Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Dokumentation guter Beispiele 2017

Fahrradland Niedersachsen 2017

Zertifizierung
„Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“
und Aktuelles zum Radverkehr

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V.
AGFK

Freie Hansestadt Bremen

Niedersachsen. Klar.

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Fahrradfreunde,

in diesem Jahr präsentieren wir zum ersten Mal die Broschüre „Fahrradland Niedersachsen" als gemeinsames Produkt des Landes Niedersachsen, der Freien Hansestadt Bremen und der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen (AGFK). Ein wichtiger Baustein für die weitere Zusammenarbeit zwischen dem Land Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen – über die AGFK hinaus – konnte damit gelegt werden, neben der ersten gemeinsamen Fachtagung am 30. November 2017 in Oldenburg.

Bereits 61,4 Prozent der Niedersachsen und Bremer leben in einer Mitgliedskommune der AGFK. Die Förderung des Landes Niedersachsen und die gute Zusammenarbeit zeigen Wirkung. Allein in 2017 sind sieben weitere Mitglieder hinzugekommen und konnten das bisherige Netzwerk auf insgesamt 46 Kommunen weiter verstärken. So wird das Land Niedersachsen die AGFK auch in den nächsten Jahren weiter in der Aufbau- und Etablierungsphase unterstützen. Wir heißen die neuen Mitglieder in der AGFK herzlich willkommen und machen an dieser Stelle noch einmal Werbung: Nutzen Sie die Vorteile unserer AGFK und werden Sie Mitglied!

Die Städte Hameln, Osnabrück und Lingen (Ems) konnten die Jury in diesem Jahr mit neuen Ideen und einer soliden Radverkehrsförderung überzeugen. Die nächsten fünf Jahre dürfen diese Kommunen nun das Zertifikat „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen" tragen. Wir sprechen den Kommunen einen herzlichen Glückwunsch aus und hoffen, dass weitere AGFK-Kommunen dies zum Ansporn nehmen, auf die Zertifizierung in den nächsten Jahren hinzuarbeiten.

Neben der guten Zusammenarbeit mit der AGFK haben zwei wichtige Meilensteine die Radverkehrsförderung in Niedersachsen im Jahr 2017 geprägt. Zum einen wurde vom Landtag ein Sonderprogramm für Radschnellwege mit einer Fördersumme von 12,35 Mio. Euro aufgelegt. Zum anderen wurden Mittel für die Erarbeitung eines landesweiten Fahrradmobilitätskonzeptes bereitgestellt. Damit konnte ein Prozess zur Positionsbestimmung und Neuausrichtung in Gang gesetzt werden, mit dem Ziel, „Fahrradland Nr. 1" zu werden. Begleitet von einem offenen Beteiligungsprozess mit den Akteuren der Radverkehrsförderung in Niedersachsen konnte in relativ kurzer Zeit aufgrund der kooperativen Unterstützung der Akteure eine Status-quo-Analyse für Niedersachsen durchgeführt und Visionen, Ziele und Maßnahmen für die zukünftige Ausgestaltung der Radverkehrsförderung erarbeitet werden.

Ein wichtiger Meilenstein in der Radverkehrspolitik der Freien Hansestadt Bremen war die Entwicklung des Fahrradmodellquartiers. Hier soll das Fahrrad ein vorherrschendes Verkehrsmittel werden und so die erste „Fahrradzone" Deutschlands entstehen.

Zum Abschluss der Hinweis, dass neben den Informationen zur AGFK und der Vorstellung der zertifizierten Kommunen natürlich auch in diesem Jahr die Rubrik „Aktuelles zum Radverkehr" nicht fehlen darf. Lassen Sie sich von unserer Broschüre für Ihre weiteren Tätigkeiten motivieren und inspirieren.

Viel Spaß beim Lesen der Lektüre!

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Arbeitsgemeinschaft
Fahrradfreundlicher Kommunen
Niedersachsen/Bremen e. V.

Inhalt

Radverkehr in Zahlen 6

Die AGFK

Die Aufbauphase der AGFK 8
Der Ständige Arbeitskreis Radverkehr und die Unterarbeitskreise der AGFK 10
Veranstaltungen der AGFK 12
AGFK-Polittalks – mit der Politik im Gespräch 13

Vorstellung der neuen AGFK-Mitglieder

Die neuen AGFK-Mitgliedskommunen 14
Stadt Buchholz in der Nordheide 15
Landkreis Harburg 15
Samtgemeinde Thedinghausen 16
Hansestadt Uelzen 16
Landkreis Uelzen 17
Stadt Wolfsburg 17

Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen"

Stadt Hameln 18
Stadt Lingen (Ems) 20
Stadt Osnabrück 22
Weiterentwicklung der Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune" 24

Aktuelles zum Radverkehr

Geförderte NRVP-Projekte aus Niedersachsen 25
Radschnellwege in Niedersachsen 26
Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen 28
Bremens Alte Neustadt soll Fahrradzone werden 30
Dem Lastenrad zum Erfolg verhelfen 32
Aktionen zum Mitradeln 34
Ausgezeichnete Radfernwege und Radreiseregionen 36
Konzepte 38
Alltagsradverkehr 39
Kommunikation 41
Radtourismus 45

Kontakte 47
Impressum Rückseite

Foto: AGFK/Edwin Süselbeck

Seite 8

Neues aus der AGFK

Die AGFK berichtet über ihre Arbeit seit der letzten Broschüre: Insgesamt hat der Verein vier Polittalks in Nordhorn, Oldenburg, Osnabrück und Rotenburg (Wümme) organisiert (**Seite 11**) sowie weitere Workshops, Seminare und Exkursionen (**Seite 12**). Zudem gewährt die AGFK Einblick in die Arbeit ihrer Unterarbeitskreise (**Seite 13**). Auf den **Seiten 8** und **9** berichtet der AGFK-Vorsitzende Prof. Dr. Axel Priebs über die Geschichte der AGFK von der Idee bis zur Vereinsgründung.

Neue AGFK-Mitglieder

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK) begrüßt 2017 sieben neue Mitglieder: Stadt Buchholz in der Nordheide, Landkreis Harburg, Flecken Harsefeld, Samtgemeinde Thedinghausen, Hansestadt Uelzen, Landkreis Uelzen und Stadt Wolfsburg. Die neuen Mitglieder stellen sich auf den **Seiten 14** bis **17** vor.

Seite 14

Foto: Hansestadt Uelzen/Oliver Hachthausen

Foto: AGFK/Edwin Süselbeck

Seite 18

Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen

Alle Kommunen, die bei der AGFK Mitglied sind, streben an, als „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen" zertifiziert zu werden. Damit unterstreichen sie ihren Willen zur Radverkehrsförderung. Nachdem 2016 zum ersten Mal vier Kommunen vom Land Niedersachsen ausgezeichnet wurden, erhalten dieses Jahr drei weitere Städte das Zertifikat: Hameln, Lingen und Osnabrück. Portraits der drei Städte sind auf den **Seiten 18** bis **23** zu finden.

Radschnellwege

Der eRadschnellweg in Göttingen war der erste Radschnellweg in Deutschland. Nun folgen weitere Städte und Regionen und setzen ebenfalls auf dieses Element der Radverkehrsförderung. Wie die Planungen voranschreiten, lesen Sie auf den **Seiten 26** und **27**.

Seite 26

Foto: www.pd-f.de/Frank-Stefan Kimmel

Foto: Stadt Nordhorn

Seite 32

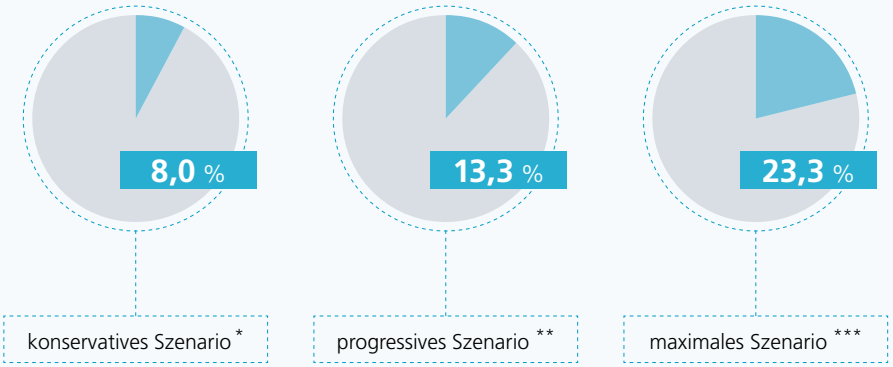
Lastenräder

Lastenräder haben ein großes Potenzial, Autofahrten zu vermeiden. Man kann sie für die Fahrt zum Einkaufen ebenso gut nutzen, wie um die Kinder in die Schule zu bringen. Gerade Elektro-Lastenräder können auch von Firmen und in der Stadt-Logistik eingesetzt werden. Die Infografik auf den **Seiten 6** und **7** liefert Zahlen und Fakten rund um das Lastenrad. Die Artikel auf den **Seiten 32** und **33** zeigen, wo und wie Betriebe eine Förderung für den Kauf von Lastenrädern bekommen können und in welchen Städten es bereits Initiativen gibt, die Lastenräder an Privatpersonen verleihen.

Lasten auf das Fahrrad

Potenzial von Fahrradtransporten

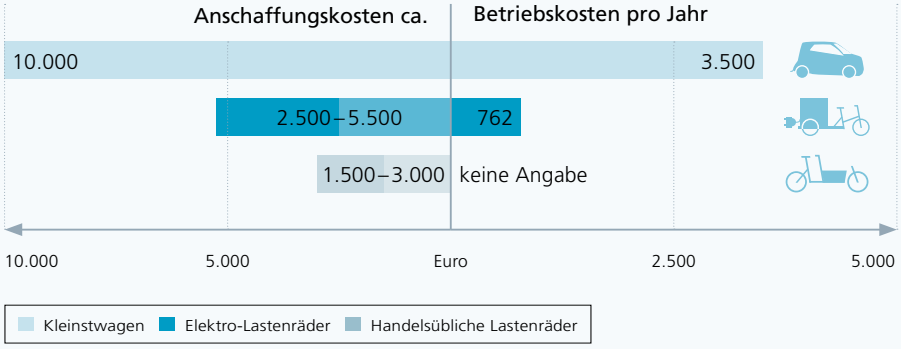
Anteil der Fahrten im Wirtschaftsverkehr, die auf Lastenräder verlagert werden können:



* Nur Fahrten, die sich unter heutigen Bedingungen für Lastenräder eignen.
** Die Preise für eLastenräder sinken durch Subventionen und technischen Fortschritt.
*** Gestiegene Nutzungsbereitschaft insbesondere auf längeren Strecken.

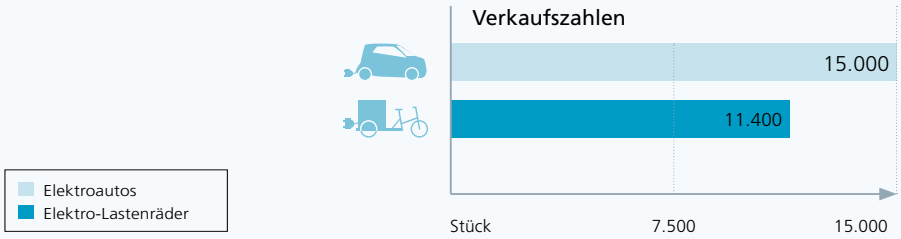
Quelle: DLR/BMVI

Anschaffungskosten/Betriebskosten pro Jahr



Quelle: Berechnung nach Herstellerangaben

Verkaufszahlen 2016



Quelle: Kraftfahrtbundesamt und Zweirad-Industrie-Verband

Ladevolumen (ca.)

11 Pakete*
Handelsübliches Cargo-Lastenrad (0,35 m³)

12 Pakete*
Pkw, Fünftürer (z. B. Golf 7) (0,35 m³, Kofferraumvolumen)

80 Pakete*
Großes Elektro-Lastenrad (2,50 m³)

117 Pakete*
Kastenwagen (3,70 m³)

600 Pakete*
Lkw, 3,5-Tonner (19,00 m³)

* rein rechnerisch; lückenlos gestapelte Packsets der Größe L (45 x 35 x 20 cm)

Quelle: DLR/BMVI und www.e-lastenrad.de

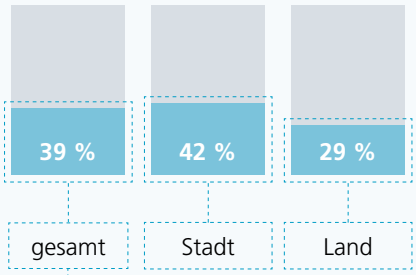
Bekanntheit / Miete von Lastenrädern in Deutschland

39 % aller Bewohner wissen, was ein Lastenrad ist

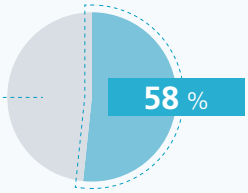
42 % der Stadtbewohner wissen, was ein Lastenrad ist

29 % der Landbewohner wissen, was ein Lastenrad ist

Bekanntheit von Lastenrädern:

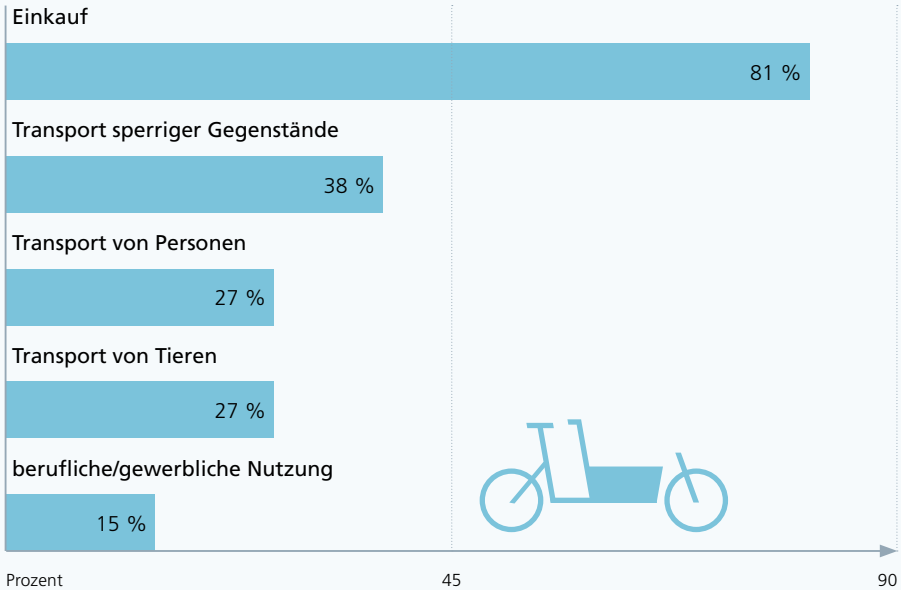


58 % der Mieter von herkömmlichen Fahrrädern können sich vorstellen, auch ein Lastenrad zu mieten



Quelle: SINUS-INSTITUT/BMVI

Lastenradnutzung für:*



* Umfrage unter Lastenradfahrenden (Mehrfachnennung möglich)

Quelle: SINUS-INSTITUT/BMVI

Gewerbliche Nutzung

415.100 gewerblich genutzte Fahrräder sind in Deutschland etwa unterwegs

52.000 davon sind Lastenräder

30.000 davon wiederum im Dienst der Deutschen Post

Quelle: SINUS-INSTITUT/BMVI

Transportmittel

15 % der Radfahrenden nutzen ihr Fahrrad, um Lasten zu transportieren.

Quelle: DLR/BMVI

Nutzung durch Menschen, die in Deutschland leben:*

16 % können sich vorstellen, ein Lastenradleihsystem zu nutzen

7 % können sich vorstellen, ein Lastenrad anzuschaffen

1 % nutzt ein Lastenrad

* Werte sind gerundet

Quelle: SINUS-INSTITUT/BMVI

Die Aufbauphase der AGFK

Am 21. Mai 2015 gründeten 24 Kommunen aus Niedersachsen und Bremen den eingetragenen Verein „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen“ (AGFK) im Haus der Region in Hannover. Die AGFK vertritt seither die Interessen der Kommunen zur Stärkung des Radverkehrs gegenüber dem Land, dem Bund und weiteren Akteuren. Sie organisiert den Erfahrungs-und Informationsaustausch zwischen den Mitgliedern, betreibt die gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit zum kommunalen Radverkehr und bietet seinen Mitgliedern Beratung und Hilfestellung rund um das Thema Radverkehr an. Das Land Niedersachsen hat gemeinsam mit der AGFK für die AGFK-Mitglieder als Gütesigel das Zertifikat „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ entwickelt. Die Zertifikate werden im Rahmen der gemeinsamen, jährlichen Fachtagung vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) verliehen.

Der Niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Olaf Lies, äußerte beim Gründungakt seine Überzeugung, dass es in den nächsten Jahren gelingen werde, den Radverkehr entscheidend voranzubringen. Der Bremer Verkehrssenator Dr. Joachim Lohse begrüßte anlässlich der Vereinsgründung eine vertiefte Zusammenarbeit, die dem Radverkehr weiteren Anschub geben werde – gerade im Verflechtungsraum von Bremen und Niedersachsen.

Ein kommunales Netzwerk entsteht

Ihre Wurzeln hat die AGFK in einem Netzwerk aus kommunalen Akteuren, das in den Jahren 2007 bis 2011 eine Radverkehrsstrategie für die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg sowie eine Machbarkeitsstudie für Radschnellwege erarbeitete. Initiatoren waren der damalige Zweckverband Großraum Braunschweig (heute Regionalverband Großraum Braunschweig) und die Region Hannover; weitere Akteure waren die Städte Göttingen, Braunschweig und Hildesheim, die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Hildesheim Region und der Landkreis Göttingen. Bei der gemeinsamen Arbeit an diesen Projekten entstand in der Mitte und im Südosten Niedersachsens ein starker Kern für ein landesweites Netzwerk aus Kommunen, die sich zum Ziel gesetzt haben, den Radverkehr zu fördern. Doch auch in anderen Landesteilen wollten sich Kommunen stärker für den Radverkehr engagieren. So war es der Landkreis Grafschaft Bentheim, der Anfang 2010 Gespräche zu einer landesweiten Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen anregte. Als Vorbild diente die damals bereits erfolgreich etablierte Arbeitsgemeinschaft in Nordrhein-Westfalen. Im Februar 2010 bildete sich dann eine Initiative zur Gründung einer solchen Arbeitsgemeinschaft in Niedersachsen, in die sich neben den erwähnten kommunalen Akteuren insbesondere die Stadt Oldenburg, die Landkreise Nienburg und Northeim sowie die Stadt Emden einbrachten.

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) begleitete diese Entwicklung von Anfang an sehr engagiert und lud die Initiative bereits im Juni 2011 zum Runden Tisch Radverkehr des Landes ein.

Unterstützung gab es auch durch die kommunalen Spitzenverbände, die frühzeitig eingebunden wurden. Während der Fahrradkommunalkonferenz im September 2012 in Hannover legten acht Kommunen mit einer Erklärung zur Förderung des Radverkehrs den Grundstein für die Gründung der AGFK. Die

Foto: AGFK

Der Niedersächsische Verkehrsminister Olaf Lies (links) zusammen mit dem AGFK-Vorsitzenden, Erster Regionsrat Prof. Dr. Axel Priebs (rechts), auf der Fachtagung „Fahrradland Niedersachsen – Gemeinsam für die Zukunft“ des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr am 9. Juli 2015.

Der AGFK-Vorstand in der Gründungsphase 2015-2017:

- Prof. Dr. Axel Priebs, Vorsitzender, Erster Regionsrat, Region Hannover
- Thimo Weitemeier, 1. Stellvertreter, Stadtbaurat, Stadt Nordhorn
- Gabriele Nießen, 2. Stellvertreterin, Stadtbaurätin, Stadt Oldenburg
- Manuela Hahn, Erste Verbandsrätin, Regionalverband Großraum Braunschweig
- Friedrich Kethorn, Landrat, Landkreis Grafschaft Bentheim
- Christoph Löher, stellv. Leiter Bauamt, Landkreis Wolfenbüttel
- Frank Otte, Stadtbaurat, Stadt Osnabrück
- Gunnar Polzin, Leiter Abteilung Verkehr, Freie Hansestadt Bremen
- Christel Wemheuer, Erste Kreisrätin, Landkreis Göttingen

starke Unterstützung durch das MW zeigte sich u. a. darin, dass es für die Arbeit und den Aufbau der AGFK zunächst 10.000 Euro zur Verfügung stellte.

Unter dem Dach der kommunalen Spitzenverbände konnte die AGFK anfangs als selbstständiger Arbeitskreis agieren. Nach dem Vorbild der anderen Bundesländer trieben engagierte kommunale Fachleute parallel die Vereinsgründung voran. Da das Land Niedersachsen erkannte, dass ein solcher Verein ein guter Partner für die kommunale Radverkehrsförderung sein könnte, sagte Minister Olaf Lies im Juni 2014 die finanzielle Unterstützung des MW für den künftigen Verein zu.

Da die Region Hannover, insbesondere Frau Dr. Solveigh Janssen, einen erheblichen Beitrag zur Vereinsgründung im Mai 2015 geleistet hatte, einigten sich die Gründungsmitglieder darauf, dass der Gründungsvorsitz bei der Region Hannover liegen sollte. Sie wählten Prof. Dr. Axel Priebs, Erster Regionsrat und für die Vorbereitung der Vereinsgründung bei der Region Hannover zuständiger Umwelt- und Planungsdezernent, zum Vorsitzenden. Erster Stellvertreter wurde Nordhorns Stadtbaurat Thimo Weitemeier, zweite Stellvertreterin Oldenburgs Stadtbaurätin Gabriele Nießen. Vertreter der Freien Hansestadt Bremen im Vorstand wurde Gunnar Polzin, Abteilungsleiter im zuständigen Senatsressort. Um über die Landesressorts hinaus möglichst viele radverkehrsrelevante Akteure in die Vereinsarbeit einzubinden, wurde ein Beirat gebildet (siehe Seite 47).

Die AGFK nimmt ihre Arbeit auf

Der ursprüngliche Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen" wurde mit der Gründung der AGFK zu einer Zertifizierung weiterentwickelt. Die Mitgliedskommunen der AGFK können seit dem Jahr 2016 beim MW einen Antrag auf Zertifizierung stellen. Die AGFK organisiert und begleitet das Verfahren intensiv. Der Schirmherr der AGFK, der Niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, verleiht die Zertifikate. Am 31.Oktober 2015 wurde der Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen" zum letzten Mal verliehen. Auf dieser Veranstaltung besiegelten die AGFK und das MW die zukünftige Zusammenarbeit mit einer Kooperationsvereinbarung zur Förderung des Radverkehrs.

In der Anfangsphase wurde das Büro PGV-Alrutz aus Hannover mit der Geschäftsführung des Vereins beauftragt, bis der AGFK-Vorstand in seinem ersten Arbeitsjahr eine hauptamtliche Geschäftsstelle einrichten konnte. Als Sitz der Geschäftsstelle wurde Hannover ausgewählt, zum einen wegen der Nähe zu den Ansprechpartnern auf Landesebene, zum anderen, weil die Region Hannover für die Dauer von zehn Jahren kostenlose Räumlichkeiten zur Verfügung stellt.

Seit dem 1. Mai 2015 hat die AGFK mit Edwin Süselbeck einen hauptamtlichen Geschäftsführer, der in der Fahrradszene nach einschlägigen Tätigkeiten in Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein und Hamburg gut vernetzt ist. Mit der hauptamtlichen Geschäftsführung konnte auch die inhaltliche Arbeit durchstarten.

2016 und 2017 wurden zwei Zertifizierungsrunden mit insgesamt zehn teilnehmenden Kommunen begleitet. Außerdem wurden weitere Veranstaltungen, darunter „Polittalks" zum Radverkehr in vier Städten, angeboten.

Die Mitgliederzahl der AGFK hat sich inzwischen erfreulicher Weise auf 46 Kommunen und kommunale Verbände erhöht. Damit leben inzwischen über 61 Prozent der Niedersachsen und Bremer in einer AGFK-Mitgliedskommune.

Kontakt: Prof. Dr. Axel Priebs
axel.priebs@region-hannover.de

Foto: AGFK

Auf der Fachtagung „Fahrradland Niedersachsen – Gemeinsam für die Zukunft" des Landes Niedersachsen präsentieren sich am 9. Juli 2015 die Gründungsmitglieder der AGFK, darunter der frisch gewählte Vorstand, gemeinsam mit dem Niedersächsischen Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Olaf Lies, und der Ansprechpartnerin Radverkehr des Landes Niedersachsen, Anja Heuck.

Der Ständige Arbeitskreis Radverkehr und die Unterarbeitskreise der AGFK

Neben dem Ständigen Arbeitskreis Radverkehr kommen bei der AGFK mehrere Unterarbeitskreise (UAK) zusammen. Sie beschäftigen sich mit verschiedenen Themenbereichen. Insgesamt bestehen vier UAK.

Ständiger Arbeitskreis Radverkehr
Im Ständigen Arbeitskreis Radverkehr kommen die für den Radverkehr verantwortlichen Akteure der AGFK-Mitgliedskommunen zusammen. Bestandteil des Ständigen Arbeitskreises Radverkehr ist der Austausch zu aktuellen Themen des Radverkehrs untereinander – während und am Rande der Sitzung.

Ein wichtiges Thema bei der letzten Sitzung des Ständigen Arbeitskreises Radverkehr waren Radschnellwege. Kurz zuvor stellte das Land Niedersachsen 12,35 Millionen Euro für 2017 und 2018 für Radschnellwege zur Verfügung. Die Teilnehmenden des Ständigen Arbeitskreises Radverkehr erhielten direkt aus erster Hand die ersten Informationen zur Förderung des Landes.

