

Zertifizierung
„Fahrradfreundliche
Kommune
Niedersachsen“
2019

Fahrradland Niedersachsen/Bremen 2019



Niedersachsen

AGFK-Mitglieder auf einen Blick

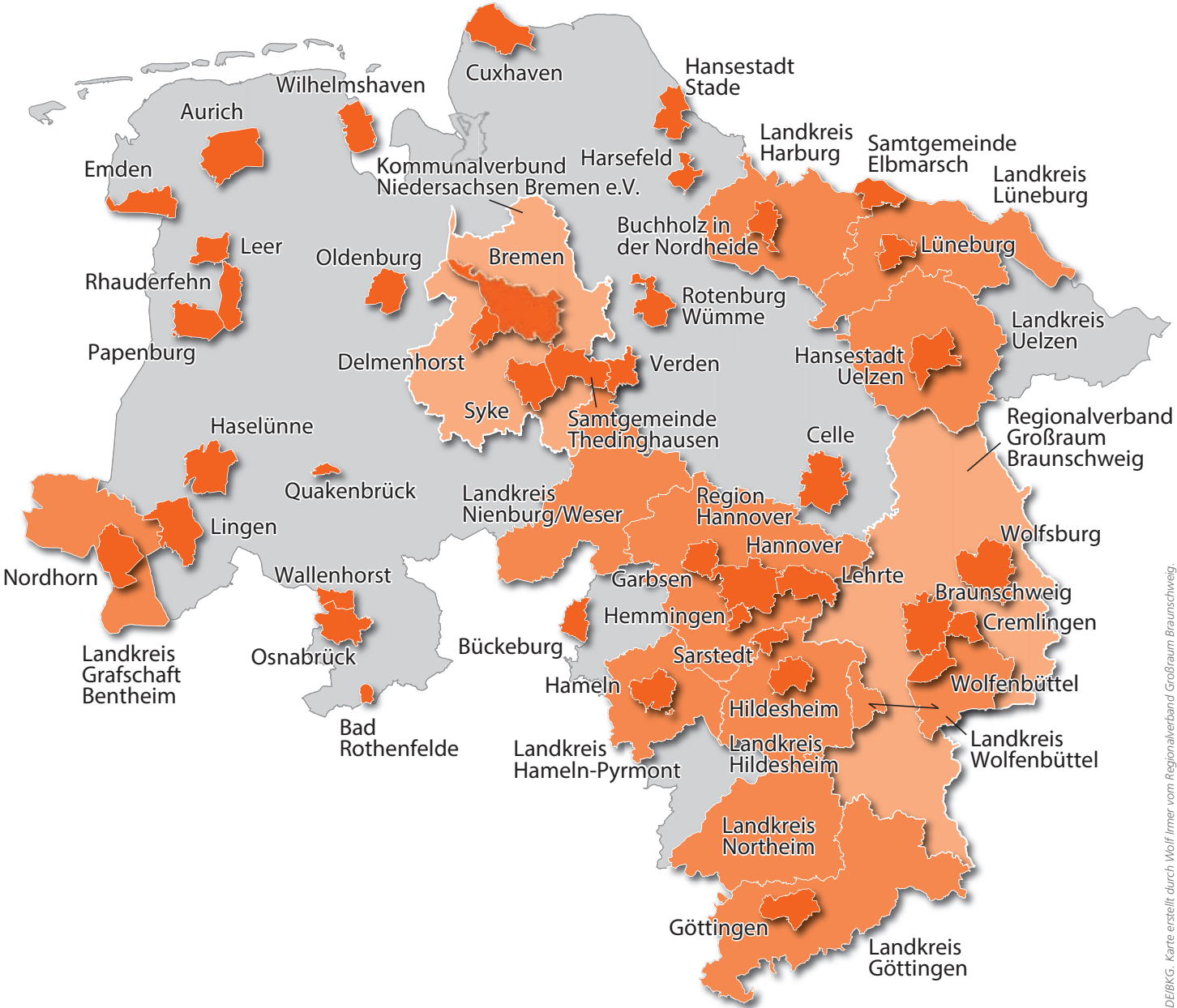


Abbildung: Geobasis-DE/BKG. Karte erstellt durch Wolf Irmer vom Regionalverband Großraum Braunschweig.

