in Sachen Fahrradfreundlichkeit – wie etwa fehlende Umkleiden oder mangelhafte Fahrradabstellanlagen. Doch entsprechende Investitionen kosten Geld und wollen sinnvoll geplant sein.

In Firmen und Institutionen, die gezielt eine fahradfreundliche Infrastruktur auf- oder ausbauen wollen – oder aber ihr bisheriges Engagement durch professionelle Begutachtung gewürdigt sehen möchten, kommen der ADFC-Betriebsberater und der Kriterien-Katalog für die Fahrradfreundlichkeit zum Einsatz (www.adfc.de/radzurarbeit/tipps-fuer-betriebe/seite-1-das-ziel-der-fahradfreundliche-betrieb). Auf Anfrage wird der interessierte Betrieb von geschulten ADFC-Betriebsberatern besucht. Ein speziell entwickelter, differenzierter Kriterienkatalog dient dem Berater als Grundlage für die Bewertung.

Anzahl und Qualität von Abstellanlagen und Umkleidemöglichkeiten fallen dabei ebenso ins Gewicht wie „weiche“ Maßnahmen, mit denen die Firma die „Radelwilligkeit“ ihrer Mitarbeiter fördert: Fahrradcodierungen und -checks, Info-Veranstaltungen, Bonus-Programme oder Betriebsausflüge per Fahrrad.

Punkt für Punkt zum Erfolg

Bis zu 600 Punkte können so von den ADFC-Betriebsberatern in den einzelnen Kategorien vergeben werden. Sind sowohl die Mindestzahl von 480 Punkten als auch jeweils 50 % in den Einzelbereichen erreicht, gibt der Berater eine persönliche Einschätzung ab. Bei positiver Bewertung kann das geschützte Zertifikat „ADFC-zertifizierter fahradfreundlicher Betrieb“ verliehen werden.

Die Betriebsberatung kann als professionelle ADFC-Dienstleistung von interessierten Betrieben in ganz Deutschland angefordert werden. Durch ein radfreundliches Image „mit Brief und Siegel“ – und durch mehr Mitarbeiter, die fit und motiviert zur Arbeit radeln, ist dies als lohnende Investition zu sehen.

„Lass das Auto stehen, wir gehen feiern“ – Ist betrunken auf dem Fahrradsattel weniger gefährlich?

Thomas Buchheit, Niedersächsisches Ministerium für Inneres und Sport

Keine Frage – Radfahren bereitet Freude und ist ein wesentlicher Bestandteil der heutigen Mobilität. So ähnlich ist es auch beim Genuss alkoholischer Getränke. In der heutigen Gesellschaft kaum wegzudenken. Aber beides zusammen? Eine kritische Betrachtung aus Sicht der niedersächsischen Polizei.

Im Jahr 2013 veranlasste die niedersächsische Polizei mehr als 1.550 Blutproben aufgrund alkoholbedingter Verkehrsteilnahmen von Rad Fahrenden. Dabei ging es nicht um die zwei bis drei Glas Bier, die zuvor an einem lauschigen Sommerabend im Biergarten konsumiert wurden. Rund 99 Prozent der Blutproben (ohne Verkehrsunfälle) überschritten deutlich den Wert von 1,6 Promille Blutalkoholkonzentration (BAK).

Im gleichen Jahr registrierte die Polizei 8.185 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad Fahrenden. Davon verursachten allein in 275 Fällen die Rad Fahrenden durch den Einfluss alkoholischer Getränke den Unfall. In 217 Fällen hatten sie sogar mehr als 1,5 Promille und 213 davon erlitten leichte bis schwere Verletzungen. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2014 starben bereits zwei Radfahrer bei Verkehrsunfällen aufgrund ihrer alkoholisierten Fahrweise. Diese Brisanz des alkoholisierten Fahrradfahrens mit einhergehender hoher Blutalkoholkonzentration (BAK) wird allzu häufig unterschätzt, zumal die Dunkelziffer noch deutlich höher sein dürfte.

Einigkeit besteht zumeist landauf und -ab, dass Alkohol und das Führen eines Kfz für die Verkehrssicherheit als unvereinbar gilt. Hierzu und zur Steigerung der Verkehrssicherheit sowie zur Reduzierung der Opferzahlen sind in den letzten Jahren jede Menge an Maßnahmen unternommen worden. Dazu zählt auch die Absenkung der BAK-Grenzwerte auf 0,5 Promille für folgenlose Trunkenheitsfahrten mit Kfz.