Den Abschluss der Sitzung bildete ein Vortrag zu den Fördermöglichkeiten im Rahmen der Kommunalrichtlinie durch das „Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz" (SK:KK) beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu).

UAK Infrastruktur/Radverkehrsanlagen
Der UAK Infrastruktur/Radverkehrsanlagen (UAK Infra/RVA) tagte bislang viermal. Seine Themen erstrecken sich vom Radverkehr in Kreisverkehren über Gehwegüberfahrten und Grundstückszufahrten, Förderprogrammen bis hin zu Aufbrüchen durch Baumwurzeln. Anfangs wurde zudem das Thema Radschnellwege diskutiert, zu dem es inzwischen einen eigenen UAK gibt.

Ein Schwerpunkt nimmt derzeit das Thema „Radverkehrsführungen an Baustellen" ein. Die AGFK Bayern ermöglicht der AGFK Niedersachsen/Bremen, ihren Leitfaden Baustellen zu übernehmen. Ziel des Leitfadens ist es, dass die Sicherung von Baustellen fahrradfreundlicher wird. Der Leitfaden enthält zahlreiche Musterpläne, die von den Kommunen direkt vor Ort eingesetzt werden können. Der Leitfaden wird derzeit an die Verhältnisse in Niedersachsen und Bremen angepasst. Er soll anschließend mit dem Land abgestimmt werden, um ihm so mehr Gewicht zu geben.

Die Mitwirkenden des UAK Infra/RVA:
- Hendrik Abramowski (Stadt Delmenhorst)
- Thomas Hasse (Stadt Cuxhaven)
- Andreas Richter (Stadt Garbsen)
- Dieter Schulz (ADFC Niedersachsen als AGFK-Beiratsmitglied)
- Edwin Süselbeck (AGFK-Geschäftsführer)
- Thomas Witolla (Stadt Papenburg)

UAK Öffentlichkeitsarbeit
Bereits dreimal kam der UAK Öffentlichkeitsarbeit (UAK ÖA) zusammen. Er bereitet derzeit die ersten Vorlagen für Flyer beziehungsweise Internetseiten vor. Als Erstes soll das Thema Fahrradstraßen aufbereitet werden. Dabei wird auf die guten Ansätze aus den AGFK-Kommunen zurückgegriffen.

Zudem sollen Best-Practice-Beispiele gesammelt und für die Internetseite aufbereitet werden. Daneben ist geplant, eine Argumentationshilfe pro Radverkehr zu erarbeiten. Sie soll den AGFK-Kommunen anschließend als Präsentationsvorlage zur Verfügung gestellt werden. Weiterhin wird derzeit eine Aktion mit einer Fotobox erarbeitet. Diese Aktion kann anschließend vor Ort eingesetzt werden.

Die Mitwirkenden des UAK ÖA:
- Ulla Bauer (Stadt Osnabrück)
- Ehler Cuno (Stadt Leer)
- Valerie Dubiel (Stadt Wolfenbüttel)
- Peter Plein (Stadt Sarstedt)

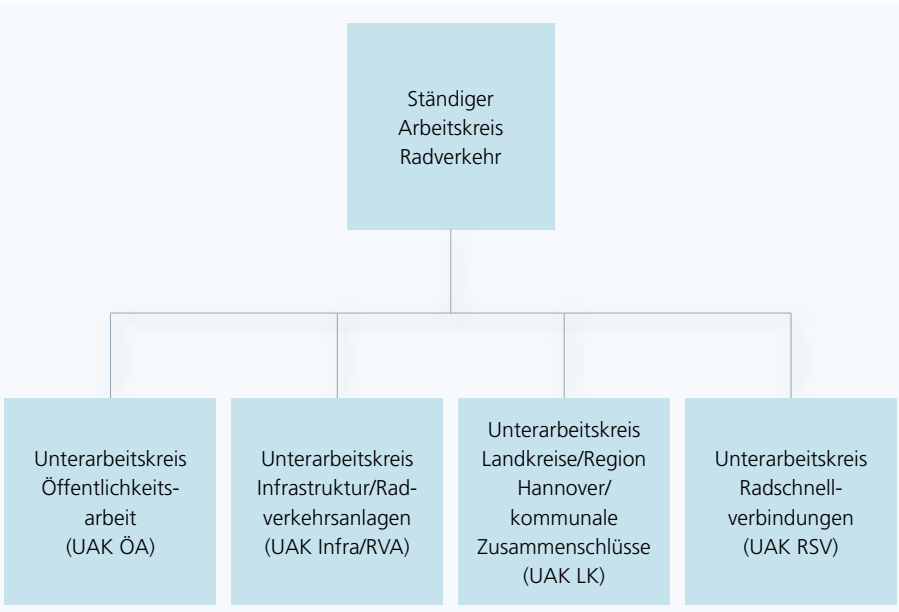


Illustration: eigene Darstellung, AGFK Niedersachsen/Bremen

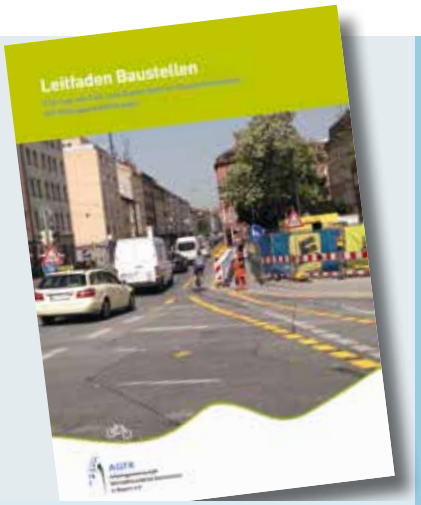


Abbildung: AGFK Bayern

Den Leitfaden Baustellen der AGFK Bayern kann die AGFK Niedersachsen/Bremen übernehmen. Derzeit wird er vom Unterarbeitskreis Infrastruktur/Radverkehrsanlagen aktualisiert und auf Niedersachsen und Bremen angepasst.

– Rainer Poelmann (Landkreis Hildesheim)
– Heiko Söhnholz (Region Hannover)
– Edwin Süselbeck (AGFKGeschäftsführer)

UAK Radschnellverbindungen

Anfangs behandelte der UAK Infra/RVA das Thema Radschnellverbindungen mit. Aufgrund des Umfangs und der teilweise rasanten Entwicklung bildete die AGFK jedoch einen eigenen UAK. Dieser tagte bislang einmal.

Die Teilnehmer verschafften sich einen Überblick über die verschiedenen Projekte, den örtlichen Fragestellungen und Lösungsansätzen.

Auf der ersten Sitzung wurden auch die Schwerpunktthemen herausgearbeitet, die zuerst bearbeitet werden sollen. Wichtigste Themen dabei sind die Standards sowie das Corporate Design für Radschnellverbindungen, direkt gefolgt von Kommunikation gegenüber Politik und Bevölkerung.

Bei den Standards sollen inner- wie außerörtliche, städtische wie ländliche Strecken betrachtet werden. Auch die Fragestellung der Übergangspunkte an kommunalen Grenzen sowie die Frage nach dem Umfang von Teilstücken unterhalb des RSV-Standards sind zu diskutieren.

Beim Corporate Design geht es um die (Wieder-) Erkennbarkeit von Radschnellverbindungen.

Weitere Mitstreiterinnen und Mitstreiter sind herzlich willkommen

Wer Interesse an der Mitarbeit in einem Unterarbeitskreis hat, kann sich gerne in der AGFK-Geschäftsstelle melden (info@agfk-niedersachsen.de).

Optimal wäre es, wenn Radschnellverbindungen überall und sofort für alle Verkehrsteilnehmenden erkennbar wären – wie es beispielsweise heute schon bei Autobahnen der Fall ist.

Ebenfalls mit hoher Priorität behandelt werden soll das Thema Kommunikation gegenüber Politik und Bevölkerung. Radschnellwege sind in Deutschland ein neues Element der Radverkehrsförderung, für das teilweise erst geworben werden muss.

Die Mitwirkenden des UAK RSV:
– Peter Aßmann (Landeshauptstadt Hannover)
– Ulla Bauer (Stadt Osnabrück)
– Klaus Geschwinder (Region Hannover)
– Kerstin Goroncy (Stadt Oldenburg)
– Wilhelm Hamburger (Freie Hansestadt Bremen)
– Inga Masemann (Landkreis Lüneburg)
– André Menzel (Regionalverband Großraum Braunschweig)
– Stefan Somberg (Landkreis Grafschaft Bentheim)
– Edwin Süselbeck (AGFK-Geschäftsführer)
– Miroslaw Walkowiak (Stadt Wolfsburg)

UAK Landkreise/Region Hannover/ kommunale Zusammenschlüsse

Der UAK Landkreise/Region Hannover/kommunale Zusammenschlüsse (UAK LK) geht neu an den Start. Es wird der einzige Unterarbeitskreis sein, bei dem nicht ein Themenbereich im Vordergrund steht, sondern die kommunale Struktur. Vorbild für den UAK war ein entsprechendes Gremium der AGFK Baden-Württemberg.

Landkreise, die Region Hannover und kommunale Zusammenschlüsse haben spezielle Fragestellungen, die sich aufgrund der Struktur ergeben. Diese sollen im UAK LK behandelt werden.

Der UAK LK richtet sich an folgende AGFK-Mitgliedskommunen:
– Landkreis Grafschaft Bentheim
– Regionalverband Großraum Braunschweig
– Landkreis Göttingen
– Landkreis Hameln-Pyrmont
– Region Hannover
– Landkreis Harburg
– Landkreis Hildesheim
– Landkreis Lüneburg
– Landkreis Northeim
– Landkreis Uelzen
– Landkreis Wolfenbüttel

Kontakt: Edwin Süselbeck
edwin.sueselbeck@agfk-niedersachsen.de

Schutzstreifen außerorts

Bei einem bundesweiten Modellprojekt wurden Schutzstreifen außerorts untersucht. Sie sind bislang nicht zulässig, finden aber beispielsweise in den Niederlanden breite Anwendung. Auch niedersächsische Kommunen beteiligten sich an dem Forschungsprojekt.

Obwohl der Versuch Ende 2015 auslief, liegt weiterhin kein Ergebnisbericht vor. Die Arbeitsgemeinschaften Baden-Württemberg, Bayern, Brandenburg, Niedersachsen/Bremen, Nordrhein-Westfalen und Thüringen wandten sich aus diesem Grund an den damaligen Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, um sich für die zukünftige Umsetzung der Schutzstreifen außerorts einzusetzen.

Foto: AGFK/Edwin Süselbeck

Außerorts sind Schutzstreifen in Deutschland bislang nicht zulässig. Die Arbeitsgemeinschaften aus mehreren Bundesländern setzten sich dafür ein, dass das Forschungsprojekt „Schutzstreifen außerorts“ abgeschlossen wird.

Veranstaltungen der AGFK

Die AGFK bot im Jahr 2017 interessante Veranstaltungen rund um den Radverkehr an.

Workshop zur ERA-Überarbeitung
Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) stellen für die Radverkehrsplanung das wichtigste Regelwerk dar. Die derzeit vorliegende Ausgabe erschien 2010. 2020 soll nun eine überarbeitete ERA herausgegeben werden. Um die Erfahrungen aus den Kommunen in Niedersachens und Bremen in den Überarbeitungsprozess der ERA einfließen zu lassen, führte die AGFK einen Workshop durch.

Die ERA wird von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegeben. Für die Bearbeitung ist der Arbeitskreis Radverkehr der FGSV zuständig. Beim AGFK-Workshop haben Vertreterinnen und Vertreter der Mitgliedskommunen gemeinsam mit dem Leiter des FGSV-Arbeitskreises, Peter Gwiasda, sowie dem Arbeitskreis-Mitglied Detlev Gündel die Wünsche der Kommunen herausgearbeitet.

AGFK-Exkursion zum RS1 …
Eine AGFK-Exkursion führte am 18. August 2017 ins Ruhrgebiet. Dort besuchte die Gruppe das erste, bereits fertige Teilstück des Radschnellwegs Ruhr (RS1). Während die Teilnehmenden den fertigen Abschnitt erradelten, ließen sie sich vom Beigeordneten Planung, Martin Tönnes, und Mitarbeiter Christian Weireich vom Regionalverband Ruhr (RVR) die Hintergründe und Folgewirkungen des Projektes erläutern.

Ein Meilenstein für die Entwicklung des RS1 war die Umnutzung der A 40, dem Ruhrschnellweg, im Jahr der Kulturhauptstadt Ruhr 2010. Unter dem Motto „Still-Leben Ruhrschnellweg" war die Autobahn am 18. Juli 2010 auf 60 Kilometern Länge für den Kfz-Verkehr komplett gesperrt. Eine Seite der Autobahn wurde damals für Radfahrende reserviert. Gefühlt jeder Ruhrgebietler machte sich auf den Weg, um die A 40 zu nutzen. Auf der befahrbaren Seite kam es über den gesamten Tag immer wieder zu langen Fahrradstaus. Die Umnutzung der A 40 befeuerte die Idee, quer durchs Ruhrgebiet einen Radschnellweg zu schaffen.

Inzwischen ist ein erstes Teilstück fertig: Zwischen Mülheim an der Ruhr und Essen kann auf etwa sechs Kilometern Länge der RS1 befahren werden. Weitere Teilstücke werden nach und nach hinzukommen. Insgesamt wird der RS1 die Städte Duisburg, Mülheim an der Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Dortmund, Unna, Kamen, Bergkamen und Hamm auf 101 Kilometern verbinden.

Die standardisierte Bewertung lieferte einen sehr hohen Nutzen-Kosten-Effizienzwert von 4,8. Im unmittelbaren Einzugsbereich leben 1,65 Millionen Menschen; 52.000 Pkw-Fahrten wird der RS1 voraussichtlich pro Tag einsparen.

- www.rs1.ruhr

… und Exkursion zur Nordbahntrasse
Anschließend wechselte die Gruppe zur Stadt Wuppertal. Wuppertal liegt entlang der Wupper in einem langgezogenen Tal. Dort war das Radfahren über viele Jahre nicht allzu verbreitet. Auf den Straßenzügen dominiert seit Langem der Autoverkehr. Schon vor der massenhaften Verbreitung des Autos wechselte der öffentliche Nahverkehr die Ebene und prägt seit 1901 als Schwebebahn das Stadtbild.

Durch die Nordseite des Tals führte seit vielen Jahrzehnten eine Bahnstrecke, über die einst Personen- und Güterverkehr lief. Nachdem der Personenverkehr schon vor vielen Jahren eingestellt wurde, entfiel später auch der Güterverkehr. Der Trasse nahm sich eine Initiative an, die gemeinnützige Wuppertalbewegung e. V. Sie engagierte sich für eine Umnutzung der Strecke zu einer Multifunktionstrasse. Teilweise in Eigenleistung entstand auf 22 Kilometern Länge eine hervorragende Verbindung für den Fuß- und Radverkehr.

Lothar Eßrich von der Wuppertalbewegung und Frank Meyer, Wuppertaler Dezernent für Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr und Umwelt, stellten die Nordbahntrasse vor. Die Teilnehmenden der AGFK-Exkursion radelten durch zahlreiche Tunnel und über beeindruckende Viadukte.

In Wuppertal hat die Nordbahntrasse, aber auch das Engagement dafür, die Stadt verändert. Inzwischen werben beispielsweise Bauträger bei Wohnungsangeboten mit der Lage an der Nordbahntrasse.

Kontakt: Edwin Süselbeck
edwin.sueselbeck@agfk-niedersachsen.de

Fotos: AGFK/Edwin Süselbeck

Die AGFK führte einen Workshop durch, in dem Veränderungswünsche für die Aktualisierung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) gesammelt wurden.

Unterwegs auf dem RS1 im Ruhrgebiet. Die Strecke zwischen Mülheim und Essen ist schnell per Rad zurückgelegt.

Die Kilometrierung der ehemaligen Nordbahntrasse ist noch vorhanden. Die Umnutzung zur Multifunktionstrasse hat die Stadt Wuppertal verändert.

AGFK-Polittalks – mit der Politik im Gespräch

Kommunalpolitiker, Verwaltung und Experten zusammenbringen und gemeinsam darüber diskutieren, wie man den Radverkehr stärken kann: Das ist das Ziel der AGFK-Polittalks mit dem Motto „Rad mobil in der Stadt".

Vier AGFK-Polittalks fanden bereits statt. Den Auftakt machte eine Serie von Veranstaltungen in Nordhorn, Osnabrück und Oldenburg Ende November 2016. Die AGFK ließ hierzu ein kurzes Video produzieren, das Stimmen von Teilnehmenden und die Stimmung bei den Polittalks einfing. Der vierte AGFK-Polittalk folgte im Mai 2017 in Rotenburg (Wümme).

In **Nordhorn** ist das Fahrradfahren ein selbstverständlicher Teil des Alltags. Das war in der Diskussion klar zu spüren. Die Radverkehrsförderung ist bei Politik und Stadtverwaltung bereits im Bewusstsein verankert. Die Niederlande – dort wird der Radverkehr schon lange intensiv gefördert – sind ein Vorbild für die in unmittelbarer Grenznähe gelegene Stadt. Kontroversen blieben in der Diskussion weitgehend aus.

In **Osnabrück** gingen die Meinungen hingegen weiter auseinander. Ein wichtiges Thema waren die Bundesstraßen, die mitten durch das Zentrum führen und auf denen der Autoverkehr dominiert und für Radfahrende nur sehr wenig Platz übrig lässt. In Osnabrück wurde folglich stark über die Verteilung des vorhandenen Straßenraums diskutiert.

Oldenburg gehört bundesweit zu den Städten mit den höchsten Radverkehrsanteilen. Doch auch hier gab es viele Ansatzpunkte für eine angeregte Diskussion, die sich unter anderem um das Miteinander von Auto- und Radfahrenden sowie die Verteilung des vorhandenen Straßenraums drehte. Prägend sind in Oldenburg bauliche Radwege – oft in schlechtem Zustand. Die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht sowie Radfahr- und Schutzstreifen spielten in der Diskussion deshalb eine tragende Rolle.

Auch in **Rotenburg (Wümme)** ging es um die zentralen Verkehrsachsen in der Stadt, vor allem um die Goethestraße. Die Ost-West-Verbindung durch die Innenstadt verläuft parallel zu einer Bundesstraße und zur Fußgängerzone. Während die Radfahrerinnen und Radfahrer nur ungern entlang der stark befahrenen Bundesstraße unterwegs sind, ist die Fußgängerzone für den Radverkehr gesperrt. Daher hat die Goethestraße Potenzial für die Führung des Radverkehrs. Daneben wurde die Frage erörtert, wie der Radverkehrsanteil weiter gesteigert werden kann.

Für das Veranstaltungsformat der AGFK-Polittalks entwickelte die AGFK ein Grundgerüst: Nach einem einleitenden Vortrag werden in drei Runden verschiedene Schwerpunktthemen diskutiert. Vor jeder Runde wird ein kurzer Videobeitrag gezeigt, in dem die Diskutierenden und die Zuhörer auf das Thema eingestimmt werden. Schwerpunktthemen waren dabei bisher Sicherheit, Raumverteilung und „Alle aufs Rad". Nach den drei Runden können die Zuhörer ihre Gedanken äußern und Fragen stellen.

Der Abend klingt bei einem Get-together aus. Die AGFK-Polittalks sollen fester Bestandteil der Arbeit der AGFK werden (siehe Kasten).

Das Video zu den Polittalks finden Sie auf:
- www.agfk-niedersachsen.de.

Kontakt: Edwin Süselbeck
edwin.sueselbeck@agfk-niedersachsen.de

AGFK-Polittalks in Ihrer Kommune

Die AGFK möchte jedes Jahr drei bis vier Polittalks durchführen. Alle AGFK-Mitgliedskommunen können sich um einen Polittalk bewerben. Die Kosten für die Durchführung der Polittalks teilen sich die Kommune und die AGFK.

Das Grundgerüst und die Themen werden dabei in Absprache mit der Kommune an die jeweilige örtliche Situation angepasst.

Sollten mehr Bewerbungen als geplante Polittalks eingehen, entscheidet der Vorstand. Bewerbungsschluss für das Jahr 2018 ist der 9. Januar 2018.

Foto: Mohssen Assanimoghaddam

In Oldenburg wurde darüber diskutiert, wie man Konflikte zwischen Rad- und Autofahrernden löst.

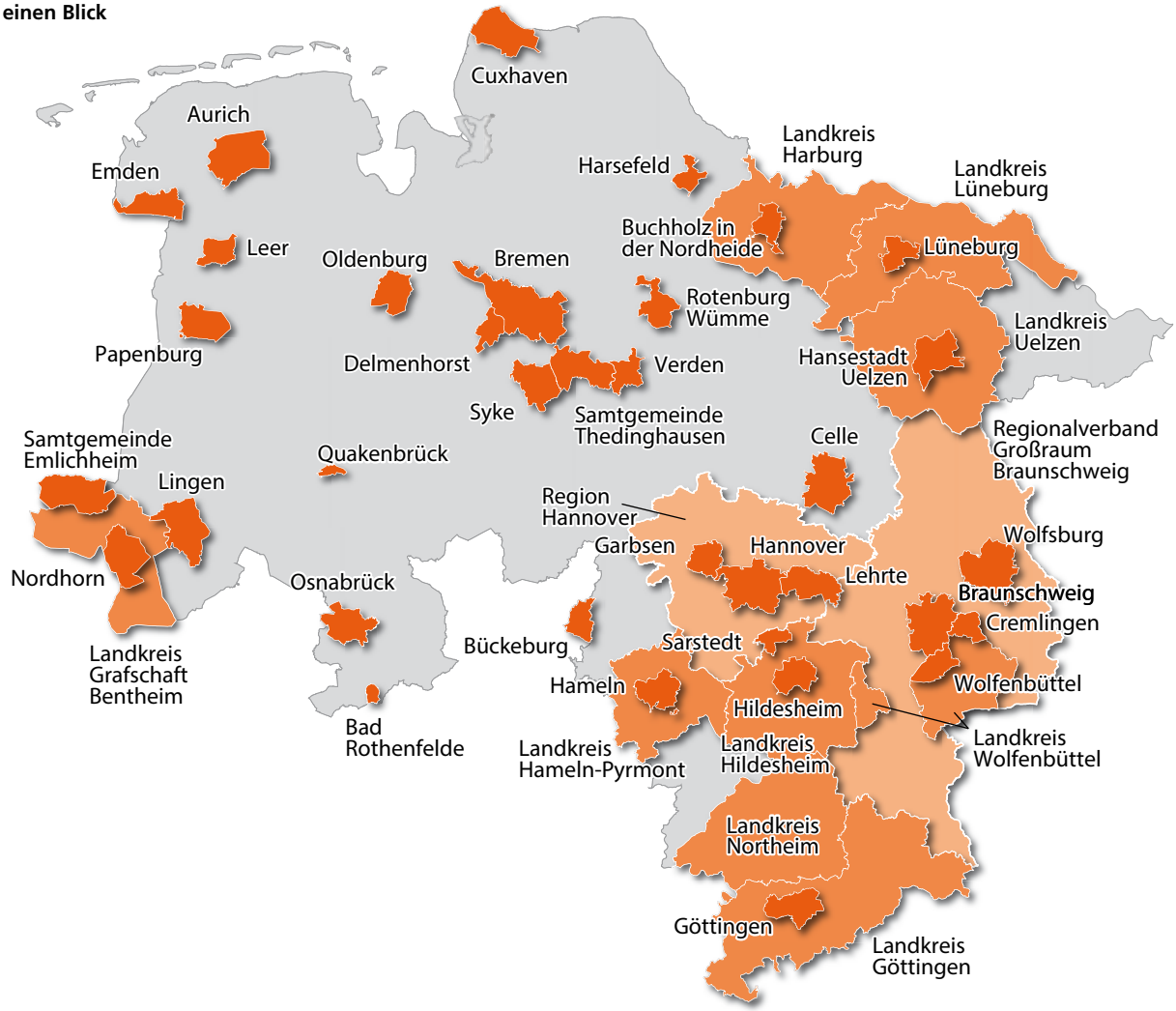
Foto: AGFK/Edwin Süselbeck

In Rotenburg (Wümme) stellten sich die Teilnehmenden des Polittalks die Frage, wie die Goethestraße fahrradfreundlicher werden kann.

Die neuen AGFK-Mitgliedskommunen

Inzwischen leben 61,4 Prozent der Niedersachsen und Bremer in einer Mitgliedskommune der AGFK. Denn im Jahr 2017 hat die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. sieben neue Mitglieder gewonnen: Buchholz in der Nordheide, den Landkreis Harburg, den Flecken Harsefeld, die Samtgemeinde Thedinghausen, die Kreisstadt Uelzen, den Landkreis Uelzen und die Stadt Wolfsburg. Damit setzen sich inzwischen 46 Städte, Gemeinden und Landkreise gemeinsam für die Radverkehrsförderung ein. Die kleinste Gemeinde ist Bad Rothenfelde mit 7.800 Einwohnern, Bremen ist die größte Stadt mit 550.000 Einwohnern. Auch das Spektrum der Landkreise und kommunale Zusammenschlüsse ist breit und reicht vom Landkreis Wolfenbüttel mit 121.000 Einwohnern bis hin zur Region Hannover mit 1.145.000 Einwohnern und dem Regionalverband Großraum Braunschweig mit 1.150.000 Einwohnern. Die neuen Mitglieder stellen sich auf den folgenden Seiten vor.

AGFK-Mitglieder auf einen Blick



Welche Voraussetzungen sind an die Mitgliedschaft geknüpft?