Vorwort



Foto: Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung



Foto: Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau



Foto: Stadt Osnabrück, Pressant

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Fahrradfreundinnen und -freunde,

das Image des Fahrradfahrens ist seit einiger Zeit im Wandel. Das Fahrrad gilt zunehmend als alltagstaugliches Verkehrsmittel. Das zeigen auch die Ergebnisse der aktuellen Studie „Mobilität in Deutschland“: Ein Drittel der Bevölkerung nutzt das Fahrrad regelmäßig (mindestens einmal in der Woche). Ein weiteres knappes Drittel nutzt es gelegentlich. Diesen Trend gilt es aufzugreifen und mit guten Rahmenbedingungen zu fördern. Fahrradfreundlichkeit gilt mittlerweile für viele als ein wichtiges Kriterium für eine lebenswerte Kommune. Ein hoher Radverkehrsanteil stellt daher einen relevanten Faktor für die Attraktivität einer Stadt oder Gemeinde dar.

Auch die positiven Effekte auf die Umwelt und das Klima rücken das Fahrradfahren im Rahmen der aktuellen Debatten rund um den Klimaschutz und die damit zusammenhängende Diskussion um emissionsfreie Mobilität verstärkt in den Fokus. Der Radverkehr trägt zum Klimaschutz bei – durch ihn können Treibhausgasemissionen vermieden werden. Der geringe Flächenverbrauch und das geräuscharme Fahren sind weitere gesamtgesellschaftliche Vorteile des Radverkehrs. Dadurch bietet er vielfältige Lösungen für die Herausforderungen des Verkehrs in Kommunen, im interkommunalen Verkehr und ganz besonders in Ballungsräumen.

Um gute Rahmenbedingungen zu schaffen, ist es entscheidend, dass Bund, Länder und Kommunen effektiv zusammenarbeiten. Eine Grundlage hierfür liefert der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) 2020, den das Bundesverkehrsministerium erarbeitet hat. Das Strategiepapier stellt die grundlegenden Leit-

linien für die Radverkehrsförderung dar und wird aktuell für eine Neuauflage überarbeitet. Im Rahmen einer Online-Beteiligung konnten Bürgerinnen und Bürger sowie die Fachöffentlichkeit ihre Ideen zum anschließenden NRVP einbringen, der ab 2021 gelten soll.

Auch in Niedersachsen wird aktuell ein Fahrradmobilitätskonzept erarbeitet. In einem ersten Schritt ist auf Grundlage der Expertise lokaler Akteure ein Gutachterbericht entstanden. Dieser gibt zu strategischen Grundlagen, Infrastruktur und Radkultur umfangreiche Hinweise und Vorschläge. Diese Vorschläge für ein Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen werden momentan bewertet, um im Zusammenspiel von Land und Kommunen ein umsetzungsfähiges Konzept aufzustellen. Dieses Fahrradmobilitätskonzept stützt sich auf die vorhandenen Strategien für den Radwegebau, die Verknüpfung der Verkehrsträger, die Verkehrssicherheit und den Radtourismus.

Die Stadt Bremen hat mit der Weiterentwicklung des Konzepts „Fahrradstraße“ zum „Fahrradmodellquartier“ den Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie „Infrastruktur“ erhalten. Außerdem ist Bremen die am besten bewertete deutsche Stadt auf dem Copenhagenize Index und belegt weltweit den elften Platz. Auch beim ADFC-Fahrradklimatest belegte Bremen in der Kategorie „500.000 Einwohner und mehr“ den ersten Platz, gefolgt von der Landeshauptstadt Hannover.

Auf kommunaler Ebene zeigen die Mitgliederzahlen der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen (AGFK) eine klare Entscheidung für mehr Radverkehr: Bereits 72 Prozent der Bevölkerung in Bremen und Niedersachsen leben

in einer Mitgliedskommune. Die AGFK bündelt die Interessen der Mitglieder und verleiht ihnen als Netzwerk ein stärkeres politisches Gewicht. Daneben bietet sie eine Plattform für den Erfahrungsaustausch, unterstützt die Öffentlichkeitsarbeit und berät zum Thema Radverkehr. Allen interessierten Kommunen empfehlen wir die Mitgliedschaft in dem starken Netzwerk.