Was gegenwärtig folgt, ist eine breit aufgestellte Diskussion „Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer?“

Oft stellt sich die Frage, wie komme ich am Ende einer geselligen Runde mit Freunden, nach Grillpartys, Kneipentouren oder Volksfesten nach Hause? Da scheint es, gerade wenn der Weg nicht allzu lang ist, eine gute Idee zu sein, das Fahrrad zu nehmen. Doch auch wer mit „Alkohol am Lenker“ im Straßenverkehr teilnimmt, läuft Gefahr seinen Führerschein zu verlieren. Denn was viele nicht oder nicht mehr wissen: Promillegrenzen gibt es nicht nur für Autofahrer.

Auch wenn das Erreichen eines Wertes von 1,6 Promille weit entfernt scheint, lässt jedes weitere alkoholische Getränk auf einer Party die Fahrtüchtigkeit und somit die Verkehrssicherheit sinken. Und so kann ein Fahrradunfall heftige Folgen haben, bis hin zu einem schweren Schädel-Hirn-Trauma. In so einer Situation gefährdet man aber nicht nur sich selber, sondern stellt auch für andere Verkehrsteilnehmer eine Gefahr dar. Kann das verhindert werden, wenn wir zukünftig einen Ordnungswidrigkeitentatbestand haben, der das Radfahren unter Alkohol näher regelt, so wie wir es bereits mit dem 0,5 Promillegrenzwert beim Führen eines Kfz haben? Viele Verkehrsexperten sind sich einig und empfehlen gegenwärtig dem Gesetzgeber, einen solchen für am Straßenverkehr teilnehmenden Rad Fahrenden einzuführen, die eine Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille und mehr aufweisen. Schließlich wird dadurch ein deutliches Signal gesetzt, dass vorhergehender Alkoholkonsum für das Fahren mit einem Fahrrad mit hohem Risiko behaftet ist und ab einem zu definierenden Grenzwert nicht geduldet werden kann.

Doch unabhängig davon, ob, wann und mit welchem Grenzwert eine solche Regelung eingeführt wird. Die Polizei hat nichts gegen das Feiern! Vielmehr wird sie sich weiterhin mit zahlreichen Präventionsangeboten und Kampagnen darum bemühen und verdeutlichen, dass der Konsum von Alkohol und die Teilnahme am Straßenverkehr, ob als Führer eines Autos, Lkw, Motorrades oder eben auch als Rad Fahrender, nicht miteinander vereinbar ist. Frei nach dem

Motto „Wer trinkt fährt nicht bzw. wer fährt trinkt nicht!“ Schließlich steht die sichere Mobilität im Vordergrund und dazu gehört es auch, dass jede im Straßenverkehr verletzte Person einfach stets eine zu viel ist.

Übersicht derzeit geltender Vorschriften:

- Die 0,5 Promillegrenze gilt gemäß § 25a des Straßenverkehrsgesetzes nur für das Führen von Kraftfahrzeugen, also nicht für Fahrradfahrer.
- Die 1,6 Promillegrenze findet sich in § 13 Nr. 2c der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV). Sie bezieht sich auf die Anordnung einer Medizinisch-Psychologischen-Untersuchung (MPU) zur Klärung von Zweifeln an der Fahreignung. Sie gilt für das Führen aller Fahrzeuge, also auch für Radfahrer.
- Im Strafrecht (§§ 315c, 316 StGB) geht die herrschende Meinung bei Radfahrern bei einem Beweisgrenzwert von 1,6 Promille aus.
- Die Strafvorschriften enthalten keine konkreten Promillegrenzen, sondern stellen auf die „Fahrumsicherheit“ des Fahrzeugführers ab. Eine Strafbarkeit kann auch mit geringeren Promillemerten (ab 0,3 Promille) vorliegen, wenn der Betreffende durch weitere Beweiszichen (z.B. Fahrfehler) zeigt, dass er („relativ“) fahrunsicher ist. Dagegen gilt der Kfz-Führer gegenwärtig ab 1,1 Promille als „absolut fahruntüchtig“.