Grundsätzlich kann jede Kommune in Niedersachsen und Bremen Mitglied werden, die folgende fünf Kriterien erfüllt:

- Es muss eine politische Beschlussfassung zur Grundsatzentscheidung für die kommunale Radverkehrsförderung vorliegen.
- Die Kommune muss eine feste Ansprechperson innerhalb der Kommunalverwaltung für den Radverkehr benennen und nach außen kommunizieren.
- Die Kommune muss darauf hinarbeiten, die Voraussetzungen für die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen" zu erfüllen.
- Die Kommune muss bereit sein, in der AGFK mitzuarbeiten und sie zu unterstützen, beispielsweise durch die aktive Teilnahme an der Mitgliederversammlung, dem ständigen Arbeitskreis Radverkehr und in einer thematischen Arbeitsgruppe oder durch die Bereitschaft zur Unterstützung oder Ausrichtung von Veranstaltungen und Ähnlichem.
- Die Kommune muss den Mitgliedsbeitrag der AGFK zahlen.

(c) GeoBasis-DE/BKG. Karte erstellt durch Wolf Irmer vom Regionalverband Großraum Braunschweig.

Foto: Stadt Buchholz in der Nordheide

Stadt Buchholz: Wer sein Fahrrad am Bahnhof abstellen will, kann es am Anlehnbügel anschließen oder es in eine Fahrradbox oder Sammelgarage stellen.

Stadt Buchholz in der Nordheide

Die Stadt Buchholz in der Nordheide ist Teil der Metropolregion Hamburg und größte Stadt im Landkreis Harburg. In der Kernstadt und den fünf Ortschaften leben 38.000 Menschen. Die Stadt entwickelte sich aufgrund der Lage an der Bahnstrecke Hamburg-Bremen zu einem prosperierenden Mittelzentrum.

Die Menschen in Buchholz legen bereits heute 14 Prozent ihrer Wege mit dem Fahrrad zurück, obwohl das Terrain für eine norddeutsche Stadt relativ hügelig ist und sie die Bahnstrecke zwischen Hamburg und Bremen nur an zwei Stellen queren können. Das Potenzial des Radverkehrs ist aufgrund der kurzen Entfernungen in Buchholz hoch. Die Stadt hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil auf 20 Prozent zu steigern.

Damit noch mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen, sollen künftig Fahrradrouten die Stadtteile abseits der Hauptverkehrsstraßen verbinden. Die Stadtverwaltung hat daher gemeinsam mit einem Verkehrsplanungsbüro das etwa 120 Kilometer lange Radverkehrsnetz analysiert und den Masterplan Radverkehr sowie ein Veloroutenkonzept entwickelt. Mit dem rasanten Wachstum der Stadt Buchholz in den vergangenen zwei Jahrzehnten konnte die Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur nicht mithalten. Die Stadt ist bestrebt, die dadurch entstandenen Lücken im Netz sukzessive zu schließen. Auch die Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen, Haltepunkten und Bushaltestellen sollen ausgebaut werden, um dem steigenden Bedarf gerecht zu werden.

Buchholz nimmt seit 2015 am bundesweiten Wettbewerb „Stadtradeln“ teil. 2012 gewann die Stadt den ehemaligen niedersächsischen Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“.

Die Stadt erhofft sich, durch die Mitgliedschaft, dass sie leichter den Interessen des Radverkehrs Geltung verschaffen kann als bisher. Zudem will die Stadt in der AGFK einen beratenden Partner gewinnen, der hilft, diese Interessen gegenüber Land, Bund und weiteren Akteuren durchzusetzen.

Kontakt: Sascha Rinker
sascha.rinker@buchholz.de

Landkreis Harburg

Der Landkreis Harburg mit der Kreisstadt Winsen (Luhe) grenzt südlich an die Freie und Hansestadt Hamburg an und ist stark von der Zugehörigkeit zur Metropolregion Hamburg geprägt. Auf einer Fläche von 1.244 Quadratkilometern wohnen rund 248.000 Menschen in den zwei Städten, vier Gemeinden und sechs Samtgemeinden. Verkehrsgünstig vor den Toren Hamburgs gelegen, bietet der Landkreis Harburg abwechslungsreiche und reizvolle Erholungslandschaften: ausgedehnte Waldgebiete, die Höhenzüge der Harburger Berge, die Marschgebiete an der Unterelbe sowie die Heideflächen der Nordheide und der Lüneburger Heide.

Im Jahr 2002 eröffnete der Landkreis Harburg ein touristisches Radroutennetz, bestehend aus 30 regionalen Radrouten. Heute verwaltet der Landkreis ein beschildertes Gesamtnetz von rund 1.200 Kilometern mit 36 überregionalen und regionalen Radrouten. Seit 2006 können Gäste und Einheimische in den Sommermonaten klimafreundlich und kostenfrei die touristischen Ziele im Naturpark Lüneburger Heide mit dem Heide-Shuttle – einem Bus mit Fahrradanhänger – erkunden. 2011 hat der Landkreis das Angebot durch den Regionalpark-Shuttle im Gebiet der Nordheide und 2013 durch den Elb-Shuttle im Gebiet der Elbmarsch erweitert.

Damit mehr Menschen auf ihren alltäglichen Wegen zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen das Fahrrad nutzen, will der Landkreis ein Alltagsradverkehrsnetz anlegen. Um die Infrastruktur zu verbessern, erarbeitet die Kreisverwaltung derzeit ein regionales Radverkehrskonzept, das alle Baulastträger mit einbezieht. In die Arbeitsgemeinschaft Radschnellwege der Metropolregion Hamburg bringt der Landkreis zudem potenzielle Radschnellwegeverbindungen ein, die in diesem Jahr in einer Machbarkeitsstudie auf ihre Realisierbarkeit hin geprüft werden.

Der Landkreis Harburg ist Mitglied der AGFK geworden, weil die AGFK positive wie negative Erfahrungen der Mitglieder bündelt und damit eine Informationsplattform für eine innovative und nachhaltige Radverkehrsförderung geschaffen hat.

Kontakt: Susan Meyer
s.meyer@lkharburg.de

Foto: Stadt Buchholz in der Nordheide

Stadt Buchholz: Nach Schulschluss sind viele Radfahrerinnen und Radfahrer rund um das Schulzentrum „Am Kattenberge“ unterwegs.

Foto: Landkreis Harburg / Flusslandschaft Elbe GmbH

Landkreis Harburg: Per Shuttlebus können Ausflügler die Lüneburger Heide kostenfrei erkunden.

Foto: Samtgemeinde Thedinghausen

Samtgemeinde Thedinghausen:
Die klare Beschilderung weist Radfahrern den Weg.

Foto: Hansestadt Uelzen / Oliver Huchthausen

Hansestadt Uelzen: Am Hundertwasser-Bahnhof startet die Radtour in die Ellerndorfer Heide.

Samtgemeinde Thedinghausen

Die Samtgemeinde Thedinghausen besteht aus den Mitgliedsgemeinden mit insgesamt 25 Ortschaften, in denen auf einer Fläche von 152 Quadratkilometern rund 15.000 Einwohner leben.

Rund um die Samtgemeinde Thedinghausen gibt es ein ausgedehntes, touristisches Radwegenetz. Der Weser-Radfernweg und der Geest-Radweg verlaufen direkt durch die Samtgemeinde. Dazu gibt es sieben 30 bis 60 Kilometer lange lokale Radrouten: die Blender-Tour und die Emtinghausen-Riede-Tour und die Themen-Radwege Liebestour, Kirchen-Radweg, Weser-Fährweg, Meliorationstour und Weser-Radweg Verden-Hoya. Durch die Lage am Fluss, die weitläufige Landschaft und die kulturhistorischen Bauten ist die Samtgemeinde nicht nur bei Fahrradtouristen, sondern auch bei Campern und Tagesgästen ein beliebtes Reiseziel.

Die Samtgemeinde Thedinghausen arbeitet an der stetigen Verbesserung und Attraktivitätssteigerung des Weser-Radweges mit. Gemeinsam mit den anderen Städten und Gemeinden des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen e.V. arbeitet die Samtgemeinde am „Regionalen Mobilitätskonzept Radverkehr".

Zusammen mit dem Landkreis Verden und den Gemeinden Dörverden und Kirchlinteln sowie der Stadt Verden arbeitet die Samtgemeinde an einem Verkehrskonzept mit besseren Fahrradwegen für den ländlich geprägten südlichen Teil des Landkreises.

Darüber hinaus wirkt die Samtgemeinde Thedinghausen dabei mit, bestehende Lücken im Radwegenetz zu schließen, die insbesondere an einer Kreisstraße und zwei Landesstraßen bestehen. Dabei wird eine verbesserte Querung der Weser am Wehr in Intschede als dringliches Projekt zur Förderung des Radverkehrs angesehen.

Vom Beitritt zur AGFK erhofft sich die Samtgemeinde Informationen und Gestaltungsvorschläge für zukünftige Planungen. In Gemeinschaft mit anderen Kommunen kann der Förderung des Radverkehrs mehr Nachdruck verliehen werden.

Kontakt: Samtgemeinde Thedinghausen
info@thedinghausen.de

Hansestadt Uelzen

Die Hansestadt Uelzen mit rund 34.000 Einwohnern ist ein Mittelzentrum innerhalb der Metropolregion Hamburg. Überregional bekannt sind der Hundertwasser-Bahnhof und die Nähe zur Lüneburger Heide. Für das touristische Radwegenetz hat Uelzen das Qualitäts-Prädikat „ADFC-Radreiseregion" erhalten.

Aufgrund der ländlichen Struktur haben Pkw im Alltagsverkehr einen hohen Stellenwert und das Straßennetz ist stark darauf ausgelegt. Letzte Schätzungen weisen in Uelzen einen Radverkehrsanteil von 10 bis 13 Prozent aus. 2016 hat der Stadtrat eine Grundsatzentscheidung zur Förderung des Radverkehrs getroffen. Mehr Menschen sollen auf das Fahrrad umsteigen, insbesondere auf kurzen Strecken. Daher will die Stadtverwaltung ein durchgängiges, verkehrssicheres und qualitativ hochwertiges Radverkehrsnetz schaffen und den Ausbau der Infrastruktur mit einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit begleiten.

Die Stadtverwaltung hat ein Radverkehrskonzept und einen Plan mit 44 Maßnahmen für die nächsten 10 Jahre erarbeitet, von denen sie einige bereits umgesetzt hat: In der Esterholzer Straße und in der Groß Liederner Straße hat sie Schutzstreifen markiert, den Fahrbahnbelag von zwei Radwegen erneuert und die Bordsteine fahrradgerecht abgesenkt sowie zusätzliche Fahrradständer aufgestellt. Die finanzielle Unterstützung des Bundesumweltministeriums nach der Kommunalrichtlinie hilft Uelzen dabei, die Fahrradinfrastruktur trotz angespannter Haushaltslage zu verbessern.

Die Teilnahme am Fahrradwettbewerb STADTRADELN und der Ausbau von Serviceangeboten ergänzen die baulichen Maßnahmen. Neuester Service ist eine kostenlose E-Bike-Ladestation mit Gepäckschließfächern, die von der mycity Naturstrominitiative finanziert wurde.

Eine große Herausforderung für Uelzens Radfahrerinnen und Radfahrer ist die beschwerliche Innenstadtquerung. Für historisches Kopfsteinpflaster, enge Einbahnstraßen und eine schmale Fußgängerzone gilt es, Lösungen zu finden. Hierbei soll das Netzwerk der AGFK mit seinen Erfahrungen Hilfe und Vorbild sein.

Kontakt: Laura Elger
klimaschutz@stadt.uelzen.de

Landkreis Uelzen

Der Landkreis Uelzen umfasst eine Fläche von rund 1.450 Quadratkilometern und ist mit knapp über 93.000 Einwohnern dünn besiedelt. Im Zentrum befindet sich die Kreis- und Hansestadt Uelzen mit circa 34.000 Einwohnern. Der Kreis liegt eingebettet zwischen den Großstädten Hamburg, Hannover, Bremen und Braunschweig.

Landwirtschaftliche Flächen und Wälder, die ein Drittel des Kreises bedecken, prägen die Landschaft. Im Landkreis gibt es etwa 1.000 Kilometer ausgeschilderter Radwanderstrecken, die über Wald- und Feldwege sowie über Gemeinde- und Kreisstraßen verlaufen. Die drei Radfernwege Weser-Harz-Heide-Radweg, Lüneburger-Heide-Radweg und Ilmenauradweg führen durch den Landkreis.

Da der Radverkehr für den Tourismus und den Klimaschutz immer mehr an Bedeutung gewinnt, will der Landkreis Uelzen ein kreisweites Radverkehrsnetz schaffen. Bereits 2016 wurden daher die Radwege Varendorf-Steddorf, Seedorf-B4 sowie Rosche-Katzien entlang der Kreisstraßen gebaut. Bislang begleiten Radwege die Kreisstraßen auf rund 90 Kilometern. 2017 hat die Kreisverwaltung ein Radwegekonzept erstellt, an dem sich der Bau weiterer Strecken orientiert. Für 2018 ist zunächst der Bau der Strecken von Groß Liedern nach Lehmke an der Kreisstraße 51 sowie von Bohndorf nach Bavendorf-Bahnhof entlang der Kreisstraße 2 geplant.

Die überörtliche Tourismusarbeit im Landkreis Uelzen wird von der „HeideRegion Uelzen e. V." getragen. Dieser Verein hat bisher vieles erreicht: Er hat die komplette Ausschilderung des vorhandenen Radstreckennetzes organisiert und sorgte für die Zertifizierung durch den ADFC, der den Landkreis Uelzen als „RadReiseRegion" ausgezeichnet hat. An den Wochenenden von Mai bis September/Oktober gibt es seit elf Jahren den kostenlosen „Entdeckerbus", der auf drei Routen durch den Landkreis Uelzen fährt und auch Fahrräder mitnimmt.

Der Beitritt zur AGFK war für den Landkreis der logische nächste Schritt, um die Entwicklung eines zeitgemäßen Radverkehrs voranzutreiben.

Kontakt: Stefanie Lotz
s.lotz@landkreis-uelzen.de

Stadt Wolfsburg

Die Stadt Wolfsburg wurde 1938 als Industriestandort für den Bau von Autos gegründet. Dieser Gründungsimpuls prägt die Stadt bis heute. Das Volkswagen-Stammwerk und die Volkswagen AG sind mit Abstand die größten Arbeitgeber. Wolfsburg bietet knapp 120.000 Menschen Arbeit. Für eine Stadt mit derzeit 125.000 Einwohnern ist das enorm. Nicht nur die Wirtschaftsstruktur, auch der tägliche Verkehr wird hiervon sehr stark beeinflusst. Wolfsburgs aufgelockerte Siedlungsstruktur mit vielen Ortsteilen und einer verhältnismäßig kleinen Kernstadt – mit zentral gelegenem Werk – tragen dazu bei, dass viele Menschen mit dem Auto in die Stadt pendeln.

Dennoch liegt der Radverkehrsanteil bei 13 Prozent, in der Kernstadt selbst sogar bei 18 Prozent. Angesichts des wachsenden prognostizierten Verkehrsaufkommens muss dieser Anteil zukünftig deutlich steigen, damit Wolfsburg weiterhin lebenswert bleibt. Daher will die Stadt ihren Radverkehrsanteil in der Kernstadt bis 2025 auf 25 Prozent erhöhen.

Um dieses Ziel zu erreichen, haben Politik, Stadtverwaltung und Interessenverbände gemeinsam das Leitbild Radverkehr entwickelt und im Mai 2016 durch den Rat der Stadt verabschiedet. In dem 24-Punkte-Plan sind sowohl die Ziele für den Radverkehr bis 2025 festgelegt als auch die Strategie, um diese zu erreichen: Die Stadt will unter anderem das vorhandene Radwegenetz überprüfen, modernisieren und erweitern, Radschnellwege anlegen, mehr Abstellanlagen schaffen und über Kommunikationsmaßnahmen ein fahrradfreundliches Klima schaffen. Konkrete Bauvorhaben sollen in einem Radverkehrskonzept festgelegt werden.

Wolfsburg braucht einen Mentalitätswandel, damit das Fahrrad als Verkehrsmittel für Alltag, Beruf, Ausbildung und Freizeit mehr ins Bewusstsein rückt. Daher will die Stadtverwaltung künftig besser kommunizieren, welche Maßnahmen bereits jetzt und welche zukünftig ergriffen werden, um eine fahrradfreundlichere Stadt zu werden.

Von der Mitgliedschaft in der AGFK Niedersachsen/Bremen erhoffen sich die Verantwortlichen neue Impulse und eine gute Zusammenarbeit, von der beide Seiten profitieren.

Kontakt: Miroslaw Walkowiak
miroslaw.walkowiak@stadt.wolfsburg.de

Foto: Landkreis Uelzen

Landkreis Uelzen: Die Ellerndorfer Heide ist ein beliebtes Ziel für Radtouren.

Foto: Stadt Wolfsburg

Stadt Wolfsburg: Fahrradparken am Bahnhof Fallersleben.

zertifiziert von
2018 – 2022

Stadt Hameln

Die Kreisstadt im Zentrum des Weserberglands mit gut 56.000 Einwohnern ist vor allem durch ihre Rattenfänger-Sage und die Altstadt mit den Weserrenaissance-Bauten bekannt. Die Stadt am Weser-Radweg fördert schon lange die fahrradtouristische Infrastruktur und seit einigen Jahren auch den Alltagsradverkehr. Dafür wurde die Stadt Hameln als „Fahrradfreundliche Kommune" zertifiziert.

Die Voraussetzungen für das Radfahren in Hameln sind aufgrund der kurzen Entfernungen gut. Die Bürgerinnen und Bürger müssen selten weiter als fünf Kilometer fahren, um Arbeitsplätze, Schulen oder Geschäfte zu erreichen. Trotz der Lage im Mittelgebirge ist die Topographie relativ flach. Wenn überhaupt, dann müssen Radfahrende leichte Steigungen bewältigen. Zudem hat die Stadt in allen Wohngebieten Tempo-30-Zonen eingerichtet, so dass Radfahrende das Nebenstraßennetz gut nutzen können. Hindernisse für Radfahrende sind drei stark befahrene Bundesstraßen, die das Zentrum der Stadt durchqueren, sowie Bahnstrecken und auch die Weser.

In den Jahren 2009 und 2010 stellte die Stadt Hameln ein Bicycle Policy Audit (BYPAD, Anhörung zur Radverkehrspolitik) und darauf aufbauend das Klimaschutzteilkonzept „Fahrradfreundliche Stadt Hameln" auf. Dies dient der Politik und Verwaltung als Entscheidungshilfe bei der Planung der mittelfristigen finanziellen und personellen Ressourcen. Zudem beinhaltet es die konzeptionellen Grundlagen für die Radverkehrsförderung bis zum Jahr 2020. Ziel ist es, den Radverkehrsanteil in Hameln zu verdoppeln und somit den CO_2-Ausstoß des Verkehrs zu reduzieren.

Das Alltagsradnetz

Wichtiger Baustein im Handlungskonzept war die Entwicklung eines Hauptradroutennetzes. Das Ergebnis ist ein circa 130 Kilometer langes Radverkehrsnetz. 15 Radialrouten verbinden die äußeren Stadtgebiete sternförmig mit der Innenstadt, drei Ringrouten verbinden die Stadtteile untereinander. Zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur wurden Einbahnstraßen in Hameln in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben. Zudem hat die Stadt Schutzstreifen markiert, um Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen. Die Stadt will den Ausbau der Wegeverbindungen künftig weiter vorantreiben. Hierbei setzen die Verkehrsplaner je nach örtlichen Gegebenheiten sowohl auf bauliche Radwege als auch auf Radfahr- oder Schutzstreifen.

Inzwischen gibt es in Hameln zwei Fahrradstraßen. Um die Regelung möglichst schnell und umfassend bekannt zu machen, wurden entsprechende Infoflyer als Bürgerinformation herausgegeben. In jüngerer Vergangenheit schuf die Stadt für den Netzausbau Querungsstellen im Bereich der Bundesstraßen. Hierbei setzt sie beispielsweise auf großzügige Mittelinseln, die für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger genügend breite Aufstellflächen bieten.

Damit Radfahrerinnen und Radfahrer das Netz ganzjährig befahren können, hat die Stadtverwaltung den Winterdienst auf den Hauptachsen geregelt. Zusätzlich haben Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, Mängel über eine App und auf der städtischen Homepage zu melden.

Für die Radverkehrswegweisung ist seit 2014 nicht mehr der Landkreis, sondern die Stadt Hameln zuständig. Seither wurde das Wegweisungsnetz deutlich verdichtet. Das Bundesumweltministerium fördert die Maßnahmen mit 40 Prozent der entstehenden Kosten.

Hameln fördert Radtourismus

Die Stadt Hameln hat radtouristisch einiges zu bieten. Sie liegt unmittelbar am etwa 490 Kilometer langen Weser-Radweg, der zu den bedeutendsten deutschen Radfernwegen gehört. Hameln legt viel Wert auf das radtouristische Angebot, welches von der Stadt kontinuierlich weiterentwickelt wird. Im Jahr 2014 hatte die Stadt am damaligen Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen" zum Schwerpunktthema Radtourismus teilgenommen. Im Zusammenhang mit der damaligen Bewerbung wurden im Rahmen eines Workshops die Situation des Radtourismus vor Ort sowie die Ziele und Perspektiven genau analysiert. Neben dem Felgenfest, an dessen Ausrich-

Foto: AGFK/Edwin Süselbeck

Durch eine Diagonalquerung können Radfahrer die B1-Kreuzung in einem überqueren und sparen damit Zeit ein.

Planausschnitt: Stadt Hameln

Unterhalb der Überführung der B 83 wurde für Radfahrer die Möglichkeit eröffnet, diagonal die B 1 zu queren.

Foto: AGFK/Edwin Süselbeck

Radfahrende und Zufußgehende können durch eine „Querungsinsel" die Bundesstraße, die die Innenstadt von den Wohngebieten trennt, queren.

Foto: AGFK/Edwin Süselbeck

In direkter Nähe zur Fußgängerzone wurden im Fahrbahnbereich Abstellmöglichkeiten für Radfahrer geschaffen.

tung die Stadt sich jedes Jahr beteiligt, ist die Entwicklung von verschiedenen regionalen touristischen Rundrouten hervorzuheben.

Viele verschiedene Serviceangebote wenden sich in erster Linie an Radwanderer, die auf dem Weser-Radweg unterwegs sind. Neben einer guten Ausstattung mit Rastplätzen, Informationstafeln, Übernachtungsmöglichkeiten und Gasthäusern sind insbesondere die zwei im Jahr 2017 eingerichteten Fahrradpump- und Servicestationen zu nennen.

Ein wichtiges Serviceangebot für die einheimischen Radlerinnen und Radler ist das im Bahnhofsgebäude befindliche Fahrradparkhaus mit Schließfächern und integrierten Akku-Lademöglichkeiten. Weitere Ladestationen an touristischen Zielen der Stadt sind in Planung.

Auch Fahrradfeste und Aktionstage sind in Hameln etabliert. Die Stadt organisiert jährlich einen Umwelttag, an dem der ADFC, ortsansässige Fahrradhändler, die Gastronomie, die Seniorenbetreuung, Sportvereine und Schulen sowie weitere am Radverkehr interessierte Akteure mit Aktionen und Informationen rund ums Radfahren beteiligt sind. Am 5. August 2017 veranstaltete der ADFC, u. a. mit Unterstützung der Stadt ein Fest zum 200. Geburtstag des Fahrrades. Erstmalig beteiligte sich Hameln im August an STADTRADELN.

Ebenfalls jährlich findet die Radfahrprüfung für über 500 Schülerinnen und Schüler der vierten Klassen als Großereignis auf dem Rathausplatz statt. Dazu wird ein Fahrradparcour aufgebaut. Verkehrswacht und Polizei nehmen am Schluss die Fahrradprüfung ab.

Eine Kommission, die sich aus Vertretern der Politik, Verwaltung und Verbänden zusammensetzt, wird regelmäßig von der Politik einberufen. Sie wird dafür sorgen, dass der Radverkehr in Hameln auch künftig konsequent gefördert wird.

Kontakt: Matthias Vogel
radfahren@hameln.de

Die Jury beeindruckte …

… dass Hameln in konsequenter Weise den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur voranbringt und neben dem radtouristischen Angebot zunehmend auch den Alltagsverkehr fördert.

Foto: PGV-Alrutz/Elke Wilhaus

Im Zuge des Weserradwegs wurde eine Brücke mit Sicherheits- und Komfortproblemen gegen eine neue ausgetauscht. Der Weserradweg ist einer der wichtigsten Radfernwege in Deutschland.

Foto: AGFK/Edwin Süselbeck

Am Weserradweg wurde im Bereich des Schiffanlegers eine Servicestation mit Luftpumpe, Werkzeugen und Infotafel aufgestellt.

zertifiziert von
2018 – 2022

Stadt Lingen (Ems)

Mit 57.000 Einwohnern ist Lingen an der Ems die größte Stadt des Emslandes. Die Kernstadt und die neun Ortsteile bieten den Bewohnern durch die Lage am Fluss und am Dortmund-Ems-Kanal sowie die flache Topographie ideale Voraussetzungen für das Fahrradfahren. So verwundert es nicht, dass es eine Radfahrtradition in Lingen gibt, die sich auch in der historisch gewachsenen Infrastruktur widerspiegelt. Dennoch ist es nicht selbstverständlich, dass die Lingenerinnen und Lingener ihre Wege im Alltag und in der Freizeit mit dem Fahrrad zurücklegen. Daher arbeitet die Stadt bereits seit Längerem daran, die Bedingungen für Radfahrende zu verbessern.