In der diesjährigen Broschüre „Fahrradland Niedersachsen/Bremen 2019“ des Landes Niedersachsen, der Freien Hansestadt Bremen und der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen finden Sie vielfältige aktuelle Themen rund um den Radverkehr.

Das Schwerpunktthema dieser Ausgabe zeigt die zahlreichen Vorteile der Radverkehrsförderung auf persönlicher und gesamtgesellschaftlicher Ebene. Eine grafische Illustration der AGFK arbeitet die Gewinner der Radverkehrsförderung heraus und beleuchtet, warum diese Bereiche von der Radverkehrsförderung profitieren.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen.

Dr. Bernd Althusmann
Niedersächsischer Minister für Wirtschaft,
Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Dr. Maike Schaefer
Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Frank Otte
Vorsitzender der AGFK Niedersachsen/Bremen,
Stadtbaurat, Stadt Osnabrück

Vorwort	3	Freie Hansestadt Bremen	
Land Niedersachsen		Das Fahrradmodellquartier Bremen:	
Radverkehr in Niedersachsen stärken	6	Umbau zu nachhaltiger Mobilität	30
Fahrradmobilitätskonzept – Gutachterentwurf	8	Alltagsradverkehr	
Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“		Neue Brückenschläge für Fuß- und Radverkehr	32
Wissenswertes zur Zertifizierung	9	Bessere Bedingungen für Alltagsradverkehr in der Region Hannover ...	33
Stadt Emden	10	Niedersachsen im ADFC-Fahrradklima-Test 2018	34
Stadt Göttingen	12	Hannover – Lust auf Fahrrad 2.0	34
Stadt Hemmingen	14	Das Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg	35
Stadt Nordhorn	16	Mehr Verkehrssicherheit in Niedersachsen durch Abbiegeassistenten ..	36
„Impulsgeber Fahrradmobilität“:		Radtourismus	
Regionalverband Großraum Braunschweig	18	„Radeln nach Zahlen“	38
Die neuen AGFK-Mitgliedskommunen		Radroutenpaten ergänzen die Qualitätssicherung	39
Gemeinde Rhaderfehn	20	Radreisen im Aufschwung:	
Hansestadt Stade	21	Die ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2019	40
Samtgemeinde Thedinghausen	21	ADFC-Qualitätsrouten in Niedersachsen ausgezeichnet	41
Vorteile der Radverkehrsförderung		Radwegebeschilderung als Qualitätsmerkmal	41
Infografik: Mit Radverkehr gewinnen	22	Die Dino-Tour – auf den Spuren der Dinosaurier	41
Radverkehr auf dem Siegetreppchen	24	Radweg zur Kunst neu belebt	42
Aktivitäten der AGFK		Freiluft-Galerie und „Sehnsuchtswesen“ – erfahrbare Kunstwerke	
Neues von der AGFK	26	an der Weser	42
„Auf Augenhöhe mit dem SUV“:		Offene Pforten für Radfahrende: die Krummhörner Kirchturm-Tour ...	42
Erster landesweiter AGFK-Politalk	28	Diverses	
		Ideen rund ums Rad	43
		Kontakte	43





Illustrationen: K. design

Seite

22

Mit Radverkehr gewinnen

Wenn der Radverkehr in Kommunen zunimmt, entstehen nicht nur bessere Bedingungen für Menschen, die auf dem Fahrrad unterwegs sind. Die positiven Auswirkungen sind viel weitreichender. Welche Vorteile die Förderung des Radverkehrs mit sich bringt und wie dadurch viele Bereiche gleichzeitig „gewinnen“, veranschaulicht die AGFK-Infografik.

Erster landesweiter AGFK-Polititalk

„Auf Augenhöhe mit dem SUV“ – unter diesem Motto diskutierten verkehrspolitische Sprecher der Landtagsfraktionen mit Expertinnen und Experten aus Praxis und Verwaltung beim ersten landesweiten Polititalk der AGFK. Wie gut sind die Bedingungen für den Radverkehr in Niedersachsen? Welche Schritte sind erforderlich, um ihn voranzubringen? Welche Rolle nimmt die Politik ein? Anhand dieser Fragen wurden unterschiedliche Ideen, Forderungen und Lösungsansätze diskutiert.