1 Radfahrer sind bei Unfällen besonders gefährdet. Insbesondere durch eine Beeinflussung durch Alkohol, Drogen, Medikamente oder sonstige berauschende Mittel steigt das Unfallrisiko. (Foto: Polizei)



Fit mit dem Fahrrad – Eine Erfolgsstory

Cornelia Zieseniß, Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

Für Radfahrer besteht im Straßenverkehr eine hohe Unfallgefahr. Dies trifft insbesondere für die Altersgruppen der Kinder und der Senioren zu. Für diese Risikogruppen bietet die Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. verschiedene Verkehrssicherheitsprojekte an, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Der Alterungsprozess geht mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen und funktionellen Einschränkungen einher – regelmäßiges Radfahren jedoch ermöglicht eine positive Beeinflussung dieses Prozesses. Darüber hinaus hat das regelmäßige Radfahren für den Erhalt von Selbständigkeit und Mobilität im Alter eine nicht zu unterschätzende Bedeutung.

Die Landesverkehrswacht Niedersachsen bietet daher seit dem Jahr 2011 das Programm „Fit mit dem Fahrrad“ an. Es richtet sich an Radfahrer über 50 Jahre und wird in Kooperation mit der Unfallforschung der Versicherer (UDV) und mit Unterstützung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr angeboten. 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. Die Trainingseinheiten der Aktion „Fit mit dem Fahrrad“ setzen systematisch dort an, wo sich durch Routine mangelnde Aufmerksamkeit einschleicht.

Als Ergänzung des Programms wurde der Baustein „Pedelec“ entwickelt: Wie die steigenden Absatzzahlen belegen, erfahren Pedelegs (Pedal Electric Cycle) – elektrisch unterstützte Fahrräder – eine immer höhere Beliebtheit bei Radfahrern jeden Alters. Pedelegs machen das Radfahren für eine breitere Zielgruppe als bei herkömmlichen Fahrrädern interessant. So bieten sie für ältere Menschen mit nachlassender Ausdauer und Kraft oder Menschen mit körperlichen Einschränkungen eine neue Möglichkeit, mobil zu sein und zu bleiben. Im Gegenzug muss aufgrund des einfachen Zugangs zum Elektrofahrrad in Zukunft mit mehr Radfahrern gerechnet werden, die nur über eine geringe oder keine Erfahrung verfügen.

In den Kursen werden u.a. Übungen zum Bremsen, Spurhalten, zur Bewältigung von Mehrfachaufgaben bis zu einer Ausfahrt angeboten.

Dabei werden auch verschiedene Pedelec-Modelle mit unterschiedlichen Antriebskonzepten erläutert und erprobt. Die Kursteilnehmer haben einen unmittelbaren Nutzen: Die trainierten Übungen können anschließend sofort im Straßenverkehr angewendet werden.

Bisher konnten bereits 52 Moderatorinnen und Moderatoren für „Fit mit dem Fahrrad“ ausgebildet werden, so dass eine flächendeckende Umsetzung im Land gewährleistet ist. Das Programm scheint den Nerv der Bevölkerung zu treffen: Allein im Jahr 2014 nahmen rund 500 Bürgerinnen und Bürger teil.

- 1 Im Rahmen des neuen Bausteins „Pedelec“ werden im Trainingsprogramm auch die unterschiedlichen Antriebsarten von Pedelegs erläutert. (Foto: Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.)
- 2 Faltblatt zur Aktion „Fit mit dem Fahrrad“. (Foto: Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.)
- 3 Die Ausbildung auf dem Fahrrad im Rahmen des Trainingsprogramms „Fit mit dem Fahrrad“. (Foto: Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.)



1



2



3

Oldenburger Verkehrssicherheitstage: „Radfahren – aber sicher! ... und wie fährst Du?“

Dr. Norbert Korallus und Florence Morel-Hemme, Stadt Oldenburg

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist eine Herausforderung, der sich alle relevanten Akteure gemeinsam zu stellen haben. Die Stadt Oldenburg möchte mit den „Oldenburger Verkehrssicherheitstagen“, einer neuen Veranstaltungsreihe, dazu beitragen, die Wahrnehmung der Verkehrssicherheit in der Öffentlichkeit zu stärken, Informationen zu vermitteln und gezielte Handlungsansätze vor Ort zu erarbeiten. Seit 2014 finden die „Oldenburger Verkehrssicherheitstage“ in einem regelmäßigen Rhythmus von zwei Jahren statt. Dabei wird jedes Mal ein spezielles Thema aus dem Bereich Verkehrssicherheit aufgegriffen. Im ersten Jahr der Veranstaltung stand das Thema der Radverkehrssicherheit im Mittelpunkt. Die Veranstaltung fand an zwei Tagen, einem Informationstag und einem Fachtag, statt.