Die Stadt Lingen bewarb sich 2006 beim damaligen Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen" und schaffte es hinter dem damaligen Preisträger Göttingen in die Endrunde. Für die kommenden fünf Jahre wurde die Stadt Lingen als „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen" zertifiziert.

Im Jahr 2013 entwickelte die Stadt gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern das Handlungskonzept „Zukunftsstadt Lingen 2025". Dabei zeigte sich deutlich, dass den Lingenerinnen und Lingenern die Förderung des Rad- und Fußverkehrs wichtig ist. Dementsprechend wurden die Inhalte des Konzeptes im „Klimaschutzteilkonzept für den Fuß- und Radverkehr" fortgeschrieben, welches die Stadt ebenfalls unter Beteiligung der Bevölkerung entwickelte. Hier erfolgte die wichtige konzeptionelle Verankerung der Radverkehrsförderung. Das im Jahr 2015 erstellte und Anfang 2016 politisch beschlossene Konzept umfasst sowohl bauliche als auch organisatorische und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen. Politisch beschlossen wurde zudem, dass die Stadtverwaltung die Politik jährlich über den Fortschritt bei der Umsetzung des Konzeptes informiert.

Das Radverkehrsnetz

Wichtiger Bestandteil des Klimaschutzteilkonzeptes ist das flächendeckende Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr. Es ist klar strukturiert und bietet Radfahrenden somit verständliche Routen. Die Kernstadt ist mit durchgehenden Verbindungen sternförmig an die Stadtteile angebunden. Die Kernstadt selber wiederum wird durch drei Ringverbindungen umschlossen. Überlagert wird dieses Netz von ausgeschilderten Freizeitverbindungen und Radfernwegen, die Lingen mit der umliegenden Natur verbinden. Zudem richtete die Stadt Fahrradstraßen ein und öffnete 60 Prozent der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrende. So sind weitere attraktive Verbindungen entstanden.

In Lingen gibt es – wie in anderen Städten mit einer längeren Geschichte der Radverkehrsförderung auch – zahlreiche alte Radwege. In der jüngeren Vergangenheit setzte die Stadt vermehrt auf Markierungslösungen, unter anderem die bundesweit in der Erprobungsphase befindlichen Piktogrammketten. Die Fahrradpiktogramme am Fahrbahnrand zeigen allen

Die Bahnunterführung am Theo-Lingen-Platz verbindet den Hochschul-Campus und die östlichen Stadtgebiete mit der Innenstadt.

Die rot markierte Fläche in der Wilhelmstraße erleichtert Radfahrenden das Abbiegen. Diese Straße wurde nach Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht zudem mit einer Piktogrammkette markiert.

Fotos links: AGFK/Edwin Süselbeck

Fotos rechts: AGFK/Edwin Süselbeck

Zahlreiche Stopps, Diskussionen und Rückfragen bestimmen die Bereisung durch die Jury.

Die Niederlande sind nicht fern: Roter Asphalt signalisiert allen Verkehrsteilnehmenden: Hier wird vorwiegend Rad gefahren.

Verkehrsteilnehmern, dass Radfahrende dort fahren dürfen und nicht auf den alten Radwegen radeln müssen. Gelegentlich werden Piktogrammketten auch Sharrows genannt.

In den Jahren 2001 bis 2003 beteiligte sich Lingen am Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt" des Umweltbundesamtes (UBA). Mit den Fördermitteln des UBA konnte die Stadt ein Konzept zur Steigerung des Radverkehrsanteils entwickeln. Teil des Konzeptes waren auch die Pläne für die acht Meter breite Bahnunterführung am Theo-Lingen-Platz. Sie verbindet seit 2007 den Campus der Hochschule Osnabrück in Lingen und die östlichen Stadtgebiete mit der Innenstadt.

Die Radwanderroute entlang des Dortmund-Ems-Kanals wird seit 2013 zu einem Premiumradweg ausgebaut. Besonderer Wert wird auf die Einhaltung einer Breite von 2,50 Metern und einer gut befahrbaren Belagsqualität gelegt. Auch Serviceangebote wie eine Aussichtsterrasse oder eine Akku-Ladestation sind in diesem Zusammenhang realisiert worden. Darüber hinaus verlaufen durch das Stadtgebiet weitere Themenrouten. Entlang der überregionalen Radrouten gibt es Rastplätze mit Bänken und Informationstafeln.

Kinder und Jugendliche beteiligen sich

Bemerkenswert ist, dass in Lingen in vielen Bereichen auch Kinder und Jugendliche ihren Beitrag zur Radverkehrsförderung leisten. Beispielsweise nahmen Vertreterinnen und Vertreter des Kinderjugendparlaments an den Workshops im Rahmen der Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes teil. An der Fahrradwerkstatt der Pfarrgemeinschaften Maria Königin und St. Marien, die in Not geratenen Menschen die Möglichkeit zum Fahrraderwerb oder zur Fahrradreparatur bietet, beteiligen sich Schüler AGs zweier Schulen. Darüber hinaus übernimmt die Schülerfirma EL-Fietsen mit der Wartung und dem Verleih von „Elektro-Fietsen" (E-Bikes) ein für die Stadt wichtiges Serviceangebot. Dieses Projekt wurde im Rahmen eines Klimaschutzprojektes an Schulen initiiert. 2017 lief ebenfalls auf Eigeninitiative in einer Schule das Projekt „Mit dem Rad zur Schule".

Weiterhin ist das Projekt „Integration durch Fahrradfahren in Lingen" zu nennen, welches von Eltern initiiert wurde. Kinder und Frauen aus Flüchtlingsfamilien lernen Radfahren und Verkehrsregeln. Durch Unterstützung einer Firmenspende konnten Fahrräder, Helme und Fahrradschlösser angeschafft werden.

Das Engagement der Stadt für nachhaltige Projekte mit Radverkehrsbezug wird aber nicht nur durch die Kinder und Jugendlichen getragen. Bereits seit zwölf Jahren beteiligt sich die Stadtverwaltung an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit". Auch Unternehmen in Lingen beteiligen sich an Projekten mit Radverkehrsbezug, beispielsweise an der BP Charity Tour.

Spezielle Radfahrkurse für Menschen mit Behinderung sind als weiteres bemerkenswertes Projekt zu nennen. Angeboten werden diese Kurse im Rahmen eines Modellprojektes ab Herbst 2017 von der Volkshochschule, dem Allgemeinem deutschem Fahrrad-Club (ADFC) und dem Kreissportbund Lingen in Absprache mit der Polizei.

Kontakt: Anita Mrugalla
a.mrugalla@lingen.de

Die Jury beeindruckte …

… das gute Zusammenspiel von Verwaltung und Bevölkerung und dass es gelungen ist, hier auch Kinder und Jugendliche einzubeziehen. Im Bereich Wegeinfrastruktur gibt es aufgrund der vielen Altbestände auch in Zukunft für Lingen viel zu tun, aber die Stadt hat gezeigt, dass sie sich diesem Thema annimmt. Mit dem Handlungskonzept „Zukunftsstadt Lingen 2025" ist Lingen auf einem guten Weg.

Stadt Osnabrück

zertifiziert von
2018 – 2022

Osnabrück – in den 60er- und 70er-Jahren eine von vielen autogerecht gestalteten Städten in Deutschland – hat sich in den vergangenen 30 Jahren zu einer Fahrradstadt entwickelt. Das ist im Stadtbild sichtbar: An vielen Straßen hat die Stadt Rad- und Schutzstreifen markiert, Fahrradstraßen eingerichtet, Abstellanlagen geschaffen und mit einer Kommunikationskampagne für das Radfahren und ein faires Miteinander aller Verkehrsteilnehmer geworben. Dass die Maßnahmen wirken, zeigt der Radverkehrsanteil: Mit 23 Prozent der Wege im Binnenverkehr liegt er weit über dem Bundesdurchschnitt. Für die konsequente, langjährige Radverkehrsförderung und die Zielsetzung, diese auch in Zukunft fortzusetzen, ist die Stadt Osnabrück für die kommenden fünf Jahre als „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen" zertifiziert worden.

Osnabrück hat sich im „Radverkehrsplan 2030" zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil in der Stadt auf 30 Prozent zu steigern. Um das zu schaffen, baut die Stadtverwaltung nach und nach die Radverkehrsanlagen aus und verbessert ihre Qualität: Beispielsweise ist beim Umbau der für Pendler wichtigen Hannoverschen Straße der Radfahrstreifen auf zwei Meter verbreitert worden. Ein weiteres wichtiges Projekt ist der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur am Wallring, einem Innenstadtring, der dort verläuft, wo einst die Stadtmauer stand. Als Alternative zu den Hauptverkehrsstraßen sollen aber auch Velorouten, auf denen ein hoher Standard gilt, entwickelt werden. Zudem schafft die Stadt weitere, hochwertige Fahrradabstellanlagen. Die absolute Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden soll trotz der Zunahme des Radverkehrs gesenkt werden.

Um ihre ambitionierten Ziele zu erreichen, tauschen sich wichtige Akteure seit 2010 regelmäßig am „Runden Tisch Radverkehr" aus. An diesem sitzen neben den Fachdiensten unter anderem Vertreter der Ratsfraktionen, der örtlichen Verkehrsbetriebe, der IHK, der Polizei, der Verkehrswacht, der lokalen Tourismusorganisation, des ADFCs und der Studierenden von Universität und Hochschule. Das Gremium genießt in der Politik eine hohe Wertschätzung.

Gute Infrastruktur

Osnabrück hatte bis in die 80er-Jahre keine historisch gewachsene Fahrradinfrastruktur. Daher begann die Stadt früh auf Fahrbahnführungen zu setzen, neben dem Bau klassischer Radwege wurden auch viele Rad- und Schutzstreifen markiert. Autofahrer können Radfahrer, die auf der Fahrbahn unterwegs sind, dadurch besser sehen. Damit verringert sich die Wahrscheinlichkeit, dass Radfahrende von abbiegenden Autofahrern übersehen werden und so die Unfallwahrscheinlichkeit. An den Knotenpunkten hat die Stadt zahlreiche zahlreiche aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS), Aufstellbereiche für indirektes Linksabbiegen und Radverkehrsfurten markiert. Durch den konsequenten Einsatz von Rotmarkierungen an Knotenpunkten und auf der Strecke ist die radverkehrliche Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden gut sichtbar.

In jüngerer Vergangenheit sind als Pilotversuch an einer Hauptverkehrsstraße, deren Breite keine Radverkehrsanlage zulässt, sogenannte Piktogrammketten, auch Sharrows genannt, markiert worden. Die Fahrradpiktogramme am Fahrbahnrand zeigen allen Verkehrsteilnehmern, dass Radfahrende dort fahren dürfen und sollen. Sie sollen zu mehr Rücksicht beim Überholen beitragen. Der Einsatz dieser Markierung wird im Rahmen eines bundesweiten Forschungsprojekts wissenschaftlich begleitet und soll dazu beitragen, zukünftige Empfehlungen für den Einsatz dieses neuen Elements zu geben.

Foto: PGV-Ahrutz/Elke Wilhaus

Geschafft! Die Jury versammelt sich zum Ende der Bereisung zum Gruppenfoto.

Foto: AGFK/Edwin Süselbeck

Bereits im Zulauf zu dieser Kreuzung werden Radfahrer erfasst, so dass die Grünanforderung schon im Vorfeld erfolgt.

Der Radverkehr wird in Osnabrück über vier Fahrradstraßen geführt. Darüber hinaus können die Radfahrenden rund 90 Prozent der Einbahnstraßen in Gegenrichtung befahren und sich komfortabel nutzbare Umweltspuren mit dem Busverkehr teilen.

Für die Radtouristen werden geführte Touren angeboten, an manchen touristischen Zielen auch Schließfächer und Ladestationen.

Sicherheit und Kommunikation

Das subjektive Sicherheitsempfinden und die objektive Sicherheit stimmen vielfach nicht überein. Beides wird in Osnabrück ernst genommen. In einer Unfallanalyse wurden die tatsächlichen Problemstellen in Osnabrück herausgearbeitet und in einer Onlinebefragung unter den Bürgerinnen und Bürgern wurden die als gefährlich empfundenen Stellen identifiziert. Die Analyse und die Erhebung sind im Radverkehrsplan 2030 einbezogen worden. Eng eingebunden in die Verkehrssicherheitsarbeit ist darüber hinaus die monatlich tagende Unfallkommission.

Erste Maßnahmen, den Verkehr sicherer zu machen, hat die Stadt bereits umgesetzt: Der Radfahrstreifen auf der Hannoverschen Straße wurde auf zwei Meter netto ausgebaut – diese Breite soll künftig Standard werden. An Kreuzungen sind zudem 87 Trixi-Spiegel montiert worden, die zur Vermeidung von Abbiegeunfällen zwischen Lkws und Radfahrenden beitragen.

In Osnabrück ist das städtische Verkehrssicherheitsprogramm fester Bestandteil der Haushaltsplanung. Sicherheit wird dabei nicht nur als Frage der Infrastruktur begriffen. Auch mit Kommunikationsmaßnahmen stärkt die Stadt das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden. Die Kampagne „Osnabrück sattelt auf" wird seit 2013 durchgeführt. Darin greifen zahlreiche Flyer, Postkarten, Plakate, ein Kinospot sowie verschiedene Give-aways das Thema der Radverkehrssicherheit auf. Angesprochen werden dabei zum Beispiel der Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden, der Schulterblick beim Abbiegen oder die Sichtbarkeit im Straßenverkehr. Weitere Aktionen wie eine Dankeschön-Aktion für Autofahrer zum Schulterblick oder eine Broschüre „Straßenknigge" mit Darstellung wichtiger Verkehrsregeln aus Perspektiven verschiedener Verkehrsteilnehmer sind in Vorbereitung. Hinzu kommen eine zielgruppen- und themenspezifische Verkehrssicherheitsarbeit: Unter anderem Radfahrkurse für Frauen mit Migrationshintergrund oder „Licht-am-Rad-Aktionen".

Moderne Planung

Auch die Verbesserung der Radverkehrswegweisung und das Fahrradparken sind feste Bestandteile der städtischen Radverkehrsförderung. Hier wird zeitgemäß gedacht: Die Stadt richtet beispielsweise Sonderstellplätze für Fahrräder mit Anhängern oder Lastenräder in der Osnabrücker Innenstadt ein.

Ein weiteres zukunftsweisendes Projekt ist die Planung eines Radschnellwegs nach Belm. Hier soll in naher Zukunft auf einer wichtigen Pendlerverbindung eine hochwertig ausgebaute Radschnellverbindung geschaffen werden. Der erste Bauabschnitt wird in diesem Jahr begonnen, gefördert aus dem Förderwettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr" mit Mitteln des Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Für Niedersachsen könnte Osnabrück somit nach Göttingen zur zweiten Stadt werden, die einen Radschnellweg baut.

Kontakt: Ulla Bauer
bauer@osnabrueck.de

Die Jury beeindruckte …

… dass Osnabrück durch eine dreißigjährige, engagierte Radverkehrsförderung, auch als eine Stadt, die keine historisch gewachsene Radverkehrskultur aufweist, sich erfolgreich auf den Weg zur Fahrradfreundlichkeit begeben kann. Osnabrück hat es dabei geschafft, nicht nur eine Infrastrukturbasis aufzubauen, sondern auch zukunftsweisende Projekte zu realisieren.

Foto: Stadt Osnabrück/Michaela Siebe

87 Trixi-Spiegel hat die Stadt an Kreuzungen montiert, damit die Lkw-Fahrende die Radfahrenden besser sehen. Das soll Abbiegeunfälle vermeiden helfen.

Foto: AGFK/Edwin Süselbeck

Ein mobiler Fahrradhändler bietet auf verschiedenen Wochenmärkte seine Dienste an.

Foto: AGFK/Edwin Süselbeck

Um diese Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben zu können, wurden Ausweichstellen für Radfahrer geschaffen.

Weiterentwicklung der Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune“

Die Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ unterliegt einem fortwährenden Prozess der Weiterentwicklung. So wurden auch in diesem Jahr die Erfahrungen ausgewertet und Veränderungen vorgenommen. Die wichtigsten Änderungen stellen wir Ihnen nachfolgend vor.

Unterschrift notwendig
Neu eingeführt wurde eine Unterschriftspflicht. Die Zertifizierungsanträge finden bei der Entscheidung über die Zertifizierung nur eine Berücksichtigung, wenn diese von der Oberbürgermeisterin oder vom Oberbürgermeister beziehungsweise der Landrätin oder dem Landrat unterzeichnet sind (alternativ von der Vertreterin oder dem Vertreter). Im Auftrage unterschriebene Anträge werden hingegen nicht ausgewertet.

Abgabefrist vorgezogen
Der Antrag muss ab ab 2018 jeweils bis zum 31. Januar beim Land Niedersachsen eingehen. Bisher galt als Abgabetermin der 31. März. Mit dieser Änderung wird der bislang sehr enge Zeitplan entzerrt.

Neue Reihenfolge der Kategorien
Die sechs Kategorien wurden umsortiert. So wurde die Kategorie „Fahrradfreundliches Klima fördern (Service und Kommunikation)“ nun als zweiter Block vorgezogen. Damit soll die Bedeutung dieser Kategorie hervorgehoben werden.

Neuer Fragebogen für kleine Kommunen
Für Kommunen bis 20.000 Einwohnern wurde ein eigener Zertifizierungsantrag entwickelt. Ziel der Neugestaltung war sowohl eine bessere Anpassung an die Gegebenheiten kleiner Kommunen als auch das einfachere Ausfüllen der Anträge. Zugleich wurde auch die Auswertbarkeit gesteigert. Fragen, die Maßnahmen beinhalten, für die kleine Kommunen nicht zuständig sind, sind entfallen.

Einführung von Ankreuzfeldern
Bisher bestand der Fragebogen aus Freitextfeldern für die Antworten und aus Tabellen. Bei mehreren Fragestellungen zeigte sich jedoch, dass Ankreuzfelder besser geeignet sind. Das Ausfüllen und Auswerten des Fragebogens wird damit erleichtert. Während diese Änderung im Zertifizierungsantrag für Kommunen ab 20.000 Einwohnern nur bei einigen Fragen vorgenommen wurde, besteht der Zertifizierungsantrag für Kommunen bis 20.000 Einwohner weitgehend aus Ankreuzfeldern.

Überarbeitung von Fragen
Über die bereits genannten Umstellungen hinaus wurden auch einige Fragen überarbeitet oder Tabellen als Antwortvorgaben eingefügt. Dabei flossen die Erfahrungen aus den bisherigen Zertifizierungsverfahren ein.

Neue Fragen
Auch neue Fragen haben ihren Weg in den Zertifizierungsantrag gefunden. Damit werden unter anderem neue Entwicklungen bei der Radverkehrsförderung berücksichtigt.

Bereisung durch die Jury
In den ersten beiden Jahren der Zertifizierung wurden bis zu zwei Kommunen an einem Tag von der Jury bereist. Dies wird sich ab dem Jahr 2018 ändern. Zukünftig soll nur noch eine Kommune pro Tag bereist werden. Damit bekommen die Kommunen mehr Raum für ihre Präsentationen und der Jury verbleibt mehr Zeit, sich vor Ort einen Eindruck zu verschaffen.

Kontakt: Anja Heuck, Ansprechpartnerin Radverkehr beim Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
anja.heuck@mw.niedersachsen.de

Edwin Süselbeck, AGFK-Geschäftsführer
edwin.sueselbeck@agfk-niedersachsen.de

Ablauf des Zertifizierungsverfahrens
- Antragstellung der Kommune bis zum 31. Januar beim Land Niedersachsen
- Übergabe der Anträge und der Anlagen an die AGFK
- Vorbewertung der Anträge
- Nachfragen zu einzelnen Antworten an die Kommune
- Beantwortung der Nachfragen durch die Kommune
- Einarbeiten der neuen Informationen in die Vorbewertung
- Sitzung der Jury, in der alle Anträge und deren Vorbewertungen besprochen werden; Entscheidung, welche Kommunen bereist werden (sollte die Jury zu dem Schluss kommen, dass keine Chance auf eine Zertifizierung besteht, so wird diese Kommune nicht bereist)
- Vorbereisung durch die AGFK-Geschäftsstelle – unabhängig und gemeinsam mit der Kommune
- Bereisung durch die Jury
- Entscheidung der Jury, ob dem Land empfohlen wird, das Zertifikat „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ zu verleihen
- Erstellung eines zweiseitigen Beitrags für die nachfolgende Ausgabe dieser Broschüre, sofern das Zertifikat verliehen wird
- Verleihung des Zertifikats „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ durch das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr für fünf Jahre

„Fahrradfreundliche Kommune 2017 bis 2021“:
- Landkreis Grafschaft Bentheim
- Landeshauptstadt Hannover
- Region Hannover
- Stadt Oldenburg i. O.

„Fahrradfreundliche Kommune 2018 bis 2022“:
- Stadt Hameln
- Stadt Lingen
- Stadt Osnabrück

Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen

Dieses Logo dürfen Kommunen verwenden, die als „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ ausgezeichnet sind.

Geförderte NRVP-Projekte aus Niedersachsen

Studie zur Radwegeführung

Bisher wurden Radverkehrsanlagen überwiegend dort angelegt, wo Flächen verfügbar sind. Nun zeigt sich, dass gerade an wichtigen Radverkehrsverbindungen die Verkehrsanlagen so geplant werden müssen, dass der Radverkehr auch gut und sicher fließen kann. Die bestehenden Regelwerke gehen jedoch kaum oder nur in ungenügendem Umfang auf das Kriterium der Verkehrsqualität des Radverkehrs ein. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) berücksichtigen beispielsweise bei den Führungsformen an Knotenpunkten überhaupt nicht das Radverkehrsaufkommen.

Die Stadt Leipzig will mit ihrer Projektstudie „Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsqualität an Knotenpunkten" mittels Verkehrsbeobachtungen, Verkehrssimulationen und der Umsetzung von Pilotmaßnahmen an exemplarischen Knotenpunkten neue Erkenntnisse gewinnen. Diese sollen zur Verbesserung der Radverkehrsqualität in Städten beitragen. Die Ergebnisse könnten dann in die bestehenden Regelwerke einfließen.

Aufgrund des hohen Radverkehrsanteils wurde die Stadt Oldenburg in die Studie im Rahmen einer Projektförderung mit Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans einbezogen. Denn in Oldenburg ist die Radverkehrsbelastung an Knotenpunkten heute schon sehr hoch. Für die Untersuchung wurde seitens der Stadtverwaltung der Knotenpunkt Nadorster Straße/Alexanderstraße/Heiligengeiststraße benannt. Aus Sicht der Stadtverwaltung ist dieser Knotenpunkt für die Projektstudie geeignet, da hier die Fläche der Mittelinsel für die Radverkehrsmengen nicht ausreicht und auch die Signalisierung an ihre Kapazitätsgrenze gelangt ist.

Erste Untersuchungen und Verkehrssimulationen zeigen, dass durch eine Verlagerung einer Fahrbeziehung des Radverkehrs eine qualitative Verbesserung bei der Verkehrsabwicklung für den Radverkehr erfolgen kann. Als Konsequenz dieser Ergebnisse ist die Herstellung einer weiteren Querungsmöglichkeit mit einer entsprechenden Signalisierung für den Radverkehr notwendig. Die neue Furt wird erstmal nur vom Radverkehr nutzbar sein, um keine größeren Auswirkungen auf den Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs zu verursachen.

Die Stadt Leipzig als Koordinierungsstelle wird kurzfristig eine Förderung im Rahmen der „Kommunalrichtlinie Klimaschutzprojekte in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen" im Förderschwerpunkt „Investive Klimaschutzmaßnahmen: Nachhaltige Mobillitätsverbesserung der Radinfrastruktur" beantragen.

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

Forschungsvorhaben Bike+Ride 2.0 der Region Hannover

Die Region Hannover führt derzeit das Forschungsvorhaben „Bike+Ride 2.0" mit Förderung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durch. Arbeitspakete sind ein Ideen- und Standortwettbewerb unter den Kommunen der Region Hannover und die Ermittlung der Bedürfnisse von ÖPNV-Nutzenden durch Befragungen und Workshops.

Ergebnisse der Befragungen und der Workshops sind:

- Bei B+R-Anlagen steht insbesondere die Lage der Abstellplätze im Vordergrund. Je kürzer der Weg zur Bus- oder Bahnhaltestelle, desto größer fällt die Akzeptanz der Nutzerinnen und Nutzer aus.
- Gleichwertige Bedeutung erfährt das Thema Sicherheit und zwar sowohl hinsichtlich der Einsehbarkeit/Transparenz neuer Anlagen als auch mit Blick auf Beleuchtung und eine Zugangssicherung zu gesicherten Bike+Ride-Plätzen.
- Wichtig sind darüber hinaus Überdachungen und Schließfächer.
- Wachsende Bedeutung erfahren Abstellmöglichkeiten für Sonderfahrräder wie Lastenräder und für Pedelecs.
- Lademöglichkeiten für Pedelec-Akkus an Bahnhöfen/Haltestellen erscheinen oftmals als nicht erforderlich, da die Reichweite der Pedelecs mit einer Akkuladung gestiegen ist.

Begleitend hat die Region Hannover am S-Bahnhof Kirchdorf/Deister für die Fahrradsaison zwei Park+Ride-Plätze zu zehn Bike+Ride-Plätzen umgewidmet. Laut den Umfragen nutzen 23 Prozent der Bike+Ride-Kundinnen und -Kunden das Fahrrad nur im Sommerhalbjahr. Davon nutzten rund die Hälfte im Winter den Pkw. 36 Prozent der „sommerlichen" Bike+Ride-Kundinnen und -Kunden nutzen das Fahrrad für die Fahrt zum Bahnhof, da es mehr Abstellplätze gibt und der Diebstahlschutz verbessert wurde. Eine saisonale Umnutzung von Park+Ride- zu Bike+Ride-Plätzen ist daher sinnvoll.