Seite

28

Foto: Nico Herzog/AGFK



Foto: Flecken Harsefeld

Seite

32

Brückenschläge

Kleine Verbindungsstücke mit großer Wirkung: Brücken für den Fuß- und Radverkehr können wichtige Lücken schließen und das Fahrrad durch kürzere, komfortable Wege gegenüber anderen Verkehrsmitteln attraktiver machen. Drei solcher wegbereitenden Projekte wurden im letzten Jahr vom Flecken Harsefeld, der Stadt Verden und der Stadt Meppen umgesetzt.

Abbiegeassistenzsysteme

Noch fehlt es an einer einheitlichen gesetzlichen Grundlage, um tragische Abbiegeunfälle von Lkws mit Fahrrädern zu verhindern. Ungeachtet dessen gehen das Land Niedersachsen und mehrere Akteurinnen und Akteure auf kommunaler Ebene bereits mit gutem Beispiel voran: Sie haben auf freiwilliger Basis Abbiegeassistenten eingeführt und sammeln so erste wertvolle Praxiserfahrungen.

Seite

36

Foto: Rainer Dröse



Radverkehr in Niedersachsen stärken

In Niedersachsen werden 15 Prozent aller Wege mit dem Rad zurückgelegt. Das ist der Spitzenwert unter allen Flächenländern in Deutschland und vergleichbar mit der Fahrradnutzung in Metropolen wie Berlin und Hamburg. Dieses erfreuliche Ergebnis ist Bestandteil der Studie „Mobilität in Deutschland“, die 2018 veröffentlicht wurde. Diese Spitzenposition ist für das Land Niedersachsen dennoch kein Grund für Stillstand.

Radverkehr und Radinfrastruktur wachsen

Der Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr bleibt eine wichtige Aufgabe. Beim Thema Radverkehr in Niedersachsen konnte das Land 2018 für die Radwege an Bundesstraßen vom Bund etwa 14,5 Millionen Euro für Investitionen in Radwege an Bundesstraßen erwirken. Besonders erfreulich ist dabei, dass im laufenden Haushaltsjahr noch zusätzliche Mittel eingeworben werden konnten.

Auch die Mittel für Radwege an Landesstraßen wurden heraufgesetzt. Für die Radwege an Landesstraßen stehen 2019 erstmals 15 Millionen Euro bereit. Aufgrund des steigenden Bedarfs wurden die Mittel für die Sanierung der Radwege von 5 Millionen Euro auf 10 Millionen Euro heraufgesetzt. Für den Neubau stehen weiterhin 5 Millionen Euro zur Verfügung.

Das Land unterstützt die Kommunen aktiv beim Bau und Ausbau der in ihrer Verantwortung lie-

genden Radwege. Seit 2018 fördert das Land den kommunalen Straßenbau, zu dem auch der Radwegebau gehört, mit jährlich 75 Millionen Euro aus Landesmitteln des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (NGVFG). Bisher waren es nur knapp 50 Millionen Euro. Das bedeutet ganz konkret: Die deutliche Erhöhung der Mittel ermöglicht jetzt auch, dass mehr kommunale Radwegprojekte berücksichtigt werden können.

Der Ausstattungsgrad der klassifizierten Straßen ist in Niedersachsen insgesamt sehr hoch, unterscheidet sich aber regional stark. Während im Westen sehr viele Radwege entlang der Straßen verlaufen, sind es im Osten und Süden des Landes deutlich weniger Radwege. Angesichts der Verbreitung von Pedelecs, die nicht nur für höhere Reichweiten sorgen, sondern mit denen auch Steigungen leichter zu bewältigen sind, ist auszuloten, welcher Nachholbedarf aus dieser Entwicklung abzuleiten ist. Aber auch die Kommunen sind hier gefordert, ihre Infrastruktur der steigenden Bedeutung des Radverkehrs anzupassen.

Sonderthema Radschnellwege

Ein neues Thema sind die Radschnellwege. Niedersachsen war hier Vorreiter. Es hat sich bei Definition und Gestaltung maßgeblich eingebracht und berät den Bund. In Göttingen wurde der bundesweit erste Radschnellweg gebaut. Das Land will hier seinen Spitzenplatz verteidigen.