Am Informationstag in der Oldenburger Fußgängerzone stellte sich die Stadt Oldenburg zusammen mit den Akteuren ADFC, Verkehrswacht, Öffentliche Versicherung sowie Gemeindeunfallversicherungsverband Oldenburg der Öffentlichkeit. Ziel war es, mit Bürgerinnen und Bürgern „ins Gespräch zu kommen“. Ihnen wurde die Gelegenheit gegeben, die eigene Sicht der Dinge darzulegen, wodurch die Veranstalter und verantwortlichen Akteure Eindrücke aus der alltäglichen Verkehrspraxis gewannen. Im Gegenzug wurden fachliche Grundlagen und Perspektiven vermittelt, um bei den Bürgern das Verständnis für verkehrliche Zusammenhänge und die Akzeptanz von Regeln zu verbessern. Im Ergebnis nutzten zahlreiche Bürgerinnen und Bürger diesen Tag,

um mit Hilfe von Stift, Papier und Klebepunkten Anregungen und Hinweise zum Thema „Baustelle Radverkehrssicherheit“ aufzuzeigen. Das Verhalten der Autofahrer gegenüber Radfahrern wurde kritisiert, Vorschläge für Markierungen auf der Fahrbahn bzw. auf dem Gehweg wurden unterbreitet und um verbesserte Beleuchtung an Fußgängerüberwegen wurde geworben.

Der Fachtag diente dem fachöffentlichen Wissensaustausch, der Vernetzung sowie der Formulierung von Lösungsansätzen und Handlungspaketen. Er richtete sich an die Akteure aus der weiteren Region, die fachlich mit dem im Fokus stehenden Thema befasst sind. Dazu gehörten Vertreter aus Politik, Verwaltung, Verbänden, Vereinen und Firmen. Der Integrations- und Mitnahmeeffekt der Mitwirkenden sollte durch das gemeinsame Erarbeiten von Lösungen erreicht werden. Experten entwickelten in vier Arbeitsgruppen zu den Themenbereichen „Verhalten“, „Abbiegeunfälle“, „Infrastruktur“ und „Senioren“ konkrete Ideen und Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit in Oldenburg. Zu den Ergebnissen gehörten unter anderem die Beschilderungen im Straßenverkehr auf Sinnhaftigkeit/ Akzeptanz – auch aus Radfahrersicht – zu überprüfen, abgesetzte Radfurten zu vermeiden und Sichthindernisse wie z.B. Litfaßsäulen, Bäume und Hecken zu beseitigen.

Die Ergebnisse des Informations- und Fachtages geben der Stadtverwaltung wichtige Impulse und Anregungen für die weitere

Arbeit. Die Anregungen flossen in Teilen in das neu aufgestellte Rad- und Fußwegeprogramm ein und werden zukünftig im Rahmen der weiteren Arbeit berücksichtigt.

Die Organisation der Verkehrssicherheitstage 2014 erfolgte durch drei Personen im Team des Fachdienstes Verkehrsplanung mit einem Vorlauf von sechs Monaten. Finanziell wurde die Durchführung durch Projektpartner und Sponsoren unterstützt. Im Rahmen der Verkehrssicherheitstage hatte sich die Stadt Oldenburg der bundesweiten Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ angeschlossen, die auch durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie durch die Deutsche Versicherungswirtschaft gefördert wird.

- 1 Infostand in der Innenstadt.
(Foto: Stadt Oldenburg)
- 2 Baustelle Radverkehrssicherheit am Infostand.
(Foto: Stadt Oldenburg)
- 3 Fachtag zusammen mit der Fachöffentlichkeit.
(Foto: Stadt Oldenburg)



StVO-Sonderseminar „Mit Sicherheit mehr Radverkehr“

Anja Heuck, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Am 30.09.2014 hat das Seminar „Mit Sicherheit mehr Radverkehr“ aus der Sonderreihe der Fahrradakademie mit fast 70 Teilnehmern (Verkehrsplaner, Polizisten, Verkehrsbehörde u.a.) aus ganz Niedersachsen erfolgreich in Hannover stattgefunden.