Als Ergebnis des Ideen- und Standortwettbewerbs unter den Kommunen sollen im Jahr 2018 an einer Stadtbahn-Haltestelle in Langenhagen und an einer Schnellbushaltestelle in Pattensen innovative Bike+Ride-Anlagen errichtet werden.

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

Foto: Stadt Oldenburg

Am Knotenpunkt Nadorster Straße/Alexanderstraße/Heiligengeiststraße soll eine zusätzliche Querungsmöglichkeit für Radfahrende entstehen.

Foto: PGV-Alrutz/SHP-Ingenieure

Auf diesen saisonalen Bike+Ride-Plätzen in Kirchdorf (Deister) können im Sommerhalbjahr Fahrräder parken, im Winter Autos.

Radschnellwege in Niedersachsen

E-Bikes und Pedelecs haben das Pendeln mit dem Rad attraktiver gemacht. Das stellt neue Herausforderungen an die Infrastruktur. Deshalb planen Bund, Länder und Kommunen verstärkte Investitionen in Radschnellwege (RSW). Diese erlauben auch bei hohen Geschwindigkeiten von 25 bis 30 Stundenkilometern einen sicheren Radverkehr in beiden Richtungen. Zu diesem Zweck müssen sie ausreichend breit sein und möglichst unabhängig vom Autoverkehr geführt werden. Da Radschnellwege weitgehend verkehrlich bevorzugt und gradlinig in der Führung sind, verkürzen sich die Fahrzeiten für Radpendler.

Durch die Länge der Radschnellwege sind oft mehrere Kommunen an der Planung beteiligt. Das stellt eine besondere Herausforderung für politische Entscheidungsprozesse dar. Darüber hinaus müssen bei Konzeption und Bau verschiedenste Anforderungen berücksichtigt werden: der Natur- und Landschaftsschutz, die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs, die ÖPNV-Beschleunigung und die Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern, vor allem in Erholungsräumen.

Doch die Vorteile der Radschnellwege liegen auf der Hand: Sie entlasten Umwelt und Straßen, verkürzen Pendelzeiten, fördern die Gesundheit und weisen Verkehrsplanern zufolge einen guten volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Quotienten auf – kurz: sie sind ökonomisch und ökologisch vernünftig.

In Deutschland nimmt Niedersachsen eine Vorreiterrolle beim Bau von Radschnellwegen ein: In Göttingen wurde der bundesweit erste RSW gebaut. Auf diesem wurden 2016 mehr als eine Million Räder gezählt. Nicht zuletzt aufgrund dieses erfolgreichen Projekts hat das niedersächsische Verkehrsministerium im August 2017 den Fördererlass zum „Sonderprogramm Radschnellwege" mit einer Fördersumme von 12,35 Millionen Euro für 2017 und 2018 veröffentlicht.

Land und Bund fördern Radschnellwege

Die Förderbedingungen wurden in enger Absprache mit den Kommunen erarbeitet. Grundlage für die Förderung ist das Niedersächsische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG). Die maximale Förderung beträgt 75 Prozent. Förderfähig sind sowohl investive als auch planerische Kosten für Radschnellwege mit einer Mindestlänge von fünf Kilometern. Das Programm läuft bis 2018 (für weitere Informationen zum Verfahren siehe Infokasten auf Seite 27).

Auch der Bund will sich in Zukunft stärker am Ausbau der Radschnellwege beteiligen und hat im Frühjahr 2017 eine entsprechende Änderung des Bundesfernstraßengesetzes beschlossen. Für die Förderung von Radschnellwegen hat der Bund ab dem Jahr 2017 jährlich 25 Millionen Euro zur Verfügung gestellt.

Mehrere Kommunen in Niedersachsen prüfen derzeit in Machbarkeitsstudien, ob und wie Radschnellwege vor Ort gebaut werden können. Für einen sechs Kilometer langen RSW zwischen Osnabrück und Belm gab es im Juni 2017

Foto: www.pd-f.de/Frank-Stefan Kimmel

Radschnellwege sind in Deutschland noch selten. Der eRadschnellweg in Göttingen war der erste in der Republik.

grünes Licht von Stadt und Landkreis. Ende 2017 soll mit dem Bau des ersten aus dem Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) geförderten Teilabschnittes begonnen werden. Weitere Machbarkeitsstudien liegen inzwischen auch für Radschnellwege zwischen Hannover und Lehrte, Göttingen und Bovenden sowie für einige Strecken rund um Braunschweig vor. Das Niedersächsische Verkehrsministerium beurteilt diese Projekte aufgrund der Vorplanungsreife als besonders aussichtsreich.

Mit dem RSW in Göttingen liegen konkrete Erfahrungswerte vor, an denen sich die Kommunen in der Planung orientieren können. Das kann helfen, Bevölkerung, Anlieger und Lokalpolitiker von dem Konzept eines RSW zu überzeugen und etwaige Bedenken zu zerstreuen.

Ein interessantes Modell für Niedersachsen könnten grenzüberschreitende Radschnellwege sein. In der Grenzregion gibt es entsprechende Überlegungen, etwa für eine Verbindung zwischen Bad Bentheim und Oldenzaal sowie zwischen Nordhorn und Denekamp. Damit könnte Niedersachsen an die RSW-Infrastruktur in den Niederlanden angeschlossen werden. Das Nachbarland Deutschlands gilt bisher als Vorreiter in Europa beim Bau von Radschnellwegen.

Kommunen können Förderanträge bei den jeweils zuständigen regionalen Geschäftsbereichen der Niedersächsischen Landesbehörden für Straßenbau und Verkehr (Hannover, Lüneburg, Oldenburg und Wolfenbüttel) stellen.

Weitere Informationen sowie den Fördererlass im Wortlaut im Internet unter:

- www.mw.niedersachsen.de/startseite/themen/verkehr/radverkehr/radverkehr-in-niedersachsen-15422.html

Voraussetzungen für einen Förderantrag nach dem NGVFG:

- Mindestlänge von 5 Kilometern
- möglichst umwegfreie Verbindung von Stadtteilen und Nachbargemeinden
- Einbindung des RSW in das Mobilitätskonzept der Kommune
- eigenständiger Verkehrswert des RSW: hohes Radverkehrspotential, durchgängig sicheres Befahren mit höheren Reisegeschwindigkeiten möglich
- Identität/Verbindungsfunktion klar erkennbar
- bauliche Gestaltung mit Trennung von Radfahrenden und Zufußgehenden

Umfang der Förderung:

- Förderfähig sind alle investiven Kosten für Leistungen, die bau- und verkehrstechnisch einwandfrei sind und nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit erbracht werden. Dazu zählen u. a. RSW-Neubau, RSW-gerechter Ausbau von Fahrbahnen und vorhandenen Geh- und Radverkehrsanlagen, Beschilderung und Markierung, eigenständige Beleuchtung
- Die Höhe der Zuwendung für investive Kosten beträgt 75 % der zuwendungsfähigen Kosten des Vorhabens
- Fremdvergebene, begleitende Ingenieursleistungen können mit den nachstehenden Sätzen gefördert werden:
  - Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) 50 %
  - Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) 50 %
  - Leistungsphase 5 (Ausführungsplanung) 50 %
  - Leistungsphasen 6 u. 7 (Vergabe) je 75 %
  - Leistungsphase 8 (Bauüberwachung) 75 %

Foto: www.pd-f.de/Frank-Stefan Kimmel

Der eRadschnellweg in Göttingen führt teilweise über Fahrradstraßen. Daher können und dürfen Radfahrende hier nebeneinander radeln.

AGFK-Unterarbeitskreis Radschnellverbindungen „UAK RSV“

Die AGFK richtete dieses Jahr einen eigenen Unterarbeitskreis Radschnellverbindungen ein. Dieser befasst sich mit allen Fragen von RSW und dient insbesondere auch dem Austausch (siehe hierzu auch Seite 10 und 11).

Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen

Der Radverkehr hat seit Jahren einen festen Platz in Niedersachsen und der niedersächsischen Verkehrspolitik. Die Landesregierung versteht die Radverkehrsförderung als einen wichtigen Baustein der zukunftsfähigen, nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität. Mit dem Fahrradmobilitätskonzept soll die Radverkehrsförderung auf Landesebene weiter ausgebaut und auf ein tragfähiges Fundament für die Anforderungen der Zukunft gestellt werden. Erklärtes Ziel ist es, dass Niedersachsen „Fahrradland Nr. 1“ wird. Das Fahrradmobilitätskonzept soll als gutachterlicher Bericht bis Anfang der Jahres 2018 fertiggestellt werden.

Folgendes soll dabei das Fahrradmobilitätskonzept leisten:

- Es ist die strategisch konzeptionelle Grundlage für die ganzheitliche Radverkehrsförderung (d. h. ideelle, logistische bzw. beratende und finanzielle Förderung) in Niedersachsen bis zum Jahr 2025 und darüber hinaus.
- Es soll dazu beitragen, dass die Potenziale zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split ausgeschöpft werden. Dies bedingt, dass der Schwerpunkt des Konzeptes im Alltagsradverkehr liegt, ohne jedoch die Förderung des sanften Tourismus und Freizeitradverkehrs auszuschließen.
- Es setzt bei den Erkenntnissen aus einer Status quo-Analyse für die zentralen Handlungsfelder an und entwickelt die bisherigen Aktivitäten im Land weiter, um sie in ein Gesamtkonzept einzubinden.
- Es wird ein umfassendes Handlungskonzept mit Zielen und nach Prioritäten gestaffelten Maßnahmen enthalten.
- Es richtet sich an die Entscheidungs- und Handlungsträger auf Landesebene und in den Kommunen.

Handlungsfelder

Im Erarbeitungsprozess des Fahrradmobilitätskonzeptes konnten sieben Handlungsfelder identifiziert werden. Diese sieben Handlungsfelder können grundsätzlich den drei Säulen der Radverkehrsförderung zugeordnet werden:

- Strategische/konzeptionelle Grundlagen
- Infrastruktur: „Hardware“ für den Radverkehr
- Radkultur: „Software“ für den Radverkehr

In der Abbildung unten wird deutlich, wie sich die sieben identifizierten Handlungsfelder auf die drei Säulen verteilen.

Das erste Handlungsfeld **Strategische/konzeptionelle Grundlagen und Kommunikation** befasst sich mit den konzeptionellen Grundlagen, der planerischen Konzeption, dem Datenmanagement, der Kommunikation unter den Akteuren sowie den erforderlichen Ressourcen.

Das Handlungsfeld **Infrastruktur** thematisiert unter anderem die Umsetzung eines zu entwickelnden Landesradverkehrsnetzes, den Ausbau von Radschnellverbindungen, den anspruchsgerechten Ausbau der Radverkehrsanlagen, deren Erhaltung sowie die Fahrradabstellanlagen und die Wegweisung.

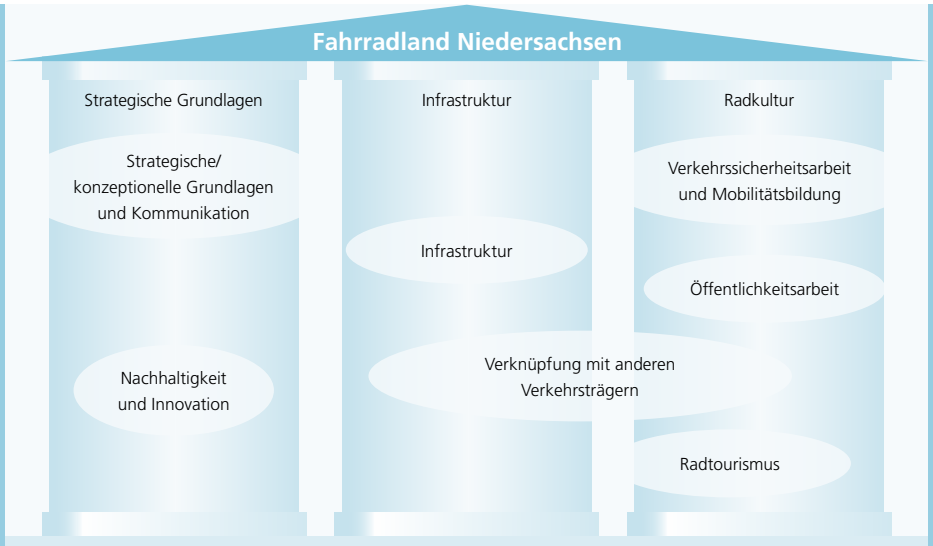
Im Handlungsfeld **Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern** geht es um die Weiterentwicklung der Themen Bike+Ride, Fahrradstationen, Fahrradmitnahme und Mobilitätsstationen.

Im Handlungsfeld **Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätsbildung** werden Aussagen zu den wichtigen Aufgaben auf Landesebene, der Unterstützung kommunaler Aktivitäten sowie zur Ausgestaltung der Mobilitätsbildung gemacht.

Das Handlungsfeld **Radtourismus** beschäftigt sich mit den radtouristischen Routen, den zielgruppenorientierten Angeboten, der Qualitätssicherung und dem Marketing.

In dem jungen Handlungsfeld **Nachhaltigkeit und Innovation** geht es um die Aspekte Gesundheit, gesellschaftliche Teilhabe, Mobilitätsmanagement, Innovation und City-Logistik.

Das Handlungsfeld **Öffentlichkeitsarbeit** umfasst die Aspekte „Strategie für das Radfahren und Informationen für Nutzerinnen und Nutzer“.



Grafik: Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Die drei Säulen Strategische Grundlagen, Infrastruktur und Radkultur bilden das Gerüst für das Fahrradmobilitätskonzept.

Foto: SHP-Ingenieure

Rege Diskussion der Radverkehrsakteure beim Workshop zur Erarbeitung des Fahrradmobilitätskonzepts am 4. September 2017 in Hannover.

Fotos rechts: PGV-Alrutz/SHP-Ingenieure

Die zahlreiche Teilnahme der Radverkehrsakteure beim Workshop zum Fahrradmobilitätskonzept im September 2017 unterstreicht die Wichtigkeit des Radverkehrs in Niedersachsen.

Die Moderation stellt die Bewertung der Handlungsfelder durch die Mitglieder des Runden Tisches Radverkehr vor.

Diskussion der Empfehlungen im Rahmen der zweiten Sondersitzung des Runden Tisches Radverkehr im Oktober 2017.

Vorgehen und Beteiligungsprozess

Das Fahrradmobilitätskonzept basiert auf einer umfassenden Status quo-Analyse für alle Handlungsfelder. Folgende Analyseschritte wurden unter anderem durchgeführt:

- Bei der Befragung der Kommunen des Landes wurden 37 Landkreise sowie 64 Städte und Gemeinden angeschrieben. Ein Rücklauf von über 70 % verdeutlicht die hohe Bedeutung der Radverkehrsförderung in den Kommunen.
- Durch über 30 Expertengespräche fließt das Fachwissen auf Landesebene unmittelbar in das Projekt ein.
- Auswertung der vorliegenden kommunalen Radverkehrskonzepte.
- Betrachtung des Unfallgeschehens mit Radverkehrsbeteiligung in den vergangenen Jahren.
- Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem Fahrradklimatest 2016 des ADFC.

Begleitet wird die Bearbeitung des Konzeptes durch einen intensiven Abstimmungsprozess:

- Regelmäßige Sitzungen des Lenkungskreises, dem zusätzlich zu dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr sowie der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als Auftraggeber und dem Auftragnehmer die Kommunalen Spitzenverbände, der ADFC und die AGFK angehören.
- Einbeziehung des Rundes Tisches Radverkehr durch zwei Sondersitzungen mit einem erweitertem Kreis der Teilnehmenden.
- Durchführung eines Workshops zum intensiven Austausch und zur Diskussion mit rund 40 Interessierten aus Ministerien, Landesbehörden, Verbänden und Kommunen.

Visionen – Ziele – Maßnahmen

Das Fahrradmobilitätskonzept beinhaltet Visionen für die zukünftige Situation des Radverkehrs in Niedersachsen. Sie wurden in einem eintägigen Workshop mit Vertreterinnen und Vertretern aus der Landesregierung, aus Kommunen und Verbänden entwickelt. Realistische Ziele mit einem Zeithorizont bis etwa zum Jahr 2025 konkretisieren die Visionen auf Ebene der Handlungsfelder. Die Maßnahmen beschreiben darauf aufbauend die einzelnen Aktivitäten, die zum Erreichen der Ziele wichtig sind. Sie gliedern sich in folgende Maßnahmen:

- kurzfristig (bis zum Jahr 2020)
- mittelfristig (bis zum Jahr 2025)
- langfristig (ab dem Jahr 2025) sowie
- kontinuierlich laufende Maßnahmen.

Weiteres Vorgehen

An den beschriebenen Prozess der Erarbeitung des Fahrradmobilitätskonzeptes mit der Einbindung möglichst vieler Beteiligten wird sich ein politischer Entscheidungsprozess anschließen. Die Aufgabe der Landesregierung in der nächsten Legislaturperiode wird sein, ein möglichst breites Spektrum an Maßnahmen auf den Weg zu bringen und umzusetzen.

Kontakt: Anja Heuck, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Anja.Heuck@mw.niedersachsen.de

Karsten Többen, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Karsten.Toebben@nlstbv.niedersachsen.de

Fotos rechts: PGV-Alrutz/SHP-Ingenieure

Austausch im Rahmen des Workshops zum Fahrradmobilitätskonzept im September 2017.

Der Abteilungsleiter Verkehr des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Dr. Christoph Wilk, begrüßt die Teilnehmenden zum Workshop am 4. September 2017.

In mehreren Arbeitsgruppen wurden beim Workshop zu den einzelnen Handlungsfeldern Maßnahmen erarbeitet, die zur Verbesserung des Radverkehrs in Niedersachsen führen.

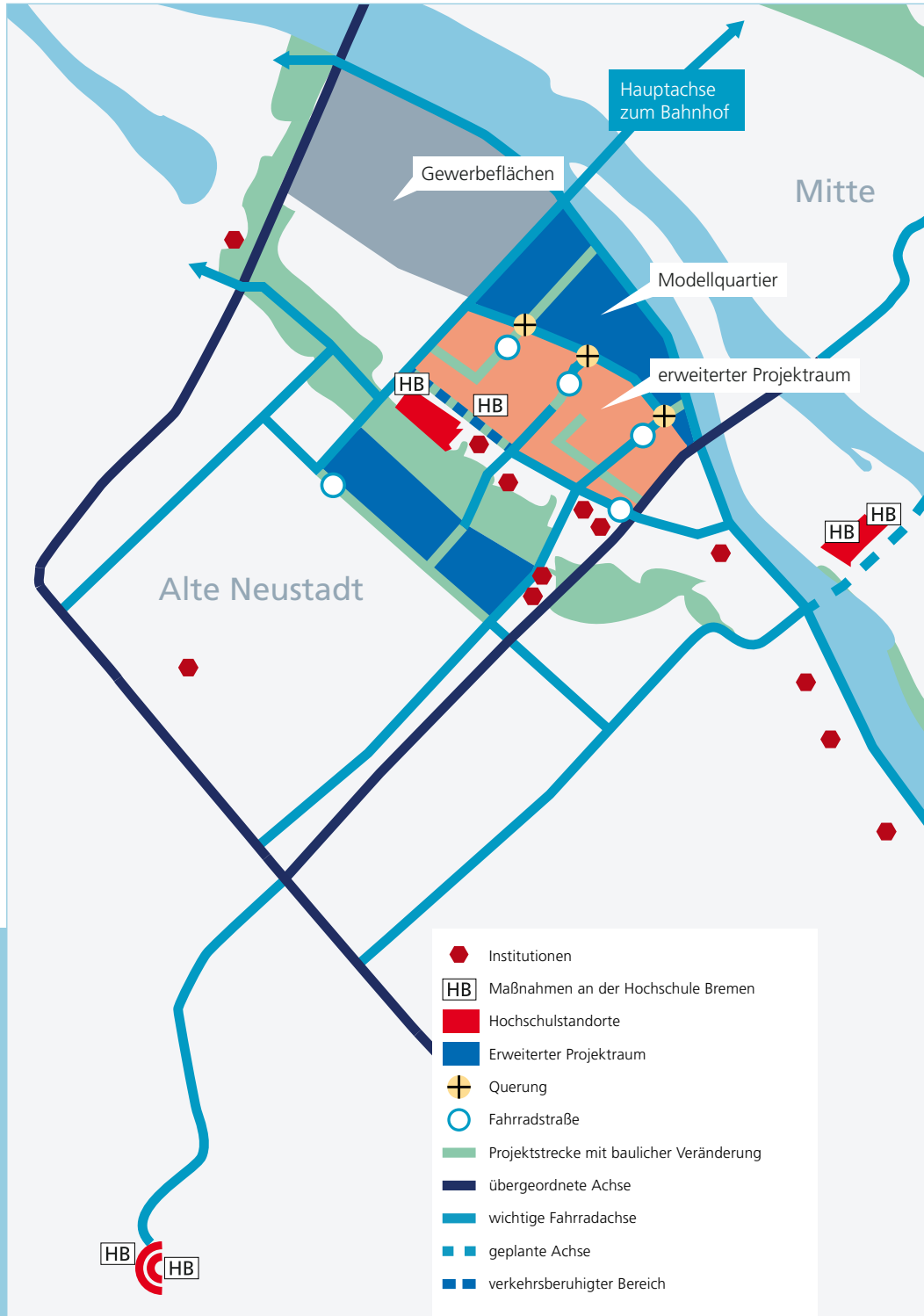
Bremens Alte Neustadt soll Fahrradzone werden

Bremen ist eine Fahrradstadt. Hier haben viele fahrradpolitische Innovationen wie die Fahrradstraße ihren Ursprung. Diese Tradition will Bremen fortsetzen. In der Alten Neustadt soll nun die erste Fahrradzone der Republik entstehen. Als Fahrradzone bezeichnet die Stadt Bremen ein zusammenhängendes Netz von Fahrradstraßen, das ein gesamtes Quartier umfasst. Die Fahrradzone soll analog zu Tempo-30-Zonen ausgeschildert werden.

Die Alte Neustadt in Bremen ist ein gewachsenes innerstädtisches Mischquartier. Hier wohnen knapp 3.000 Menschen, es gibt rund 3.500 Arbeitsplätze und die Hochschule Bremen mit 9.000 Studierenden hat ihren Campus in diesem Viertel. Das Miteinander funktioniert bislang trotz enger Straßenräume vergleichsweise gut – auch weil die Menschen in der Alten Neustadt bereits über 30 Prozent ihrer Wege mit dem Fahrrad zurücklegen. Dennoch will die Stadt weitere Potenziale für das Fahrrad erschließen.

Im gesamten Quartier zwischen Osterstraße und Westerstraße, Langemarckstraße und den Wallanlagen soll das Fahrrad das vorherrschende Verkehrsmittel werden und so die erste „Fahrradzone" Deutschlands entstehen. Die Stadtverwaltung will das mit einem breiten Maßnahmenbündel erreichen. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen und die Hochschule Bremen haben sich gemeinsam und mit breiter Unterstützung aus dem Stadtteil um Fördermittel beim „Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr" beworben. Die Maßnahmen fördert die Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesumweltministeriums mit rund 2,4 Millionen Euro.

Die Alte Neustadt ist nicht nur Start und Ziel vieler Radfahrerinnen und Radfahrer, sondern hat auch eine Verbindungsfunktion. Ein Teil der hierfür relevanten Straßen hat derzeit noch grobes Kopfsteinpflaster. Das macht Radfahren dort unattraktiv. Künftig sollen Radfahrende auf



Das Modellquartier liegt mitten in Bremen. Es soll besser an die Radverbindungen in den umliegenden Stadteilen angeschlossen werden.

eigene Darstellung

So könnte das neue Verkehrsschild für eine Fahrradzone aussehen.

glattem Untergrund dahingleiten. Dadurch will die Stadt neue attraktive Verbindungen innerhalb des Quartiers und parallel zu den Hauptverkehrsstraßen schaffen. In der gesamten Fahrradzone dürfen Radler dann auch nebeneinander fahren. In dem Quartier wird die klassische Vorfahrtsregel „rechts vor links“ gelten. Wo man Autos parken kann, will die Stadtverwaltung genauer vorgeben. Dazu dienen Gehwegnasen an Einmündungen, die verhindern, dass dort geparkt wird. Ein weiterer Effekt: Die Verkehrsteilnehmer können sich besser gegenseitig sehen und einfacher an den abgestellten Pkws vorbeifahren. Zudem sorgen die Gehwegnasen für bessere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und bieten Platz, um Fahrradbügel aufzustellen. Im gesamten Quartier will die Stadtverwaltung mehr als 600 neue, zum Teil überdachte und abschließbare Fahrradstellplätze schaffen – sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch an der Hochschule.

eigene Darstellung nach Antrag Freie Hansestadt Bremen/BMÖ 2016

Künftig soll es für Radfahrende und Fußgänger einfacher werden, Straßen und Bahnschienen zu queren, die die Alte Neustadt umgeben. Dadurch und durch neue und umgebaute Überwege will die Stadtverwaltung das Quartier besser an Radverbindungen in anderen Stadtteilen anschließen.