Der Weg zum Radschnellweg

Kommunen, die ihre Infrastruktur um einen Radschnellweg erweitern möchten, benötigen:

1. Ein Mobilitätskonzept,

in das der Radschnellweg eingebunden wird

2. Eine Machbarkeitsstudie,

die folgende Fragen beantwortet:

- Gibt es ein hohes Radverkehrspotenzial? (Bei Förderung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 2.000 Radfahrende pro Tag)
- Wie lang wird der Radschnellweg sein? (Bei Landesförderung Mindestlänge 5 km, bei Bundesförderung 10 km)
- Hat der Radschnellweg eine eigene Verkehrsbedeutung im Alltagsradverkehr, insbesondere für Pendler?
- Wird ein attraktives Befahren mit höheren Reisegeschwindigkeiten erreicht?
- Ist eine eigenständige Trassenführung zur Trennung von anderen Verkehrsarten geplant?
- Wie sind die Verknüpfungen mit dem vorhandenen Radverkehrsnetz?

3. Eine Finanzierung

- Möglich ist sowohl eine Landesförderung (insgesamt 12,35 Millionen Euro) als auch eine Bundesförderung (seitens des BMVI jährlich ca. 2,62 Millionen Euro). Die Anforderungen sind unterschiedlich, ggf. können beide Förderinstrumente in einem Vorhaben ergänzend kombiniert werden.
- Außerdem ist eine Kombination mit anderen Fördertöpfen möglich.
- Gefördert werden Planungs- und Baukosten.

Wesentliche Grundlagen

- Landesförderung: Fördererlass Radschnellwege für kommunale Radschnellwege vom 16. August 2017
- Bundesförderung: Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017–2030 vom 20.06.2018
- Arbeitspapier der FGSV Ausgabe 2014 „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“
- Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA) von 2010



Das Land Niedersachsen fördert den Bau von Radschnellwegen und unterstützt Kommunen auch beim Zugriff auf Bundesmittel.

gen und fördert weiterhin kommunale Radschnellwegprojekte. Mehrere Städte haben inzwischen Planungen für eigene Projekte aufgenommen. Dabei unterstützt Niedersachsen die Kommunen aktiv durch eine Landesförderung. Auch das Bundesverkehrsministerium bietet inzwischen eine Förderung für Radschnellwege an; allerdings sind hier die Fördermöglichkeiten sehr eng definiert. Das Land unterstützt die Kommunen bei der Antragstellung und Abwicklung. Neben dem Begriff Radschnellweg wird auch der Begriff Radschnellverbindung verwendet. Der Bund spricht in seiner Vereinbarung von Radschnellwegen. Auch die Landesförderung basiert auf dem Begriff Radschnellweg. (Siehe auch Artikel zu den Aktivitäten in der Metropolregion Hamburg auf S. 35).

Die Schaffung des neuen Verkehrswegs Radschnellweg brachte die Erkenntnis, dass es an einer Rechtsgrundlage für den Bau von selbstständigen Radwegen abseits von Straßen fehlt. Die Änderung des Niedersächsischen Straßengesetzes wird daher genutzt, um künftig Radwege nicht mehr nur als Bestandteil einer Straße zu sehen, sondern auch als eigenständigen Verkehrsweg.

Strategische Weiterentwicklung

Um neben der Infrastruktur auch die weiteren Handlungsfelder für den Radverkehr strategisch

weiterzuentwickeln, wurde 2018 ein Gutachten für ein Fahrradmobilitätskonzept erstellt. Dieses gibt zu den Bereichen strategische Grundlagen, Infrastruktur und Radkultur umfangreiche Hinweise und Vorschläge. Besondere Bedeutung wird dabei auch dem touristischen Radverkehr beigemessen. Allein die wirtschaftliche Bedeutung des Fahrradtourismus in Niedersachsen wird auf einen Bruttoumsatz von etwa 200 Millionen Euro im Jahr geschätzt. Wichtig ist es also, das Angebot, das derzeit 40 landesweit vermarktete Radfernwege und zwei Mountainbike-Wegenetze im Umfang von rund 12.000 km umfasst, auszubauen und zu verbessern.