16 Jahre nach der „Fahrradnovelle“ ist im Jahr 2013 eine neue Fassung der StVO in Kraft getreten, die wiederum eine Vielzahl von neuen oder geänderten Regelungen für den Radverkehr enthält. Während der Radverkehr

an vielen Orten beträchtlich zunimmt, werden zum Teil erhebliche Defizite bei der Verkehrsplanung durch mangelhafte Infrastruktur deutlich. Ziel der Veranstaltung war es daher, die Anwendung des Instrumentariums „StVO“ zu erleichtern und durch Planungsempfehlungen adäquate Hilfestellungen für die Umsetzung von sicheren und den Bedürfnissen des Nutzers entgegenkommenden Lösungen zu erläutern.

Die Erkenntnisse der Unfallforschung konnten dafür weitere wichtige Hinweise liefern.

Das Seminar wurde im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans sowie durch das Land finanziell unterstützt, so dass es für die Teilnehmer kostenfrei angeboten werden konnte.

Sicher auf dem Fahrrad – Neue Auflage

Anja Heuck, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Die Broschüre „Sicher auf dem Fahrrad“ blickt auf eine lange Tradition zurück. Jahr für Jahr finden zahlreiche Broschüren den Weg in die Klassenzimmer der Grundschulen in Niedersachsen. In Vorbereitung auf die Radfahrprüfung wird dann den Schülerinnen und Schülern das Thema „Fahrradfahren“ im Unterricht mit Hilfe der Broschüre vermittelt.

Bislang hat „Max“ die Kinder auf diesem Weg begleitet. Nach einer aufwendigen Überarbeitung in einer dafür einberufenen Arbeitsgruppe mit Vertretern aus den Ministerien, der Landesverkehrswacht sowie dem ADFC und dem ADAC konnte die Broschüre nun auch für Mädchen noch interessanter gestaltet werden. In der neuen Fassung, die in 2015 veröffentlicht

wird, wird Max von „Pauline“ unterstützt. Ansprechend geben die beiden Tipps zum richtigen Verhalten auf dem Fahrrad im Straßenverkehr. Die Broschüre wird über die Polizeidirektionen an die Grundschulen verteilt und ist kostenfrei beim Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zu erhalten.

1 Das StVO-Seminar war mit fast 70 Teilnehmern gut besucht.

2 Das neue Cover der Broschüre „Sicher auf dem Fahrrad“ zeigt Pauline und Max beim Fahrradfahren.



ADFC-Fahrradklima-Test 2014

ADFC

Wie fahrradfreundlich ist Ihre Stadt? Diese Frage stellte der ADFC zwischen Oktober und November 2014 zum sechsten Mal Radfahrern in ganz Deutschland. Egal, wie oft oder wie lange sie Radfahren oder ob sie ADFC-Mitglied sind oder nicht, konnten Radfahrer ihre Heimatstädte und -gemeinden bewerten. Anhand von 27 Fragen in fünf Kategorien konnte das Fahrradklima in der jeweiligen Heimatstadt oder -gemeinde bewertet werden.

Wie sehen lebenswerte Städte und Gemeinden aus, was bieten sie, damit Radfahrer aller Altersstufen sich wohl und sicher fühlen?

Bewerten können das nur die Radfahrer selbst. Darum hat der ADFC gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), welches das Projekt im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 (NRVP) fördert, dazu aufgerufen, an der Umfrage zum Fahrradklima-Test teilzunehmen.

Die MINDEST-Anforderung dafür, dass eine Stadt oder Gemeinde mit einem Ergebniswert im Fahrradklima-Test 2014 ausgewiesen wird, hängt – in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl – von folgendem Rücklauf ab:

unter 100 000 Einwohner	50 Bögen
100.000 – 200.000 Einwohner	75 Bögen
über 200 000 Einwohner	100 Bögen

Bundesweit nahmen etwa 100.000 Bürgerinnen und Bürger am Fahrradklima-Test 2014 teil. Die Ergebnisse werden im Frühjahr 2015 präsentiert. Dann wird auch für rund 40 niedersächsische Städte und Gemeinden eine aktuelle Einschätzung zum fahrradfreundlichen Klima vorliegen.

eRadschnellweg Göttingen

Norman Krieger, Stadt Göttingen

Von Ende November 2013 bis 28.10.14 haben 1.136.810 Radfahrer die Zählstelle an der Robert-Koch-Straße passiert.

Die Stadt Göttingen hat in diesem Jahr ein weiteres Teilstück des eRadschnellwegs fertiggestellt. Mit der Realisierung des letzten Abschnitts entlang der Berliner Straße zum Bahnhof – voraussichtlich im Mai 2015 – werden die 4 km Radschnellweg komplettiert.