Die Hochschule macht mit

Die Hochschule Bremen richtet im Rahmen ihres Klimaschutzkonzeptes das Fahrrad-Repair-Café „Musette“ ein und betreibt es gemeinsam mit dem AStA. Der Name leitet sich vom Proviantpäckchen aus dem Rennradbereich ab. Der Standort liegt zentral auf dem Campus der Hochschule, direkt an der Fahrradroute Altstadt – Neustadt. Das Fahrrad-Repair-Café bietet eine Fahrradwerkstatt mit Reparaturservice, Fahrradabstellplätze (auch für Lastenräder), ein Verleihsystem, das mit den bereits vorhandenen Angeboten im Quartier vernetzt ist, eine E-Bike-Ladestation, eine Luftstation, eine Teeküche und einen Waschraum mit Toilette. Das Café ist gleichzeitig Begegnungsort und Symbol für nachhaltige Mobilität und Klimaschutz.

An den drei Standorten der Hochschule, zwei davon außerhalb des Modellquartiers, werden zudem E-Bike-Ladestationen eingerichtet. An einem Leihradsystem, das Pilotcharakter für die gesamte Stadt hat, können Studierende und Hochschulbeschäftigte Fahrräder ausleihen.

Carsharing spart Parkplätze

Auch das Carsharing-Angebot im Modellquartier will die Stadt ausbauen. Jedes Carsharing-Auto in Bremen ersetzt etwa 15 private Pkws und senkt so den Parkplatzbedarf. Weitere „mobil.pünktchen“, an denen man die Autos ausleihen kann, werden im Modellquartier geplant und umgesetzt. Gerade bei der emotionalen Überfrachtung des Autoparkens ist Carsharing ein wichtiger Baustein, um eine möglichst breite Unterstützung der Fahrradzone zu erreichen. Da die Straßen in der Alten Neustadt eng sind, können die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs nur umgesetzt werden, wenn der Straßen- und Parkraum effizient genutzt wird.

Begleitet werden die baulichen Maßnahmen von intensiver Öffentlichkeitsarbeit. Ziel ist ein lebendiger und lebenswerter Stadtteil, der sich durch eine nachhaltige Mobilität und menschenfreundliche Straßenräume auszeichnet. Das Engagement der Hochschule hat auch einen Bezug zur Ausbildung der Studierenden – was die Breitenwirkung der Maßnahmen noch weiter verstärkt.

Die Maßnahmen setzen das Amt für Straßen und Verkehr (ASV), der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die Hochschule Bremen, die Wirtschaftsförderung Bremen, der Stadtteilbeirat sowie das Ortsamt gemeinsam und mit Unterstützung des ADFC um. Die Begrenzung des Förderzeitraums bis zum Juni 2019 sorgt so für eine zügige Umsetzung.

Kontakt: Michael Glotz-Richter
michael.glotz-richter@umwelt.bremen.de

Illustration: Freie Hansestadt Bremen

Die Freie Hansestadt bewirbt gemeinsam mit ihren Partnern das Fahrradquartier Alte Neustadt.

Dem Lastenrad zum Erfolg verhelfen

Förderung für Lastenräder

Region Hannover

Einen Zuschuss von bis zu 1.000 Euro für den Kauf eines gewerblich genutzten Lastenrades oder Lastenpedelecs gewähren die Region Hannover und die Sparkasse Hannover. Für das Förderprogramm namens „Laralaped" waren ursprünglich 18.000 Euro vorgesehen. Das Programm war aber so erfolgreich, dass die Mittel bereits nach acht Wochen an 23 Bewerber verteilt waren. Die Sparkasse stellte daher Ende August weitere 10.000 Euro Fördermittel zur Verfügung.

„Wir wollen mit diesem neuen Förderprogramm dazu beitragen, den Radverkehrsanteil im gewerblichen Verkehr der Region Hannover zu erhöhen und gute Beispiele zu ermöglichen", sagte Verkehrs- und Wirtschaftsdezernent Ulf-Birger Franz bei der Vorstellung der Richtlinie im Ausschuss.

Für ein Lastenrad ohne Elektrounterstützung gibt es einen Zuschuss von bis zu 25 Prozent der Anschaffungskosten, maximal jedoch 500 Euro. Lastenpedelecs fördert die Region Hannover mit bis zu 1.000 Euro. Das Lastenrad müssen die Antragsteller bei einem Händler in der Region Hannover kaufen und mindestens zwei Jahre fahren. Antragsberechtigt sind Firmen, Freiberufler, Genossenschaften, Stiftungen und Vereine.

Der Förderzeitraum endet am 31. Dezember 2017. Die Förderung soll aber in den kommenden Jahren fortgeführt werden.

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

Grafschaft Bentheim

Mit 500 Euro fördert der Landkreis Grafschaft Bentheim Unternehmen, die für ihren Betrieb ein Lastenrad anschaffen möchten. Bereits im Frühjahr 2017 konnten acht Betriebe und Selbstständige Fördermittel vom Landkreis in Anspruch nehmen und damit elf Lastenräder kaufen. Da die Nachfrage weiterhin hoch ist, bezuschusst der Landkreis in einer zweiten Auflage mindestens die gleiche Anzahl Lastenräder. Die Grafschaft möchte mit dem Förderprogramm Arbeitgeber auf die Möglichkeiten des Transportes mit Fahrrädern aufmerksam machen. Das ist eines der Ziele des 2016 beschlossenen Radverkehrskonzeptes.
Neben Firmen können unter anderem auch Kleinunternehmer, Kindergärten oder Kirchengemeinden einen Zuschuss beantragen. Voraussetzung für die Förderung ist unter anderem, dass das Lastenrad mindestens vier Jahre gefahren wird und überwiegend für gewerbliche Zwecke genutzt wird. Durch die Anschaffung von Lastenrädern soll die Grafschaft noch fahrradfreundlicher werden.

Kontakt: Frank Adenstedt
frank.adenstedt@grafschaft.de

Lastenräder verleihen

Hannah! ist erfolgreich

Hinter dem Namen Hannah! verbirgt sich ein freies Lastenrad-Leihsystem in der Region Hannover. Bereits 2.500 Nutzer haben sich registriert, um eines der bislang 19 Lastenfahrräder, 7 davon mit Elektro-Unterstützung, auszuleihen. Die Elektro-Lastenräder kommen überwiegend im Umland von Hannover zum Einsatz, da dort die Entfernungen größer sind als in der Stadt.

Foto: Region Hannover

Region Hannover: Verkehrs- und Wirtschaftsdezernent Ulf-Birger Franz (M. l.) und Stefan Becker, Pressesprecher der Sparkasse Hannover (M. r.), treffen Vertreter der geförderten Unternehmen.

Foto: ADFC Hannover

Region Hannover: Der Platz in den Hannah-Lastenrädern reicht auch für den Großeinkauf.

„Die Auslastung von Hannah! liegt bei 76 Prozent. Das zeigt das große Potenzial, das Lastenräder in der Region haben“, sagt Ronald Brandt, Geschäftsstellenleiter des ADFC Region Hannover. Derzeit werden zwei weitere „Hannahs“ gebaut, um die Nachfrage zu befriedigen. Hannah! ist ein gemeinsames Projekt des ADFC und des Fahrradhändlers Velogold. In Hannover und Umgebung kann man die Lastenräder an festen und wechselnden Stationen kostenlos ausleihen. Vor allem die „Hannahs“ im Umland von Hannover wechseln regelmäßig ihre Positionen und stehen mal in Burgdorf, mal in Burgwedel und mal am Steinhuder Meer. Als Stationen dienen – anders als bei klassischen Mietradsystemen – beispielsweise Fahrradhändler, Fahrradstationen oder Biomärkte.

Wer eines der Lastenräder ausleihen möchte, muss sich zunächst über die Hannah!-Internetseite registrieren und kann dann sein Lastenrad buchen. Mit der Buchungsbestätigung erhalten die Mieter ein Codewort und ein Ausleihformular zum Unterschreiben, das sie bei der Übergabe des Fahrrades abgeben müssen.

Gefördert wird Hannah! von Unternehmen, vom Bundesumweltministerium, der Landeshauptstadt Hannover, der Region Hannover und vom ADFC.

- wwww.hannah-lastenrad.de

Kontakt:
hallo@hannah-lastenrad.de

Weitere Verleihe
Hannah! und Rädchen für alle(s) sind nicht die einzigen Lastenradinitiativen und -verleihe in Niedersachsen und Bremen. In Aurich kann man Lastenräder bei auriculum ausleihen, in Braunschweig bei Heinrich dem Lastenradlöwen und in Bremen bei Mietvelo. In Planung befinden sich unter anderem Lastenradverleihe in Nordhorn, Osnabrück und Winsen (Luhe).

Rädchen für alle(s)

Eine Gruppe von Studierenden der nachhaltigen Ökonomie gründete die Oldenburger Lastenradinitiative Rädchen für alle(s) 2014 als gemeinnützigen Verein. Das klingt nach einem jungen Unternehmen, ist aber für einen freien Lastenradverleih in Deutschland steinalt. Tatsächlich ist Rädchen für alle(s) eine der drei ältesten Lastenradinitiativen in der Republik.

„Mit dem Lastenradverleih wollten wir zeigen, dass man seine Kinder und die Einkäufe auch ohne Auto transportieren kann. Das reduziert die Abgase und den Lärm in der Stadt. Zudem bieten wir ein Transportmittel für alle an, das man gegen eine selbst festgelegte Spende leihen kann. Mit dem Stationenkonzept unterstützen wir schließlich lokale Händler“, sagt Ernst Schäfer, einer der Mitbegründer. Als Stationen für die derzeit drei Lastenräder dienen ein Werkzeugladen, ein Biergeschäft und ein Outdoorladen. Für viele Ausleihende ist die Fahrt mit dem Rädchen für alle(s) der erste Kontakt mit einem Lastenradverleih. Etwa 60 Prozent sind Erst- und Einmalnutzer. Die Zahl der Wiederholungsnutzer nimmt aber stetig zu.

Das Oldenburger Projekt ist sehr erfolgreich. Die Lastenräder sind über das Jahr zu 60 Prozent ausgebucht, in Sommermonaten sogar zu annähernd 100 Prozent. Für andere Lastenradinitiativen, die sich noch in der Gründungsphase befinden, ist Rädchen für alle(s) ein Vorbild. „Wir bekommen auch Beratungsanfragen von Leuten, die einen Lastenradverleih aufbauen wollen. Beispielsweise von den Gründern der Auricher Lastenradinitiative auriculum oder aus Kiel“, so Schäfer.

Die Ausleihe der Oldenburger Lastenräder ist kostenlos. Die Arbeit der inzwischen ehemaligen Studierenden ist ehrenamtlich. Zwei der Lastenräder sind von einer Privatperson finanziert worden, das dritte stiftete der Hersteller Babboe. Der ADFC hat bereits zugesagt, leihweise ein viertes Lastenrad zur Verfügung zu stellen. Die Wartung und die Internetseite, über die die Lastenräder gebucht werden können, bezahlt der Verein aus Spenden von Leihenden und Fördermitgliedern.

- www.lastenrad-oldenburg.de

Kontakt:
info@raedchen-oldenburg.de

Foto: Ernst Schäfer

Das Rädchen für alle(s) bietet eine umweltschonende Möglichkeit, die Einkäufe durch Oldenburg zu transportieren.

Aktionen zum Mitradeln

Fahrradfahren hat viele Vorteile. Man kommt schnell voran: Laut Umweltbundesamt ist das Pedelec auf Strecken von bis zu neun Kilometern das schnellste Verkehrsmittel in der Stadt, auf Strecken von bis zu fünf Kilometern ist auch das herkömmliche Fahrrad schneller als Auto, Bus und Bahn. Dazu hält Fahrradfahren fit und gesund und es belastet Anwohner und Umwelt nicht mit Lärm und Abgasen. Kein Wunder also, dass es rund um den Weg zur Arbeit und zur Schule zahlreiche Mitmachaktionen gibt, um Menschen zum Rad fahren zu motivieren.

Mit dem Rad zur Arbeit

Alljährlich zwischen dem 1. Mai und dem 31. August findet „Mit dem Rad zur Arbeit", eine gemeinsame Aktion der Krankenkasse AOK und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC), statt. Ziel der Aktion ist es, in diesem Zeitraum mindestens 20 Mal mit dem Rad zur Arbeit zu fahren, um so die eigene Fitness und Gesundheit zu stärken. In Niedersachsen wird die Aktion vom Ministerium für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung unterstützt.

Die Länge des Arbeitsweges ist dabei nicht entscheidend. Wer ein Teilstück – beispielsweise zwei Kilometer von der Wohnungstür bis zum Bahnhof – mit dem Rad fährt, kann das ebenso angeben, wie jemand, der 10 Kilometer zum Arbeitsplatz radelt. Teilnehmen können sowohl Einzelpersonen als auch Teams mit bis zu vier Personen. Anmelden kann man sich auch dann noch, wenn die Aktion bereits läuft. Unter allen Teilnehmern werden Preise wie Tourenräder, Städtereisen, Fahrradtaschen und -schlösser verlost. Die Teilnahme ist sowohl für Betriebe als auch für Radfahrende kostenlos.

- www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/niedersachsen

STADTRADELN

Beim Wettbewerb STADTRADELN treten Angestellte, Bürgerinnen und Bürger der teilnehmenden Kommunen in die Pedale und gegeneinander an. Ziel ist es, möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurückzulegen und so Treibhausgase zu vermeiden, die bei Fahrten mit dem Auto entstehen. Der Wettbewerb wird jedes Jahr vom Klima-Bündnis veranstaltet, einem Netzwerk europäischer Kommunen, die den Klimaschutz auf lokaler Ebene vorantreiben wollen.

Im Jahr 2017 nahmen insgesamt 620 Kommunen sowie über 220.000 Radlerinnen und Radler an dem Wettbewerb teil. Dabei haben sie nahezu 42 Millionen Kilometer zurückgelegt und rund 600 Tonnen CO_2 vermieden.

Der Wettbewerb findet jedes Jahr zwischen dem 1. Mai und dem 30. September statt. Kilometer sammeln die Radfahrerinnen und -fahrer aber lediglich in einem Zeitraum von drei Wochen, den die Kommune bei der Anmeldung zum Stadtradeln festlegt.

Nach Ende des Wettbewerbs werden die Kommunen, in denen pro Kopf oder absolut am meisten geradelt wurde, und die STADTRADEL-STARS ausgezeichnet. Die Stars sind nach Möglichkeit Personen des öffentlichen Lebens, beispielsweise Bürgermeister, Landräte oder Kommunalparlamentarier, die im Aktionszeitraum komplett auf das Fahrrad umsteigen. Die Städte und Gemeinden, deren Kommunalparlamentarier sich am erfolgreichsten beteiligten, gewannen 2017 beispielsweise ein Dienstpedelec. Städte und Gemeinden, in denen besonders viel gefahren wurde, können Fahrradständer für den öffentlichen Raum

Foto: Klima-Bündnis

Beim Wettbewerb Stadtradeln des Klima-Bündnisses treten Kommunen und ihre Bürger gegeneinander an.

gewinnen und die STADTRADEL-STARS haben die Chance auf ein Fahrrad. Es gibt aber auch viele kleinere Preise wie Fahrradhelme, Schlösser, Lampen und Packtaschen, die die Kommunen unter den Teilnehmenden verlosen können.

Beim Stadtradeln dürfen neben Städten und Gemeinden auch Landkreise und Regionen mit einem Kommunalparlament teilnehmen. Ein Beschluss des Stadtrates ist für die Teilnahme nicht nötig. Es reicht aus, wenn eine Entscheidung des Bürgermeisters oder der Stadtverwaltung vorliegt und bei der Kommune ein Ansprechpartner benannt wurde. Die Startgebühr richtet sich nach der Einwohnerzahl der teilnehmenden Kommune und einer Klima-Bündnis-Mitgliedschaft. Sobald eine Kommune angemeldet ist, können sich auch die Bürgerinnen und Bürger sowie Teams über die Stadtradeln-Webseite anmelden. Für Radfahrende selbst ist die Teilnahme kostenlos. 2017 konnten erstmals auch ausländische Städte und Gemeinden an dem Wettbewerb teilnehmen.

Die AGFK Niedersachsen/Bremen ist neben vielen Fahrrad- und Zubehörherstellern, Landesverkehrsministerien und dem ADFC eine der Unterstützerinnen des Wettbewerbs.

- www.stadtradeln.de

FahrRad!

Damit die Verkehrswende gelingt und mehr Menschen auf das umweltschonende Fahrrad umsteigen, muss man bei den potenziellen Autofahrern von morgen ansetzen. Genau das tut der Verkehrsclub Deutschland (VCD) mit seiner Jugendkampagne „FahrRad! Fürs Klima auf Tour".

Das Prinzip ist einfach: Die Jugendlichen fahren möglichst viele Wege zur Schule, zum Sport oder zu Freunden mit dem Fahrrad. Dabei sparen sie CO_2 gegenüber Jugendlichen, die sich von ihren Eltern im Auto kutschieren lassen. Die zurückgelegten Kilometer schreiben sie auf und geben sie auf der Kampagnen-Webseite an. Die Teilnehmer am Wettbewerb können tolle Preise gewinnen.

Rund 21.700 Kilometer sind beispielsweise die Schülerinnen und Schüler der Klasse 5c der IGS Flötenteich in Oldenburg 2017 bei FahrRad! geradelt. Damit haben sie den Hauptpreis – 500 Euro für die Klassenkasse – gewonnen. Insgesamt sind dieses Jahr über 7.100 Jugendliche bei FahrRad! mitgefahren und haben dabei rund 1,3 Millionen Kilometer zurückgelegt.

Schülerinnen und Schüler aus den niedersächsischen Städten Oldenburg und Wolfsburg sind bei FahrRad! traditionell besonders aktiv, da der VCD die Aktion dort gemeinsam mit dem Regionalen Umweltzentrum (RUZ) der Stadt Oldenburg beziehungsweise mit der NaturErkundungsStation (NEST) in Wolfsburg durchführt. Andere Kommunen wie Braunschweig sind ebenfalls dabei.

Teilnehmen können bei FahrRad! Jugendliche zwischen 12 und 18 Jahren als Schulklassen, Jugendgruppen oder Familien. Geradelt wird von März bis August und eine Anmeldung über die Kampagnen-Webseite ist jederzeit möglich. Die Teilnahme ist kostenlos.

Foto: Tom Figiel

Jedes Jahr organisieren die AOK und der ADFC die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit", um darauf aufmerksam zu machen, dass Radfahren fit und gesund hält.

Die VCD-Jugendkampagne „FahrRad! Fürs Klima auf Tour" ging 2017 in die elfte Runde. Seit 2006 haben bereits über 52.300 Teilnehmer aus ganz Deutschland mitgemacht und auf ihren Schul- und Freizeitwegen über 10,7 Millionen Fahrrad-Kilometer zurückgelegt. Mit ihrem sportlichen Einsatz haben die Jugendlichen über die Jahre fast 186 Tonnen CO_2 eingespart, die sonst bei Fahrten mit dem Elterntaxi entstanden wären.

- www.klima-tour.de

Foto: Altermann/VCD

Die Schülerinnen und Schüler des Gymnasiums Martino-Katharineum in Braunschweig nehmen regelmäßig an der VCD-Jugendkampagne „FahrRad!" teil.

Ausgezeichnete Radfernwege und Radreiseregionen

5 Sterne für Radfernwege: Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) zeichnet „Qualitäts-Radrouten" nach dem Sterne-System aus, wie man es aus der Gastronomie und Hotelerie kennt. Streng prüft der ADFC deutschlandweit Radfernwege und kontrolliert dabei zehn ausschlaggebende Kriterien. Einen Namen mit Wiedererkennungswert soll der Radweg haben und sich mit mindestens 100 Kilometern Länge nicht nur auf eine Region beschränken. Weitere Kriterien fließen mit unterschiedlicher Gewichtung in die Gesamtbewertung ein. Mindestens 75 Prozent aller Bedingungen müssen die Radfernwege jedoch nach ihrer Bewerbung für eine abschließende Sterne-Zertifizierung erfüllen. Diese gilt dann inklusive der Lizenzgebühr der Logonutzung für drei Jahre. Es muss mindestens ein geschulter Qualitätsbeauftragter als Ansprechpartner für die Strecke fungieren, der Reisende auch über Schwachstellen der Radfernwege informieren kann.

Einige der Vorgaben werden kilometergenau erfasst, andere für die gesamte Route oder nur für Tagesetappen. Wenn die Qualität der Radwegeoberfläche für mehr als 3 Kilometer schlecht befahrbar ist oder es sogar eine mehr als 300 Meter lange Schiebestrecke gibt, ist das ein Ausschlussgrund. Ist die Verkehrsbelastung zu hoch oder führt der Weg an einer gefährlichen, schnell und viel befahrenen Straße entlang, sind das ebenfalls K.O.-Kriterien. Der Punkt Marketing wird dagegen für die gesamte Strecke erfasst und bewertet unter anderem, wie der Radfernweg im Internet präsentiert wird.

Erst Anfang 2017 hat der ADFC den **Weser-Radweg** mit 4 Sternen ausgezeichnet. In der ADFC-Radreiseanalyse wurde der Radweg 2016 bereits als Zweitplatzierter der beliebtesten Radfernwege Deutschlands geehrt. Höchstwertungen bei der Sternevergabe hat die Strecke bei Routenführung, Verkehrsbelastung und Marketing bekommen. Befahrbarkeit, Oberfläche und Wegweisung müssten dagegen für einen fünften Stern noch weiter verbessert werden. Der Weser-Radweg führt mit mehr als 500 Kilometern in 15 Etappen von Hannoversch Münden nach Cuxhaven. Radreisende können auf beiden Seiten des Flusses größtenteils direkt entlang des Ufers fahren. Eine besonders attraktive Möglichkeit, die Weser zu überqueren, bietet ihnen die historische Gierseilfähre in Wahmbeck, die sich durch die Kraft der Strömung des Flusses fortbewegt. Die Strecke hat über sechs Regionen hinweg vom Weserbergland bis zur Nordsee kaum Steigungen und ist daher auch für untrainierte Radtouristen geeignet. Zahlreiche Schlösser und Burgen sind Highlights während des Befahrens des Weser-Radweges. Auch die „Deutschen Märchenstraße" mit ihren zahlreichen Sehenswürdigkeiten verläuft parallel zur Radroute. So können die Radtouristen ohne große Umwege beispielsweise der Altstadt von Hameln oder Bremen einen Besuch abstatten. Die App „Weser-Radweg" vereinfacht die Planung der Fahrradroute. Kostenfreie Karten und Informationsmaterialien über Übernachtungsmöglichkeiten und Gastronomie ergänzen das Angebot.

Kontakt: Jessica Dolle
dolle@weserbergland-tourismus.de

Die **Heideregion Uelzen** bietet ein Netz aus vielen verschiedenen, gut ausgebauten Radtouren. Der ADFC hat sie dafür als „RadReise-Region" ausgezeichnet. Die Strecken decken 36 Themenrouten ab, in denen Fahrradreisende regionale Spezialitäten oder Besonderheiten entdecken können. Eine Strecke führt am Riesen von Lüder vorbei, einem 45 Tonnen schwe-

Foto: Weserbergland Tourismus e.V

Weser-Radweg: Die Gierseilfähre in Wahmbeck bringt Radfahrer allein mit der Kraft der Strömung über den Fluss.

Foto: Dominik Ketzl/LHG

RadReiseRegion Uelzen: Auch zur Radwegkirche St. Remigius in Suderburg mit ihrem fast 1.000 Jahre altem Feldsteinturm kann man gemütlich mit den Fahrrad fahren.

ren Findling. Mit drei mal 2,5 Metern Größe ist der Stein eine geologische Besonderheit in Niedersachsen. In Kooperation mit dem Naturschutzbund Deutschland sind sechs „Wege in die Natur" entstanden, die Radtouristen auch zu einem der größten Brutplätze für Kraniche in Niedersachsen führt. Auch E-Bike- und Rennradfahrer finden extra für ihre Bedürfnisse ausgebaute Routen: Auf einem 10 Kilometer langem Rundkurs in Suderburg/Uelzen können Rennradfahrende trainieren und mit einem Stoppomat – einer Zeitmessanlage für Radsportler – ihre Zeit erfassen und auf www.stoppomat.eu mit anderen Rennradfahrenden vergleichen. E-Biker können an knapp 40 Plätzen kostenfrei ihre Akkus aufladen. Gratiskarten zu den Strecken können auf der Webseite der Heideregion Uelzen vorbestellt werden und an Wochenenden von Juni bis Oktober fahren kostenlos Busse mit Fahrradtransport.

Kontakt: Peter Gerlach
gerlach@heideregion-uelzen.de

Die **Grenzgängerroute Teuto-Ems** wurde vom ADFC erstmals 2015 mit 4 Sternen als Qualitätsradroute ausgezeichnet. Bei der Wegweisung überzeugt die Strecke in der Einzelbewertung sogar mit 5 Sternen. Der Name ist dabei Programm: Auf 148 Kilometern fahren Radtouristen zwölfmal über Grenzen – sowohl über die Grenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen als auch über die Grenzen historischer Fürstentümer. Auf der Website zur Grenzgängerroute Teuto-Ems können historisch interessierte Radler Hinweise zu den Grenzpunkten im Audioformat abrufen. Außerdem liegen zahlreiche Hofläden auf der Strecke. Hier können Radfahrerinnen und Radfahrer ihren Proviant mit regionalen Produkten aufstocken oder kleine Stärkungen für die nächste Etappe kaufen. Die Zertifizierung des ADFC läuft nach drei Jahren ab und eine Neu-Zertifizierung der Grenzgängerroute Teuto-Ems wurde bereits vom Tourismusverband Osnabrücker Land beantragt. Potenzial für eine Verbesserung gibt es insbesondere bei den bisher nur mit drei Sternen bewerteten Kriterien Befahrbarkeit, Oberfläche, Routenführung, Marketing und Verkehrsbelastung.