Die Vorschläge der Gutachter für ein Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen werden derzeit bewertet, um ein umsetzungsfähiges Konzept aufzustellen. Dieser Schritt erfolgt im Rahmen der personellen Neuaufstellung im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung. Als künftiger Ansprechpartner Radverkehr des Ministeriums ist Eike Lengemann vorgesehen (Stand Juli 2019).

Eine weitere Aufgabe bleibt das Thema Sicherheit im Radverkehr. Vision Zero erfordert enorme Anstrengungen. Beispielhaft sind hierbei die Lkw-Abbiegeassistenzsysteme. Das Land fordert von der Europäischen Union eine zügige, verbindliche Einführung. Die Verbreitung von E-Bikes führte zu weiteren Erkenntnissen aus

Foto: Sven Brauers



Ansprechpartner Radverkehr des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung: Eike Lengemann.

der Verkehrssicherheitsforschung, aus der neue Anforderungen an Planung und Konzeption von Verkehrswegen entstehen.

Für die Weiterentwicklung des Themas Radverkehr sind gute Netzwerke, effiziente Gremien und eine gute Beteiligung der Öffentlichkeit wichtige Voraussetzungen. Die AGFK ist hierbei eine für das Land unverzichtbare Partnerin.

Ein Erfolg ist bereits die Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“. Die Verleihung dieser Zertifikate soll Kommunen dazu ermutigen, den Radverkehr gezielt zu fördern. Eine Auszeichnung macht Engagement und Erfolge im Radverkehr nach außen sichtbar (siehe auch folgende Seiten).

Text/Kontakt: Dr. Carla Eickmann
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung,
carla.eickmann@mw.niedersachsen.de

Foto: Nico Herzog/AGFK



Auch durch die Verleihung des Zertifikats „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ möchte das Land Niedersachsen den Radverkehr voranbringen.

Fahrradmobilitätskonzept – Gutachterentwurf

Ziel der Niedersächsischen Landesregierung ist es, das Fahrradfahren in Niedersachsen noch attraktiver zu gestalten. Dies kommt sowohl der Umwelt und dem Klima zugute als auch den Menschen, die dadurch gesünder und sicherer leben. Hierfür ist das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung dabei, ein umfassendes Fahrradmobilitätskonzept für Niedersachsen zu entwickeln.

Status-quo-Analyse

Um zu erfahren, an welchen Stellen noch Potenziale gehoben werden können, wurde zunächst ein Gutachten beauftragt. Erster Schritt war eine Status-quo-Analyse. Dafür wurden vor allem Kommunen sowie Expertinnen und Experten des Runden Tisches Radverkehr befragt. Weitere Informationen haben die Unfallstatistiken des Innenministeriums, die Expertise der Gutachterinnen und Gutachter sowie die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatestes beigetragen.

Die Gutachterinnen und Gutachter attestieren dem Land Niedersachsen einen hohen Ausstattungsgrad an Radinfrastruktur, der deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegt. Das Angebot an Bike+Ride-Anlagen wird im Bereich der Bahnhöfe als vergleichsweise gut beschrieben, während im ländlichen Raum, vor allem an Bushaltestellen, noch erheblicher Nachholbedarf gesehen wird. Bei den Vernetzungsstrukturen wird mit der Gründung der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) ein Meilenstein gelobt. Zugleich wird ein Nachholbedarf im Bereich der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit wahrgenommen, um die Fahrradkultur im Land zu verbessern. Ein Anteil von 15 Prozent Radverkehr am Modal Split zeigt Niedersachsen als Spitzenreiter der Flächenländer. Die Unfallbelastung im Radverkehr liegt in Niedersachsen im Vergleich mit den anderen Bundesländern in etwa im allgemeinen Trend. Als vergleichsweise gut aufgestellt betrachtet wird der Rad-

tourismus. Gezeigt hat sich zudem, dass die Radverkehrsbedingungen sehr großen regionalen Schwankungen unterliegen.