Weitere Informationen können Sie auch der Broschüre Fahrradland Niedersachsen 2013 entnehmen.

Termine 2015

> Frühjahr 2015

Projektauftrag NRVP (für 2016) voraussichtlich im Frühjahr 2015

> 03.03.2015

Bewerbungsschluss Landespreis Fahrradfreundliche Kommune „Fahrrad und Beruf“

> 18./19.03.2015

Bau, Unterhalt und Betrieb von Radverkehrsanlagen – Qualität schaffen und sichern –, Fahrradakademie in Lüneburg

> 18./19.05.2015

Nationaler Radverkehrskongress in Potsdam

> 09.07.2015

Preisverleihung Landespreis Fahrradfreundliche Kommune und „Staffelübergabe AGFK“



1 Öffentliche Radzählstelle am eRadschnellweg in Göttingen. (Foto: Stadt Göttingen)

Jury des Landespreises und Kontakte

Mitglieder der Jury im Jahr 2014:

Meinhard Abel

Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund
Arnswaldtstraße 28, 30159 Hannover

Dankmar Alrutz, Elke Willhaus

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

Volker Czech

ADFC-Landesverband Niedersachsen
Leonhardtstraße 6, 30175 Hannover

Karsten Heineking, MdL

Wegeroden 119, 31606 Warmsen

Anja Heuck

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

Gabriela König, MdL

Strothmannsweg 14, 49086 Osnabrück

Susanne Menge, MdL

Otterweg 53, 26123 Oldenburg

Dieter Pasternack

Niedersächsischer Landkreistag
Am Mittelfelde 169, 30519 Hannover

Karin Proell

TourismusMarketing Niedersachsen GmbH
Essener Straße 1, 30173 Hannover

Thilo Schmalgemeier

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

Jürgen Tiemann

Niedersächsischer Städtetag
Prinzenstraße 23, 30159 Hannover

Gerd Will, MdL

Möwenstraße 23, 48527 Nordhorn

Ansprechpartner der Textbeiträge (S. 17-33):

Dankmar Alrutz

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

ADFC – Landesgeschäftsstelle

Hinüberstraße 2, 30175 Hannover
niedersachsen@adfc.de

Thomas Buchheit

Niedersächsisches Ministerium
für Inneres und Sport
Lavesallee 6, 30169 Hannover
thomas.buchheit@mi.niedersachsen.de

Jessica Dolle

Weserbergland Tourismus e.V.
Deisterallee 1, 31785 Hameln
dolle@weserbergland-tourismus.de

Sabine Hürthe, Christian Stichternath

Niedersächsisches Ministerium
für Wissenschaft und Kultur
Leibnizufer 9, 30169 Hannover
Sabine.Huerthe@mwk.niedersachsen.de
Christian.Stichternath@mwk.niedersachsen.de

Dr. Solveigh Janssen

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

Dr. Norbert Korallus, Florence Morel-Hemme

Stadt Oldenburg
Industriestraße 1, 26121 Oldenburg
verkehrsplanung@stadt-oldenburg.de

Norman Krieger

Stadt Göttingen
Hiroshimaplatz 1–4, 37083 Göttingen
n.krieger@goettingen.de

André Muno

Klima-Bündnis - Climate Alliance - Alianza del
Clima e.V.
Galvanistr.aße 28, 60486 Frankfurt am Main
a.muno@klimabuendnis.org

Karin Proell

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

Carsten Sievers

AOK Niedersachsen
Hildesheimer Straße 273, 30519 Hannover
carsten.sievers@nds.aok.de