Kontakt: Kathrin Krockauer
krockauer@tvosl.de

Kunstliebhaber können auf der **Vechtetalroute** mehr als 80 Skulpturen entlang des Weges bewundern. Die Sammlung an der Radroute gilt als Europas größtes Freilichtmuseum und vereint Arbeiten von Künstlern aus aller Welt. Kontinuierlich kommen neue Projekte dazu und zeigen eine frische Sicht auf Region, Geschichte und Kultur entlang der Vechtetalroute. Auf 225 Kilometern, dabei 100 Kilometer durch Niedersachsen, sind Objekte am Fluss Vechte entlang von Ohne bis Laar zu finden. Auch die inzwischen komplett von der Vechte umschlossene Wasserstadt Nordhorn lädt mit Inselcharakter und als ehemalige Textilstadt zu einem Zwischenstopp und Einkaufsbummel ein. Die Strecke wurde mit 3 Sternen als Qualitätsradroute vom ADFC ausgezeichnet. Vier Sterne konnte die Tour für ihre Routenführung erlangen, die jedoch nur mit 5 Prozent in die Gesamtbewertung einfließt. Stark ausbaufähig sind laut ADFC-Bewertung die Punkte Befahrbarkeit und Anbindung mit Bus und Bahn. Hier erreichte die Vechtetalroute nur zwei von fünf Sternen.

Kontakt: Johann Bardenhorst
johann.bardenhorst@grafschaft.de

Konzepte

Ein Projektmanager für die „Radstadt" Quakenbrück

Das Fahrrad hat eine große Bedeutung für Quakenbrück. Das war bereits früher so und wird auch in Zukunft so bleiben. Die Stadt war bis Ende der 1990er-Jahre Sitz der Kynast AG, ehemals Europas größter Fahrradhersteller. Heute sind hier die Firmen USED und PFAU-Tec ansässig, der führende deutsche Hersteller von Dreirädern, Therapierädern und Lastenrädern. Daher lag das neue Thema des Stadtmarketings nahe: Quakenbrück ist die „Radstadt" im Nordwesten Niedersachsens.

Die Idee stammt von der lokalen Werbegemeinschaft Initiative Quakenbrück e. V. (IQ), an der sich etwa 100 örtliche Einzelhändler und Gastronomen beteiligen. Ziel ist es, durch ein klares Bekenntnis der Stadt zum Fahrrad mehr Besucher in die Fachwerkstadt zu locken. Im Jahr 2016 sind der Verein und die Stadt eine öffentlich-private Partnerschaft eingegangen und haben einen Projektmanager für die „Radstadt" Quakenbrück eingestellt. Dieser sorgt dafür, dass die Fahrradkultur vor Ort genauso wie die Kommunikation nach außen kontinuierlich und professionell durchgeführt wird.

In regelmäßigen Abständen finden nun Workshops mit allen Interessierten aus der Stadtgesellschaft sowie ein runder Tisch zum Radverkehr mit Politik und Verwaltung statt, in denen Ideen und Verbesserungsmöglichkeiten für den Radverkehr diskutiert werden. Die Ergebnisse sind bereits Teil eines kommunalen Maßnahmenpaketes geworden, das vor der Umsetzung steht. Dadurch werden Anliegen der Radfahrenden direkt in die politischen Gremien der Stadt gespiegelt.

Die Finanzierung der Stelle erfolgt über eine Umlage auf die IQ-Mitglieder, einen jährlichen Zuschuss der Kommune und Spenden von weiteren örtlichen Unternehmen und Dienstleistern.

Als zentrales Event lädt der Quakenbrücker Radtag jedes Jahr im Juni viele tausende Besucher aus dem Osnabrücker Land und den nahen Landkreisen Emsland, Cloppenburg und Vechta zu einer Tagestour durch das Artland ein.

Kontakt: Peter Hohnhorst
hohnhorst@artland.de

Alltagsnetz für die Region Bremen

Marsch, Moor und Geest machen die Region Bremen zu einem beliebten Ziel für Freizeitradler, die auf weitläufigen Wegen die Landschaft genießen wollen. Ein Radverkehrsnetz, das auf die Bedürfnisse von Fahrradpendlern und anderen Alltagsradlern ausgelegt ist, gibt es noch nicht. Mit dem „Regionalen Mobilitätskonzept: Radverkehr" entwickelt der Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen nun ein solches alltagstaugliches Radverkehrsnetz: Es soll sich aus regional bedeutsamen, direkt verlaufenden Routen zusammensetzen, die durch hohe Ausbaustandards zügig befahrbar sind. Zudem soll das Netz sinnvoll an Bus und Bahn angeschlossen sein. Ziel des Kommunalverbunds ist es, komfortable Rahmenbedingungen für Radfahrende zu schaffen und dadurch das Fahrrad auch für mittellange Wege von 10 bis 20 Kilometern Länge als selbstverständliches Verkehrsmittel für die alltäglichen Wege zur Arbeit oder zum Einkaufen zu etablieren. Dabei knüpft der Kommunalverbund sowohl an die ausgeprägte Radfahrkultur in Bremen und Umgebung an als auch an die Planungen zu den „Premiumrouten" in der Stadt Bremen.

Das länderübergreifende Projekt des Kommunalverbunds Niedersachsen/Bremen, das von der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums, von der Metropolregion Nordwest und vom Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) gefördert wird, ist im März 2017 gestartet und läuft für zwei Jahre. Es liefert als Ergebnis einen Netzentwurf samt Maßnahmenprogramm und einen politischen Beschlussvorschlag für die Region. Trotz seiner grundsätzlich konzeptionellen Ausrichtung vernetzt das Projekt systematisch die entscheidenden Akteure und stellt so die Weichen für die Umsetzung des Alltagsradnetzes.

Kontakt: Nina Hippel
hippel@kommunalverbund.de

Foto: Moritz Jacobsen

Historisches Ambiente, zentrale Einkaufsstraße, vielfältige Gastronomie und Kulturangebote: Quakenbrücks Potenzial ist am besten mit dem Fahrrad zu erfahren.

Foto: Nina Hippel

Bremer Hauptradverkehrsachsen als Anknüpfungspunkte für das regionale Konzept.

Foto: Nina Hippel

Alltagsradverkehr

Regionales Radnetz für Hannover

Etwa 800 Kilometer lang wird das „Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr in der Region Hannover“ werden. Es soll Hannover und die umliegenden Städte und Gemeinden mit sicheren, direkten Radwegen verbinden und an das Radwegenetz der Landeshauptstadt anschließen. So sollen mehr Menschen motiviert werden, das Auto stehen zu lassen und mit dem Fahrrad zur Arbeit, zum Einkaufen oder zum Sport zu fahren. Denn die Region Hannover hat sich in ihrem „Verkehrsentwicklungsplan pro Klima“ zum Ziel gesetzt, den Radverkehr stärker zu fördern, um die CO_2-Emissionen des Verkehrs deutlich zu reduzieren.

Gemeinsam schlossen Verkehrsplaner, Vertreter der 21 Städte und Gemeinden in der Region, der NLFtBV und der örtlichen und regionalen Verbände im Mai 2017 die Konzeption des Vorrangnetzes ab. Mit den entwickelten Qualitätsstandards und aktuellen Bestandsdaten zur bereits vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur konnten sie bestimmen, wo neue Radwege angelegt oder wo vorhandene Wege ausgebaut werden müssen und wo die Prioritäten für den Ausbau liegen. Der Ergebnisbericht soll allen Baulastträgern als Arbeitsgrundlage bei der Verwirklichung des Radverkehrsnetzes dienen.

Der Investitionsbedarf für das gesamte Netz wird auf rund 95 Millionen Euro geschätzt. Die Region Hannover steuert etwa 33 Millionen Euro bei. Neben Eigenmitteln werden auch Fördermittel aus den Klimaschutztöpfen des Bundes in den Ausbau fließen.

Mit dem Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr legt die Region Hannover erstmals in einer Flächenregion ein hochwertiges, durchgängig befahrbares und ganzjährig nutzbares, alltagstaugliches Radverkehrsnetz mit Anbindung aller Gemeinden an. Alle Baulastträger beteiligen sich daran. Das Vorrangnetz hat damit Vorbildcharakter für andere Landkreise, denn es zeigt, wie man Menschen zum Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad motivieren kann.

Kontakt: Dirk Thäle
dirk.thaele@region-hannover.de

Vorfahrt für Radfahrer am Nordhorn-Almelo-Kanal

Die vielen Wasserwege im Stadtgebiet sind eine große Besonderheit Nordhorns. Entlang des Flüsschens Vechte und zweier Kanäle verläuft ein weites Netz aus Fahrradwegen. Einer der wichtigsten Radwege führt entlang des Nordhorn-Almelo-Kanals. Der breite Weg bietet eine schnelle Verbindung aus den südlichen Stadtgebieten und den Niederlanden ins Stadtzentrum und weiter nach Lingen. An sieben Unterführungen verläuft er unter Straßen hindurch, sodass Radfahrende lediglich an zwei Brücken dem motorisierten Verkehr Vorrang gewähren müssen. Dies soll sich ändern. Die Stadt Nordhorn will den Radverkehr entlang des Nordhorn-Almelo-Kanals weiter fördern. Radler sollen künftig an beiden Brücken Vorfahrt gegenüber Autos, Motorrädern und Lkws bekommen. So entsteht eine circa sieben Kilometer lange, schnelle und sichere Verbindung durch ganz Nordhorn.

Dies erfordert einige Umbauten: Die Straße wird durch neu angelegte Grünanlagen im Bereich der Querung auf 3,50 Meter verengt. So können Autos, die sich an dieser Stelle begegnen, nicht mehr an einander vorbeifahren. Sie müssen einander vorbeilassen, wodurch sich der Kfz-Verkehr verlangsamt und der Querungsbereich für Radfahrer sicherer wird. Die Straße und der querende Radweg werden um jeweils acht Zentimeter angehoben. Um die Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Autofahrern zu verbessern, muss im Bereich der Querung das beidseitige Brückengeländer erneuert werden. Zur Führung der Fußgänger werden die vorhandenen Leiteinrichtungen angepasst.

An der Straße stellt die Stadt für die Autofahrer Vorfahrt-gewähren-Schilder auf und Schilder, die auf querende Radfahrer hinweisen. Für Radler werden Vorfahrtsschilder aufgestellt. In dem Bereich, in dem die Radfahrenden die Straße kreuzen, wird die Fahrbahn rot markiert. Die Umbauten werden 2017 und 2018 erfolgen und durch Mittel der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums gefördert.

Kontakt: Thimo Weitemeier
thimo.weitemeier@nordhorn.de

Foto: Dirk Thäle

Region Hannover: Ein gutes Radnetz braucht eine einheitliche Beschilderung.

Foto:Stadt Nordhorn

Nordhorn: Der idyllische Radweg verläuft parallel zum Nordhorn-Almelo-Kanal.

Mit dem Pedelec zur Haltestelle

Mit der MobilCard bieten „die Öffis“, das Verkehrsunternehmen im Landkreis Hameln-Pyrmont, eine Kombination aus Bus und Pedelec an. Der Mobilitätsradius der Kunden erhöht sich dadurch deutlich. Mit dem Angebot haben „die Öffis“ eine echte Alternative zum Auto geschaffen.

Der Landkreis Hameln-Pyrmont ist bis auf seine Städte Hameln und Bad Pyrmont ländlich geprägt. Neben einem dicht getakteten Busangebot in den Zentren gibt es auch dörfliche Bereiche, die nicht durchgehend angebunden sind. Um diese abgelegenen Ortschaften besser zu erschließen, stellt das Verkehrsunternehmen Abonnenten einer MobilCard – einer Zeitkarte für den Bus – für die Vertragslaufzeit ein Pedelec zur Verfügung. So entsteht eine durchgängige Mobilitätskette. Bisher gilt das Angebot in vier Gemeinden. Bis zum April 2018 wollen „die Öffis” es weiter ausbauen.

Von den abgelegenen Orten aus liegen die nächsten attraktiven Haltestellen im Durchschnitt circa 3,5 Kilometer entfernt. Mit dem Pedelec können die Fahrgäste sie innerhalb von 10 Minuten schnell und mühelos erreichen. Das Pedelec dürfen die Kunden aber nicht nur für die Fahrt zur Haltestelle nutzen, sondern auch für die Einkäufe oder eine Radtour im Weserbergland. Dabei müssen sie das Rad nicht an einer Verleihstation abholen, sondern können es nach der Fahrt mit nach Hause nehmen.

Voraussetzung für das Ausleihen eines Pedelecs ist ein MobilCard-Abo von mindestens einem Jahr. Das Pedelec lässt sich zu Hause und unterwegs mit einem mitgelieferten Fahrradschloss sicher abschließen. Der Akku kann an einer ganz normalen Steckdose aufgeladen werden.

Die MobilCard kostet 49 Euro pro Monat. Vergünstigte Einstiegskonditionen sorgen für eine gute Annahme des Angebotes. Bei Abschluss von zwei Verträgen stellen „die Öffis“ einem Mitnutzer, beispielsweise dem Lebenspartner oder einem Arbeitskollegen, die PartnerCard zur MobilCard für 29 Euro pro Monat zur Verfügung. Dieser erhält ebenso eine übertragbare Abo-Monatskarte für die Busnutzung und ein eigenes Pedelec.

- www.oeffis.de

Kontakt: Romana Falz
romana.falz@oeffis.de

Neuer Fahrradsimulator an der TU Braunschweig

Im neuen Fahrradsimulator der Technischen Universität Braunschweig können die Forscher des Instituts für Ingenieur- und Verkehrspsychologie das Verhalten von Radfahrenden untersuchen. Für die Untersuchungen müssen die Radfahrenden keinem Risiko ausgesetzt werden. Der Simulator stellt auf sechs 50-Zoll-Bildschirmen kritische, unfallträchtige Situationen im Straßenverkehr dar. Die Radfahrenden müssen diese dann bewältigen.

Bei den Tests erfassen die Forscher mit Hilfe der Technik beispielsweise die Geschwindigkeit der Radfahrenden, ihren Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmern und ihre Blickrichtung. In Kombination mit den zwei Pkw-Fahrsimulatoren der TU Braunschweig können die Wissenschaftler so Konzepte zur Vermeidung von Unfällen entwickeln, ausprobieren und vergleichen, bevor sie im realen Straßenverkehr umgesetzt werden. Das können beispielsweise Warnsysteme am Fahrrad oder Auto sowie auch Infrastruktur-Lösungen sein.

Aber auch neue Techniken für Fahrrad- und Elektro-Radfahrende können im Simulator getestet werden: In einer ersten Studie wurden im vergangenen Sommer neue Anzeigekonzepte für Fahrrad-Navigationssysteme ohne Display untersucht. Zum Navigieren verwenden Radfahrerinnen und Radfahrer momentan vor allem Smartphone-Apps. Da die Bildschirme der Geräte klein und die Karten komplex sind, müssen die Radfahrenden relativ lange Zeit darauf schauen, um die Anweisungen zu erfassen. Da sie sich in dieser Zeit nicht auf den Straßenverkehr konzentrieren können, ist das gefährlich.

Die Studie hat gezeigt, dass Radfahrende mit der neuen Anzeige genauso gut navigieren konnten wie mit der herkömmlichen Anzeige auf dem Smartphone. Sie haben deutlich kürzer auf die Anzeige geschaut und waren weniger vom Straßenverkehr abgelenkt. Wer aufmerksamer ist, macht weniger Fehler, kann besser auf das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer reagieren und ist sicherer unterwegs. Zudem empfanden die Probanden die neue Darstellung auch als angenehmer.

Kontakt: Dr. Anja Katharina Huemer
a.huemer@tu-braunschweig.de

Foto: Astrid Reinbach

Die Bürgermeister von Emmerthal, Andres Grossmann (l), und Aerzen, Bernhard Wagner (r), werben für das Angebot, ein Pedelec für die Fahrt zur Bushaltestelle vom Verkehrsunternehmen „die Öffis“ zu leihen.

Foto: Dr. Anja Katharina Huemer

In ihrem Fahrradsimulator testet die TU Braunschweig das Verhalten von Radfahrern in Gefahrensituationen.

Kommunikation

Fahrradfreundliche Arbeitgeber

Überdachte Abstellplätze, Duschen oder eine Dienstradflotte – Unternehmen können einiges tun, um ihre Mitarbeitenden zum Radfahren zu motivieren. Beispielhaft belohnen die Region und die Landeshauptstadt Hannover, die Freie Hansestadt Bremen und der Landkreis Grafschaft Bentheim Arbeitgeber, die besonders viel dafür tun, damit ihre Angestellten zur Arbeit radeln.

Region und Landeshauptstadt Hannover

Die Region Hannover und die Landeshauptstadt Hannover haben 2017 zum vierten Mal „Die fahrradfreundlichsten Arbeitgeber" prämiert. Eine Fachjury aus Vertreterinnen und Vertretern der Kommunen, von Verkehrs- und Umweltverbänden sowie von Arbeitgebervereinigungen und Gewerkschaften wählte die Sieger aus.

Bei den Betrieben ab 250 Mitarbeitern setzte sich das Versicherungsunternehmen WERT-GARANTIE Group durch. Es wandelte in diesem Jahr zwei Autoparkplätze in Fahrradabstellanlagen um, schaffte zwei kostenlos ausleihbare Fahrräder an und gründete eine Feierabend-Radelgruppe.

In der Kategorie 49 bis 249 Beschäftigte ging der erste Preis an die Stadt Wunstorf. Seit Juli 2016 steht gegenüber dem Rathaus eine überdachte Fahrradabstellanlage für die Mitarbeitenden, in der sie ihre Pedelecs aufladen und die Reifen mit einem Kompressor aufpumpen können. Ihren Fahrradfuhrpark hat die Stadt um ein Pedelec erweitert und nimmt mit Teams an den Aktionen „Stadtradeln" und „Mit dem Rad zur Arbeit" teil.

Gewinner in der Kategorie „Kleine Betriebe" ist das Ingenieurbüro WOLF + WEISKOPF aus Hannover. Das Unternehmen hat seinen Fahrradkeller vergrößert, eine E-Bike-Ladestation, eine Dusche und ein Haltesystem für Packtaschen eingerichtet, Erste-Hilfe-Sets für alle Firmenräder angeschafft und eine Codieraktion für Privaträder durchgeführt. Für Kurierfahrten werden möglichst Fahrradkuriere gebucht.

An dem Wettbewerb konnten sich Unternehmen, Behörden und andere Einrichtungen aus der Region Hannover beteiligen. Die drei Sieger bekommen je ein Fahrrad vom Typ „Hannover Rad" sowie jeweils vier Tageskarten für den Erlebniszoo Hannover.

Kontakt: Eva Hannak
eva.hannak@region-hannover.de

Sven Weißenberg
sven.weissenberg@hannover-stadt.de

Freie Hansestadt Bremen

Der Bremer Senat zeichnete im März 2017 den SV Werder Bremen und die Firma FUN FACTORY als „Fahrradaktive Betriebe 2016" aus. Der Sonderpreis wird im Rahmen der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit" vom ADFC und der AOK vergeben. Die beiden Gewinner erhielten jeweils einen Edelstahl-Fahrradbügel, eine Urkunde und einen Gutschein für eine Betriebsradtour.

„Die Entscheidung, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren wird beim SV Werder Bremen hervorragend unterstützt. Gut ausgestattete, bewachte und wettergeschützte Fahrradabstellplätze, die bequem erreichbar und ganz in der Nähe der Büros aufgestellt sind, sowie Dusch- und Umkleidemöglichkeiten ergeben ein überzeugendes Angebot", sagte Umwelt- und Verkehrssenator Joachim Lohse anlässlich der Preisverleihung.

Die FUN FACTORY punktete mit diebstahlsicheren, wettergeschützten Fahrradstellplätzen in der Nähe des Büros sowie Umkleide- und Duschgelegenheiten. Streikt das eigene Fahrrad, können die beiden Dienstfahrräder ersatzweise ausgeliehen werden.

Kontakt: Kristin Klimbert
kristin.klimbert@adfc-bremen.de

Landkreis Grafschaft Bentheim

Beim ADFC oder beim Bundesdeutschen Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management (B.A.U.M.) können Betriebe überprüfen lassen, wie fahrradfreundlich sie sind. Schneiden sie dabei gut ab, erhalten sie entweder die Auszeichnung „ADFC-zertifizierter fahrradfreundlicher Arbeitgeber" oder „FAHRRAD-fit Betrieb". Da den Vereinen bei den Überprüfungen Kosten entstehen, lassen sie sich für den Aufwand entschädigen.

Damit sich noch mehr Betriebe im Landkreis einer Überprüfung unterziehen, beteiligt sich der Landkreis Grafschaft Bentheim an den Kosten. Die ersten fünf erfolgreich zertifizierten Arbeitgeber erhalten einen Zuschuss in Höhe von 500 Euro, alle weiteren erfolgreich zertifizierten Arbeitgeber erhalten 50 Prozent, maximal aber 500 Euro, der Zertifizierungskosten.

Kontakt: Frank Adenstedt
frank.adenstedt@grafschaft.de

Foto: Landeshauptstadt Hannover

Die drei Preisträger des Wettbewerbs „Die fahrradfreundlichsten Arbeitgeber" und weitere Teilnehmer bekommen von der Region und der Landeshauptstadt Hannover Urkunden.

Mobilitätsbildung in der Schule

Aufwachsen und Erwachsenwerden gehen einher mit zunehmender Mobilität: Kinder und Jugendliche erschließen sich neue Räume und erweitern ihre Horizonte. Der Wunsch nach Mobilität entspricht ihrem Streben nach neuen Erfahrungen. Menschen Mobilität zu ermöglichen, ist daher eng verknüpft mit unseren Vorstellungen eines guten und gerechten Lebens: Einen eigenen Platz in unserer Gesellschaft zu finden, der nicht durch Geburt vorbestimmt ist (soziale Mobilität), auf Reisen mit dem Fahrrad die Vielfalt unserer Welt zu entdecken (räumliche Mobilität) oder mit Hilfe moderner Informations- und Telekommunikationstechnologien Orientierung zu finden, Barrieren zu überwinden und Zugang zu Menschen und Wissen zu finden (virtuelle Mobilität). All dies macht deutlich, welche Rolle Mobilität spielt, um jungen Menschen ein gutes Leben zu ermöglichen. Gleichzeitig zeigt sich, welche zukunftsrelevanten gesellschaftlichen Fragen mit dem Themenfeld Mobilität verknüpft sind.

Hier setzt das Curriculum Mobilität des Niedersächsischen Kultusministeriums an. Dabei geht es nicht allein um Verkehrserziehung, sondern auch um nachhaltige Mobilitätserziehung in der Schule. Hierzu gehört das Radfahren zur Schule und in der Freizeit als eine umweltbewusste, gesunde, kulturell bedeutsame und sozial spannende Form der Fortbewegung. Radfahren berührt jedoch auch Problembereiche des Globalen Wandels – beispielsweise den Klimawandel, der unter anderem durch Emissionen des Straßen- und Flugverkehrs oder durch den Transport von unseren Nahrungsmitteln über den ganzen Globus beeinflusst wird.

Das Curriculum Mobilität besteht aus zehn Bausteinen für fächerübergreifenden Unterricht für alle Schulformen. Diese heißen u. a. „Tourismus: Unterwegs zu Hause“ oder „Einsteigen, umsteigen, aussteigen“. Die Schülerinnen und Schüler sollen sich den komplexen Zusammenhängen zwischen Mobilität, Klimawandel und globaler Entwicklung im Fachunterricht und fächerübergreifenden Unterricht mit einfachen Übungen nähern.

Im Tourismus-Baustein behandelt das Curriculum Mobilität beispielsweise die Frage „Wie kann ich meinen ökologischen Fußabdruck verringern?“. Grundschullehrkräfte können Schülerinnen und Schüler z. B. in die Planung und Durchführung von Klassenfahrten mit Bus und Bahn oder eines Wandertages mit dem Fahrrad einbeziehen, um dieser Frage nachzugehen.

Im Baustein „Einsteigen, umsteigen, aussteigen“ wird unter anderem gefragt, wie es sich auswirkt, wenn man seinen Lebens- und Mobilitätsstil verändert und nachhaltig gestaltet? Schülerinnen und Schüler sollen lernen, wie Verkehrsmittel unter ökologischen, ökonomischen, sozialen und kulturellen Aspekten sowie hinsichtlich Sicherheit und Reichweite wirken.

Die Beschäftigung mit unterschiedlichen Perspektiven einer zeitgemäßen, d. h. nachhaltigen Mobilität, soll Schülerinnen und Schüler motivieren, selbst aktiv zu werden und das eigene Handeln zu reflektieren. Dies kann im Politik- und Geschichtsunterricht der Sekundarstufe I und in allen anderen Fächern sowie fächerübergreifend thematisiert werden.

Das Fahrrad ist als alltägliches, den Schülerinnen und Schülern vertrautes Verkehrsmittel zur Durchführung von Projekten – wie einer Fahrradwerkstatt – besonders geeignet. Themen wie Radinfrastruktur und -politik können fest im Schulprogramm oder im schuleigenen Mobilitätskonzept verankert werden. Sogar eine „Fahrradfreundliche Schule“, die alle diese Aspekte berücksichtigt, ist denkbar. So können die Lehrkräfte die Schülerinnen und Schüler fit für die eigenständige, umweltfreundliche Bewältigung ihrer Wege machen.