Entwicklung einer Vision

Zur Entwicklung einer gemeinsamen Vision für die Zukunft des Radverkehrs in Niedersachsen wurde im Rahmen des Gutachterauftrags ein Workshop mit vielen Akteurinnen und Akteuren durchgeführt. Die entwickelten Leitsätze sehen Folgendes vor:

- Radfahren ist für alle gut
- Wahrnehmung des Radverkehrs als gleichwertige Verkehrsart
- Gute Bedingungen für das Radfahren
- Vision Zero (null Verkehrstote)
- Radverkehr 4.0 (Digitalisierung, Vernetzung)

Maßnahmenvorschläge

Unter Beteiligung vieler Akteurinnen und Akteure wurden Maßnahmen vorgeschlagen. Sie stellen Meilensteine auf dem Weg zur beschriebenen Vision dar.

Die Maßnahmenvorschläge gliedern sich in drei thematische Säulen. Die erste Säule umfasst die strategischen Grundlagen, die zweite enthält infrastrukturelle Vorschläge und die dritte Verbesserungsvorschläge für die Radkultur im Land.

Als strategische Grundlagen werden besonders die organisatorischen Randbedingungen, der Förderrahmen und das Informationsmanagement für Handlungsträger näher betrachtet.

Die infrastrukturellen Maßnahmenvorschläge beziehen sich zum Großteil auf ein Landesradverkehrsnetz und den Erhalt von Radwegen. Daneben spielt auch die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger eine bedeutende Rolle.

Im Rahmen der Radkultur werden vor allem eine Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit und eine umfassendere Mobilitätserziehung vorgeschlagen. Außerdem finden Nachhaltigkeits- und Gesundheitsaspekte Erwähnung.

Auch für das Thema Öffentlichkeitsarbeit werden Vorschläge benannt.

Insgesamt sind etwa einhundert mögliche Maßnahmen erarbeitet worden. Bei einem Großteil der Vorschläge gehen die Gutachterinnen und Gutachter davon aus, dass sie bis 2025 umgesetzt werden können.

Das Land wird auf Basis dieser Vorschläge und aus weiteren Ansätzen ein Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen erstellen, aus dem sich die Handlungsschwerpunkte der kommenden Jahre ableiten. Dafür ist es erforderlich, dass der Landtag mehr Mittel als bislang für den Radverkehr zur Verfügung stellt. Eine Veröffentlichung des Konzeptes ist für 2020 vorgesehen.

Text/Kontakt: Eike Lengemann
Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr
und Digitalisierung,
eike.lengemann@mw.niedersachsen.de

Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alutz, GbR und SHP Ingenieure

Gutachterentwurf für ein Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen



Der Gutachterentwurf dient als Basis, um ein Fahrradmobilitätskonzept für Niedersachsen zu erstellen.

Wissenswertes zur Zertifizierung

Seit 2016 verleiht das Land Niedersachsen das Zertifikat „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“. Nur Kommunen, die Mitglied in der AGFK sind, können sich zertifizieren lassen. Um zertifiziert zu werden, müssen Kommunen einen umfangreichen Antrag ausfüllen und die Bewertung durch eine Jury durchlaufen.

Vorteile der Zertifizierung

Die Auszeichnung ist ein Qualitätszeugnis, das Engagement und Erfolge im Radverkehr nach außen sichtbar macht. Alleine durch die Bewerbung signalisiert die Kommune, dass Radverkehr für sie einen wichtigen Stellenwert hat. Die Zertifizierung unterstützt die diesbezügliche Öffentlichkeitsarbeit und regt

zum einen Bürgerinnen und Bürger dazu an, auf das Fahrrad umzusteigen. Zum anderen wird dadurch auch die Attraktivität der Kommune für Urlauberinnen und Urlauber gesteigert. Durch die umfangreiche Begutachtung der fachkundigen Jury erhält die Kommune zudem wertvolle Hinweise und Anregungen, wo noch Schwachstellen liegen und wie sie den Radverkehr weiter fördern kann.

Das Zertifizierungsverfahren

Beim Zertifizierungsverfahren werden alle Aspekte der Radverkehrsförderung betrachtet. Die Bewertung gliedert sich in die Kategorien strategische Grundlagen, Fahrradklima, Infrastruktur, Verkehrssicherheitsarbeit, Berufsradverkehr, Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr. Die Fragestellungen und die Bewertung wurden in einem umfangreichen Verfahren gemeinsam mit vielen Expertinnen und Expertinnen ausgearbeitet und werden stets weiterentwickelt.