Cornelia Zieseniß

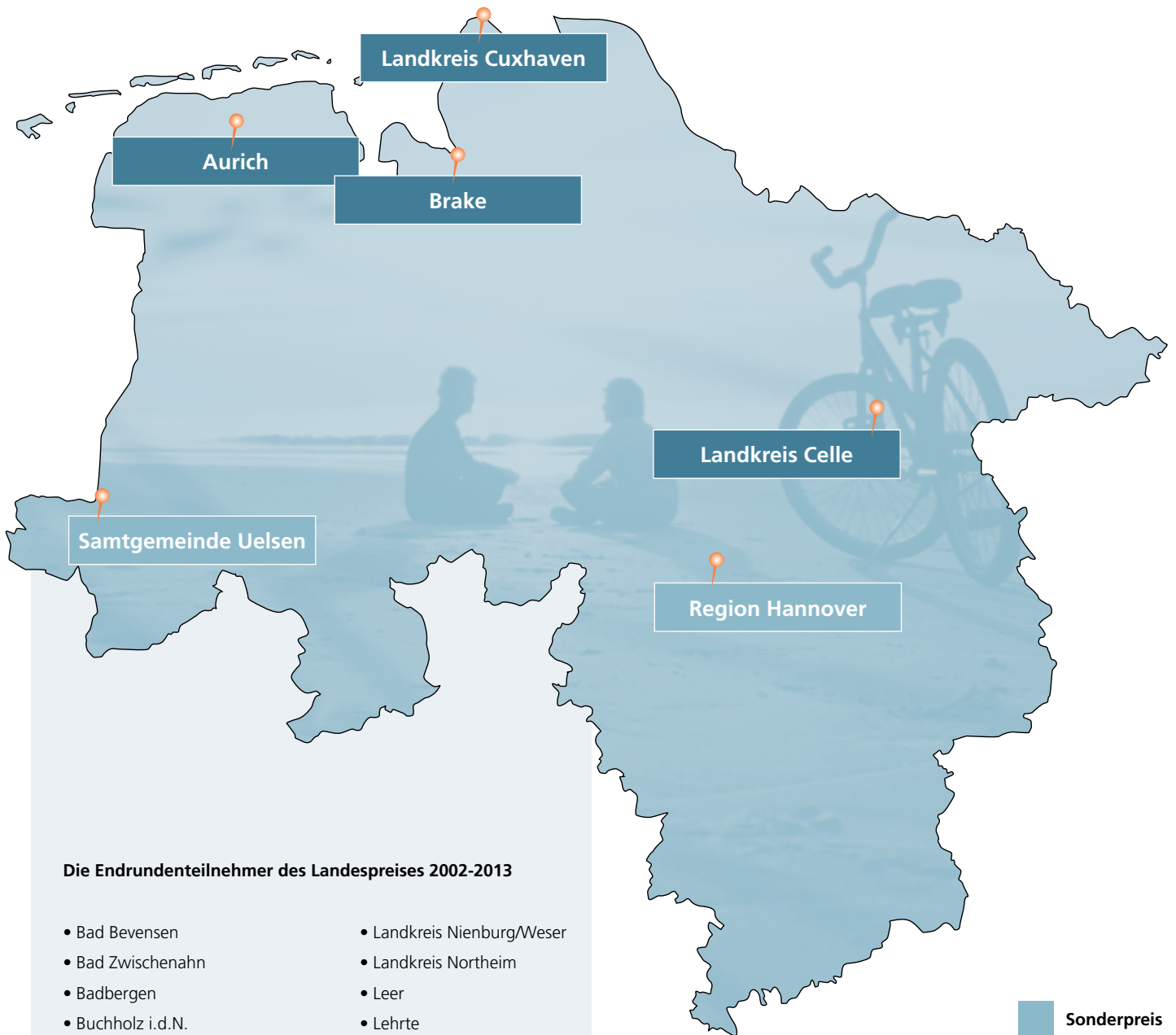
Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.
Arndtstraße 19, 30167 Hannover
zieseniß@landesverkehrswacht.de

*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

Die Endrundenteilnehmer des Landespreises 2014 – Radtourismus



Die Endrundenteilnehmer des Landespreises 2002-2013

- Bad Bevensen
- Bad Zwischenahn
- Badbergen
- Buchholz i. d. N.
- Bückeburg
- Dannenberg
- Diepholz
- Emden
- Emlichheim
- Esens
- Göttingen
- Großenkneten
- Hannover
- Landkreis Emsland
- Landkreis Göttingen
- Landkreis Grafschaft Bentheim
- Landkreis Nienburg/Weser
- Landkreis Northeim
- Leer
- Lehrte
- Lingen (Ems)
- Lönningen
- Lüneburg
- Oldenburg
- Peine
- Region Hannover
- Rotenburg
- Schüttorf
- Soltau
- Syke
- Uplengen
- Varel
- Wennigsen

 Sonderpreis

Fahrradfreundliche
Kommune
Niedersachsen



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

www.mw.niedersachsen.de

Fotonachweis (soweit nicht anders vermerkt):
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV – Alrutz
Titel, S. 2, S. 4: ingimage.com
S. 15: thinkstockphotos.com