- www.nibis.de/nibis.php?menid=8255
  www.nibis.de/nibis.php?menid=840

Kontakt: Marina de Greef
marina.degreef@mk.niedersachsen.de

Sicher mit dem Rad zur weiterführenden Schule

„Kann mein Kind den Weg zur Schule mit dem Fahrrad alleine bewältigen?“ Diese Frage stellen sich viele Eltern, deren Kinder frisch auf das Gymnasium, die Real- oder die Hauptschule gewechselt sind. Insbesondere, da der Weg oft weiter ist als zur Grundschule. Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr informiert Eltern im Flyer „Sicher mit dem Rad zur weiterführenden Schule“ über:

- Die wichtigsten Verkehrsregeln
- Fahrgemeinschaften mit dem Fahrrad
- Die Fähigkeit von Kindern, ihre Wege alleine zu bewältigen
- Den Beitrag selbstständiger Mobilität von Kindern zu ihrer Entwicklung
- Radschulwegpläne, um den sichersten Weg zur Schule zu finden und zu üben

Der Flyer wurde im September 2017 neu aufgelegt. Er entstand in Kooperation mit dem Niedersächsischen Ministerium für Inneres und Sport, dem Niedersächsischen Kultusministerium, dem ADFC Niedersachsen e.V., dem ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e.V. und der Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

Faltblatt des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

200 Jahre Fahrrad – Hannover feiert mit

Das Fahrrad, vor 200 Jahren erfunden, ist bis heute vor allem in Städten ein wichtiges Verkehrsmittel und beliebter denn je. Den 200. Geburtstag des Fahrrads hat die Landeshauptstadt Hannover mit vielfältigen Veranstaltungen und Aktionen im Rahmen der Initiative „Lust auf Fahrrad" ausgiebig gefeiert.

Ein besonderes Highlight zum Auftakt der Fahrradsaison war der verkaufsoffene Sonntag am 2. April 2017, der unter dem Motto „Lust auf Fahrrad – 200 Jahre Fahrrad" stand. Die Veranstaltung rund um das Fahrrad, die gemeinsam mit dem Gewerbeverband City-Gemeinschaft organisiert wurde, fand im Herzen der Innenstadt am Kröpcke statt. Die Wahrnehmung des Themas bei den vielen tausend Menschen, die in der Innenstadt unterwegs waren, war entsprechend groß. Schon einige Tage vor der Veranstaltung hatten zahlreiche Einzelhändler ihre Schaufenster mit historischen Fahrrädern geschmückt. In die Dekoration der Schaufenster waren auch Lösungsbausteine für ein Gewinnspiel versteckt, das beim verkaufsoffenen Sonntag mit der Verlosung der Preise, darunter ein Fahrradurlaub, abgeschlossen wurde. Den 12. Juni 2017, den offiziellen Geburtstag des Fahrrades, hat die Initiative mit der Aktion „Von Herzen alles Gute" auf den stark frequentierten Radwegen gefeiert. Die Radfahrenden wurden persönlich angesprochen und mit Glückwunsch-Postkarten und einem Müsliriegel versorgt. 4.000 Glückwunsch-Postkarten wurden stadtweit verteilt. Auf der Facebook-Seite „Lust auf Fahrrad" wurden feierlich die Kerzen der Geburtstagstorte entzündet. Weitere Veranstaltungen in 2017, bei denen der runde Geburtstag des Fahrrades ebenso wie die Stadt präsent sind, sind die monatlichen Velo City Nights sowie das Bundesradsporttreffen 2017 in Hannover mit den verschiedenen Radrennen für Amateure und Profis.

Lust auf Fahrrad ist eine Initiative, die die Freude am alltäglichen Fahren mit dem Rad und eine fahrradfreundliche Radkultur fördert. Langfristig will die Landeshauptstadt Hannover die Einstellung der Menschen zum Radfahren positiv beeinflussen und den Radverkehrsanteil bis 2025 auf 25 Prozent des Modal Splits steigern.

Kontakt: Heiko Efkes
lust-auf-fahrrad@hannover-stadt.de

Foto: Landeshauptstadt Hannover

Hannover: Mit einem Infostand war die Initiative „Lust auf Fahrrad" in der Fußgängerzone präsent.

„Osnabrück sattelt auf" – Radkampagne mit Witz

„Wann hat dir eigentlich das letzte Mal jemand ‚Danke' gesagt? Viel zu lange her? Dann komm' zur ersten Osnabrücker Dankstelle." Das war im Herbst 2014 die Einladung an alle Radfahrerinnen und Radfahrer. Mit der Aktion bedankte sich die Stadt Osnabrück für ihren Beitrag zu einem klimafreundlicheren Leben. An der ersten „Dankstelle" für Radfahrer konnten sie „aufdanken" – ihre eigene Energie mit Getränken und Lebkuchenherzen und ihr Rad an der Reifenpump- und Kettenölstation.

Die „Dankstelle" ist Teil der Radkampagne „**Osnabrück sattelt auf**", die seit 2013 läuft. Die Kampagne will mehr als nur das Image des Radverkehrs verbessern. Sie will Verhalten ändern und orientiert sich dabei an einem psychologischen Modell, das auch in der Suchtprävention eingesetzt wird.

Plakate, Flyer und Banner setzen sich bewusst von der überflutenden Bilderwelt anderer Medien ab und bringen ihre Botschaft mit klarer Formsprache und witzigen Texten unters Volk. Durch die charmant Ansprache werden auch schwere Themen ohne erhobenen Zeigefinger kommuniziert. Öffentliche Aktionen wie die „Dankstelle" und die „Blitzeraktion" zeigen den Radfahrenden die Wertschätzung, die sie verdienen. Bei der Aktion „Geisterradler" kontrollierten Polizei und ein „Gespenst", passend zu Halloween, gemeinsam Radfahrende. Sie verteilten Schokohexen an Radlerinnen und Radler, die sich richtig verhielten, und saure Drops an diejenigen, die auf dem Gehweg erwischt wurden. So thematisierte die Aktion das Fehlverhalten auf freundliche Art.

Jedes Jahr wechseln die inhaltlichen Schwerpunkte der Kampagne: 2013 wurden besonders Jugendliche angesprochen, 2014 lag der Schwerpunkt auf Senioren. 2015 wurde für die Beteiligung am Radverkehrsplan geworben und 2016 war das Thema Verkehrssicherheit. In diesem Jahr wird die Webseite www.osnabrueck-sattelt-auf.de zum Fahrradportal fortentwickelt.

Die Kampagne wird in der Öffentlichkeit gut wahrgenommen und trägt zu einem positiven Fahrradklima bei. Die zum Teil provokanten Sprüche und damit auch das Rad fahren werden zum Stadtgespräch. Und was ist der All-time-Lieblings-Spruch? „Du willst einen Freund mit einem knackigen Hintern? Such dir einen Radfahrer."

- www.osnabrueck-sattelt-auf.de

Kontakt: Ulla Bauer
bauer@osnabrueck.de

Foto: Ulla Bauer, Stadt Osnabrück

Das Riesenposter am Stadthaus war Teil der Radkampagne „Osnabrück sattelt auf".

Display zeigt Geschwindigkeit an

Der Holzmarkttunnel in Verden verbindet als Rad- und Fußweg mehrere Wohngebiete und Behördenstandorte mit der Innenstadt und dem Bahnhof. Im Tunnel kam es immer wieder zu Unfällen zwischen Radelnden und Fußgängern, die zum Teil zu schweren Verletzungen bei den Beteiligten führten. 2014 registrierte die Polizei fünf Unfälle, 2015 waren es drei. Durch das Gefälle fuhren viele Radfahrende zu schnell in den Tunnel. Die Stadt musste eine Lösung finden, um den Unfallschwerpunkt zu entschärfen: Ein Vorschlag war, das Fahrradfahren im Tunnel zu untersagen, ein anderer, Radfahrende durch das Aufstellen von Sperrgittern zum Abbremsen zu veranlassen. Stattdessen hat die Stadt 2015 die Beleuchtung verbessert und den Tunnel mit Markierungen in zwei Fahrspuren für den Radler- und den Fußgänger-Bereich aufgeteilt. 2016 wurde zusätzlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 15 km/h für den Radverkehr erlassen und ein Dialog-Display angeschafft, das die Fahrgeschwindigkeit anzeigt. Die Maßnahmen wirken: 2016 wurde kein Unfall gemeldet, 2017 bisher einer.

Kontakt: Daniel Böhmer
daniel.boehmer@verden.de

Foto: Edwin Süselbeck

Eine Geschwindigkeitsanzeige hält Radfahrende dazu an, im Tunnelbereich nicht zu schnell zu fahren.

Der Niedersachsenhelm

Radfahren liegt im Trend. Es hält fit und macht unabhängig vom Auto oder den Fahrzeiten des öffentlichen Nahverkehrs. Doch wenn Radfahrende in einen Unfall verwickelt werden, haben sie keinen Airbag, Seitenaufprallschutz oder gar eine Knautschzone. Ihren Kopf können sie zwar mit einem Fahrradhelm schützen, das taten 2014 aber nur 17 Prozent der Radfahrenden. Mit Beginn der Fahrradsaison 2017 starteten die Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. (LVW), die Medizinische Hochschule Hannover und das Land Niedersachsen gemeinsam die Verkehrssicherheits-Kampagne „Niedersachsenhelm". Gemeinsam setzen sie sich dafür ein, dass künftig mehr Radlerinnen und Radler einen Helm aufsetzen. Die Firma UVEX produziert Radhelme mit dem Logo der Landesverkehrswacht Niedersachsen, die von der LVW beworben und im Fachhandel vertrieben werden. Rainer Coordes, ein ehemaliger Triathlet, trug den Helm bei einer Benefizradtour von Flensburg nach Füssen zugunsten der Hannelore Kohl Stiftung. Das Modell verkaufte sich so gut, dass UVEX weitere Helme nachproduziert hat.

- Liste der Fachhändler:
  www.landesverkehrswacht.de/fileadmin/downloads/Aktionen/Niedersachsenhelm/uvex_Fachhaendlerverzeichnis_Internet.pdf

Kontakt: Roswitha Bothe
bothe@landesverkehrswacht.de

Postkarte: ADFC/LVW

Die Postkarte zur Aktion „Bitte freimachen".

Geh- und Radwege frei machen

Häufig werden Radfahrer und Fußgänger von parkenden Autos auf ihren Wegen behindert. Falschparken gilt als Kavaliersdelikt, ist mitunter aber gefährlich – beispielsweise wenn ein Auto auf dem Fahrradstreifen hält und der Radfahrende auf die Straße ausweichen muss. Besonders betroffen sind schwächere Verkehrsteilnehmer wie ältere Menschen, Kinder und Rollstuhlfahrer. Die Aktion „Bitte Freimachen" weist Falschparker auf ihr Fehlverhalten hin. Eine Postkarte, die unter den Scheibenwischer des regelwidrig abgestellten Autos geklemmt wird, macht den Fahrer auf die Gefahr aufmerksam, die von seinem Verhalten ausgeht. Der positive, aufklärende Hinweis schärft sein Bewusstsein für mehr Rücksicht und wirbt für ein verständnisvolles Miteinander im Straßenverkehr sowie für die Akzeptanz der Flächen für den Rad- und Fußverkehr. „Bitte Freimachen" ist eine Aktion des ADFC und der Landesverkehrswacht mit Unterstützung des Niedersächsischen Innenministeriums und der AGFK.

Kontakt: Roswitha Bothe
bothe@landesverkehrswacht.de

Nadine Danowski
nadine.danowski@adfc-niedersachsen.de

Foto: Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

Auftaktveranstaltung „Niedersachsenhelm" mit Heiner Bartling, LVW-Präsident, Uwe Binias, Landespolizeipräsident, Norbert Hacker, Firma UVEX, Dr. Heiko Johannsen, Medizinische Hochschule Hannover, Dr. Christoph Wilk, Verkehrsministerium.

Radtourismus

Zufrieden durch Niedersachsen radeln

Wer mit dem Fahrrad durch Niedersachsen reist, ist mit seinem Urlaub zufrieden. Das hat eine Befragung der TourismusMarketing Niedersachsen GmbH (TMN) ergeben: 93 Prozent der befragten Radtouristen bewerteten die von ihnen befahrenen Radfernwege mit sehr gut oder gut. 90 Prozent würden Niedersachsen als Ziel für einen Radurlaub weiterempfehlen. Die Umfrage ist Teil des landesweiten Projektes „Radverkehrsanalyse Niedersachsen", das 2015 startete. Im Sommer 2017 hat TMN die Ergebnisse aus der zweiten Befragungswelle in 2016 veröffentlicht.

Das Projekt soll allen Akteuren des Radtourismus in Niedersachsen auf Landes- und Regionalebene Argumente für ihr Marketing liefern und die ökonomische Bedeutung des Radverkehrs herausarbeiten.

Für die Untersuchung hat die TMN die Ingenieurgesellschaft Stolz (IGS) mit dem Büro Radschlag beauftragt. Die Gutachter haben 2015 und 2016 an 13 Radfernwegen in Niedersachsen an insgesamt neun Standorten dauerhaft und an weiteren 28 Standorten kurzzeitig Radfahrende gezählt. Zusätzlich haben sie rund 10.000 Radtouristen an 26 Standorten entlang der Radfernwege befragt. Während der Fokus 2015 auf dem östlichen Landesteil lag, konzentrierten sie sich bei ihrer Untersuchung 2016 auf den westlichen Teil. Die Dauerzählungen haben die Gutachter jeweils von März bis März durchgeführt, die Kurzzeitzählungen und die Befragung der Radfahrenden zwischen Mai und September. Die Zählungen und Umfragen erfolgten entlang folgender Radfernwege: Weser-Radweg, Elberadweg, Leine-Heide-Radweg, Aller-Radweg, Radfernweg Hamburg-Bremen, Nordseeküsten-Radweg, EmsRadweg, Emsland-Route, Ammerlandroute, Internationale Dollard-Route, Deutsche Fehnroute, Tour de Fries und Hase-Ems-Tour.

Der Alltagsradverkehr wurde in der Untersuchung nicht berücksichtigt, da der touristische Radverkehr im Fokus stand. Daher wurden nur Radausflügler, die einen Ausflug von zu Hause aus machten, Radwanderer, die mit wechselnder Unterkunft unterwegs sind, und RegioRadler, die einen Radurlaub mit fester Unterkunft machen, befragt.

Gastronomie, Hotels und Campingplätze profitieren

Durchschnittlich geben Radtouristen bei einem Tagesausflug 16 Euro aus, Radwanderer und RegioRadler 67 Euro täglich. Das ist etwas mehr als andere Niedersachsen-Urlauber, die sich ihren Urlaub 57 Euro pro Tag und Person kosten lassen (GfK/IMT Destination Monitor 2016). Die untersuchten Radfernwege haben eine Gesamtwertschöpfung von 106 Millionen Euro netto im Jahr.

Radurlauber sind in Niedersachsen überdurchschnittlich oft mit Pedelecs und E-Bikes unterwegs. Innerhalb eines Jahres hat sich die Nutzung von E-Bikes in Niedersachsen verdoppelt. Im Jahr 2016 fuhren 33,6 Prozent der befragten Radurlauber Räder mit elektrischer Unterstützung, 2015 lag der Anteil noch bei 17,4 Prozent. Laut der ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2017 liegt der bundesweite Durchschnitt bei 13 Prozent.

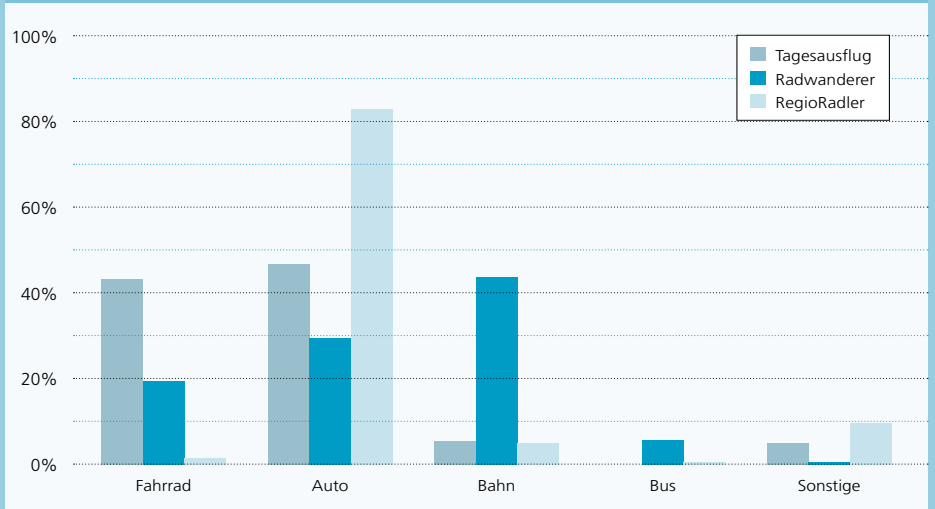
Die Wahl des Verkehrsmittels zur Anreise unterscheidet sich je nach Art des Radurlaubs: Radwanderer kommen überwiegend mit der Bahn zum Ausgangspunkt ihrer Tour (44%). Bei den RegioRadlern dominiert die Anreise mit dem Auto (84%). Die Tagesausflügler reisen ungefähr zu gleichen Teilen mit dem Auto (47%) oder direkt mit dem Fahrrad (44%) an.

Im Zuge der „Radverkehrsanalyse Niedersachsen" führt die IGS noch bis Ende 2017 Zählungen an Radfernwegen durch. Der Abschlussbericht des Projektes erscheint im Frühjahr 2018.

▸ www.tourismuspartner-niedersachsen.de

Kontakt: Karin Werres
werres@tourismusniedersachsen.de

Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie angereist?



Quelle: IGS / Büro Radschlag

Die Daten zur Anreise sind für die Radverkehrsanalyse Niedersachsen erhoben worden.

Ist der Strandkorb erreicht, macht das E-Bike Pause.

Fast so schön wie Radfahren: Die Sonne am Nordseeküsten-Radweg genießen.

Fotos links: Cuxland-Tourismus / Bernd Otten

Rennradroute rund um Göttingen

Rund 3.500 Rennradfahrer versammeln sich jährlich Ende April in Göttingen, um sich bei der „Tour d'Energie" miteinander zu messen. Das Radrennen wird bereits seit 2005 ausgetragen. Die Fahrer haben die Wahl zwischen einer 45 Kilometer langen und einer 100 Kilometer Variante. Beide Routen sind ganzjährig ausgeschildert. Somit können auch Radfahrende, die nicht am Rennen teilnehmen, die Region zwischen dem westlichen Leinetal und dem Weserbergland erfahren und erleben. Die Strecken verlaufen überwiegend auf Kreis- und Gemeindestraßen mit wenig Verkehr und sind von Wald, Wiesen und Hügeln geprägt. Beide Routen bieten anspruchsvolle Anstiege und rasante Abfahrten. Höchster Punkt ist jeweils der Hohe Hagen mit 493 Metern über dem Meeresspiegel. Gesäumt werden die beiden Touren von einigen gemütlichen Gaststätten und Cafés, die zur Einkehr und Stärkung einladen.

Kontakt: www.tourdenergie.de

Foto: Markus Jühne

Die Strecke der Tour d'Energie durch das Göttinger Umland ist ganzjährig ausgeschildert.

Royaler Radweg an der Aller

Einer starken Frau ist die Themenroute„-Aller-Hoheit" gewidmet: Herzogin Clara von Braunschweig-Lüneburg. Der 2016 eröffnete Radrundweg führt auf 62 Kilometern entlang wichtiger Stationen aus dem Leben der Adligen rund um Gifhorn und Fallersleben bei Wolfsburg.

Wie viele andere historisch bedeutsame Frauen wurde die Herzogin bislang kaum beachtet. Dabei hatte sie großen Anteil daran, dass der Flecken Fallersleben im 16. Jahrhundert prosperierte und sie galt als Wohltäterin. Mit der Themenroute „AllerHoheit" wird ihr nun Anerkennung geschenkt. Auf 16 Tafeln entlang der Strecke erhalten Radfahrende Einblick in ihr Leben, Informationen zum jeweiligen Ort und zum Zeitgeist des 16. Jahrhunderts.

Die Themenroute „AllerHoheit" ist die neunte der AllerTouren, die sich alle an den 328 Kilometer langen Allerradweg anschließen. Als erste Tour östlich von Celle ist sie ein wichtiger Baustein zur Aktivierung der radtouristischen Potenziale der Region und zur Weitererschließung und Vermarktung des Allerradweges.

- www.allerhoheit.de

Kontakt: Christine Gehrmann,
Landkreis Gifhorn
christine.gehrmann@gifhorn.de

Miroslaw Walkowiak, Stadt Wolfsburg
miroslaw.walkowiak@stadt.wolfsburg.de

Foto: Stadt Wolfsburg

Eröffnungsfeier am 7. August 2016.

Die Rückkehr der Wölfe

Die Rückkehr des Wolfs nach Deutschland begeistert Naturfreunde, löst bei Landwirten Angst um ihr Vieh aus und führt zu emotionalen Medienberichten. Der 90 Kilometer lange „Radweg Wolfstour" setzt sich sachlich mit dem Thema auseinander. Der Rundweg führt vom Wolfcenter Dörverden durch größere Wald-, Moor- und Heidegebiete rund um das Lichtenmoor. Dort hatte der große Wolfsrüde „Würger vom Lichtenmoor", der 1948 bei der zwischenzeitlichen Ausrottung der Wölfe erlegt wurde, sein Jagdgebiet. Dem Würger wurden von der Presse zahlreiche gerissene Haus- und Wildtiere zugeschrieben. Auch der Wolfstein in der Schotenheide, der an das Tier erinnert, liegt an der Strecke. Das Wolfcenter Dörverden steuerte die Inhalte für sieben Infotafeln bei, die entlang der Route aufgestellt wurden. Die Wolfstour ist ein gemeinsames Projekt der Tourismusorganisationen Mittelweser-Touristik und Tourismusregion Aller-Leine-Tal mit den Samtgemeinden Ahlden, Grafschaft Hoya, Heemsen, Rethem, Steimbke und der Gemeinde Dörverden sowie dem Wolfcenter Dörverden, der Landesjägerschaft Niedersachsen und dem ADFC.

- ww.aller-leine-tal.de/index.php/erleben/radfahren/radtouren/thementouren

Kontakt: Martin Fahrland
info@mittelweser-tourismus.de

Foto: Martin Fahrland, Mittelweser-Touristik GmbH

Die Wolfstour beleuchtet das aktuelle Thema „Die Rückkehr des Wolfes nach Deutschland".

Kontakte

Ansprechpartner Land Niedersachsen

Ansprechpartnerin Radverkehr
Anja Heuck
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW)
Telefon 0511 / 120 787 8
anja.heuck@mw.niedersachsen.de
www.mw.niedersachsen.de

Freie Hansestadt Bremen

Strategie Verkehrsplanung
Wilhelm Hamburger
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
www.verkehr.bremen.de
Telefon 0421 / 361-10244
wilhelm.hamburger@bau.bremen.de

AGFK

AGFK-Geschäftsführung
Edwin Süselbeck
Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V.
c/o Region Hannover
Höltystraße 17 | 30171 Hannover
Telefon 0511 / 920 071 78
edwin.sueselbeck@agfk-niedersachsen.de

AGFK-Beirat

Anja Heuck
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft Arbeit und Verkehr (MW)
anja.heuck@mw.niedersachsen.de
www.mw.niedersachsen.de

Wilhelm Hamburger
Freie Hansestadt Bremen
wilhelm.hamburger@bau.bremen.de
www.bremen.de/mobilitaet-und-verkehr

Ulrike Krupitzer
Landespolizeipräsidium im Niedersächsischen Ministerium für Inneres und Sport
verkehr@mi.niedersachsen.de
www.mi.niedersachsen.de

Karsten Többen
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
poststelle@nlstbv.niedersachsen.de
www.strassenbau.niedersachsen.de

Cornelia Zieseniß
Landesverkehrswacht Niedersachsen (LVW)
zieseniss@landesverkehrswacht.de
www.landesverkehrswacht.de

Karin Werres
TourismusMarketing Niedersachsen (TMN)
werres@tourismusniedersachsen.de
www.reiseland-niedersachsen.de

Ruth Drügemöller
Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen (KEAN)
ruth.druegemoeller@klimaschutz-niedersachsen.de
www.klimaschutz-niedersachsen.de

Dr. Lutz Mehlhorn
Niedersächsischer Landkreistag (NLT)
geschaeftsstelle@nlt.de
www.nlt.de

Meinhard Abel
Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund (NSGB)
nsgb@nsgb.de
www.nsgb.de

Dr. Fabio Ruske
Niedersächsischer Städtetag (NST)
ruske@nst.de
www.nst.de

Dr. Stephan Hoffmann
Technische Universität Braunschweig, Institut für Verkehr und Stadtbauwesen (IVS)
stephan.hoffmann@tu-braunschweig.de
www.tu-braunschweig.de/ivs

Dr. Holger Kloth
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Landesgruppe Niedersachen Bremen (VDV)
kloth@vdv.de
www.vdv.de

Dieter Schulz
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Niedersachsen (ADFC)
info@adfc-niedersachsen.de
www.adfc-niedersachsen.de

Birgit Blaich-Niehaus
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club Niedersachsen-Sachsen-Anhalt (ADAC)
birgit.blaich-niehaus@nsa.adac.de
www.adac.de

Herausgeber:
Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Friedrichswall 1
30159 Hannover
www.mw.niedersachsen.de

in Zusammenarbeit mit:
Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Contrescarpe 72
28195 Bremen
www.verkehr.bremen.de

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen
Niedersachsen/Bremen e. V.
c/o Region Hannover
Höltystraße 17
30171 Hannover
www.agfk-niedersachsen.de

Stand: November 2017

Bildnachweis Titelseite:
Foto: Edwin Süselbeck