Ein Bestandteil der Bewertung durch die Jury ist

eine Vor-Ort-Besichtigung in der jeweiligen Kommune. Hierbei werden die Ergebnisse der Bemühungen um mehr Radverkehr genauer inspiziert. Sofern aus Sicht der Jury die Voraussetzungen erfüllt sind, spricht sie eine Empfehlung aus.

Die Zertifizierung erfolgt dann durch das Land Niedersachsen.

Neuerungen in der Zertifizierung

Folgende Neuerungen treten wie angekündigt in Kraft: Die konzeptionelle Grundlage darf nun nicht mehr älter als zehn Jahre sein und ein politisches Gremium (Stadtrat, Kreistag, Verwaltungsausschuss, Bauausschuss) muss sich mit der Antragstellung befassen haben.

Zertifizierungsfrist und Rezertifizierung

Die Zertifizierung gilt für jeweils fünf Jahre. Antragsschluss für die Zertifizierung ist jeweils der 30. November.

Nach Ablauf der fünf Jahre ist eine Rezertifizierung nötig. Der Antragsschluss hierfür ist der 31. August des Jahres, vor dem die Zertifizierung ausläuft. Die Antragstellung entspricht derjenigen einer Neuzertifizierung, der Schwerpunkt liegt auf den zwischenzeitlich erfolgten Maßnahmen – allerdings entfällt in der Regel die Bereisung durch die Jury. Stattdessen wird die Kommune bei guter Vorbewertung für eine Präsentation nach Hannover eingeladen.

Text: Anna-Maria Besold, Edwin Süselbeck, AGFK

Kontakt: Eike Lengemann, Ansprechpartner Radverkehr, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, eike.lengemann@mw.niedersachsen.de, Edwin Süselbeck, AGFK, edwin.sueselbeck@agfk-niedersachsen.de



Das Logo „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ können zertifizierte Kommunen in der Außendarstellung nutzen.

Ablauf des Zertifizierungsverfahrens

- Antragstellung bis zum 30. November beim Land Niedersachsen
- Übergabe der Anträge an die AGFK
- Vorbewertung und Klärung von Nachfragen
- Jurysitzung mit Entscheidung, ob eine Bereisung stattfindet
- Vorbereisung durch die AGFK-Geschäftsstelle
- Bereisung durch die Jury
- Entscheidung, ob eine Zertifizierung empfohlen wird
- Verleihung des Zertifikats „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ durch das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Zertifizierte Kommunen

2020 bis 2024

- Stadt Emden
- Stadt Göttingen
- Stadt Hemmingen
- Stadt Nordhorn

2019 bis 2023

- Stadt Wolfenbüttel
- Landkreis Wolfenbüttel

2018 bis 2022

- Stadt Hameln
- Stadt Lingen (Ems)

- Stadt Osnabrück

2017 bis 2021

- Landkreis Graftschaft Bentheim
- Landeshauptstadt Hannover
- Region Hannover
- Stadt Oldenburg i. O.

Auszeichnung

„Impulsgeber Fahrradmobilität“

2020 bis 2024

- Regionalverband Großraum Göttingen

Stadt Emden

Emden ist die größte Stadt in Ostfriesland und liegt unmittelbar an der niederländischen Grenze. So verwundert es wenig, dass das Radfahren für die gut 50.000 Einwohnerinnen und Einwohner – egal welchen Alters – eine Stadtbild prägende Selbstverständlichkeit ist. Schon 2007 wies die Stadt einen Radverkehrsanteil von 30 Prozent am Gesamtverkehr auf. Eine Steigerung auf 40 Prozent wird bis zum Jahr 2035 angestrebt.

Emden hat in der Vergangenheit eine Menge für den Radverkehr getan. Mit der Umsetzung vieler Maßnahmen aus dem alten Radverkehrskonzept und dem Programm „Emders up Rad“ legte die Stadt den Grundstein für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung. Es folgte eine Phase, in welcher der Radverkehr zwar gefördert, die gesamtstädtischen Prioritäten aber anders gesetzt wurden. Mit dem „Masterplan 40 % Radverkehr“, der im Frühjahr 2019 beschlossen wurde, sind nun neue ambitionierte Vorhaben geplant.

Mit der Planung einer komfortablen Verbindung zwischen Emden und Papenburg im Sinne einer Radvorrangroute setzt Emden auf eine zukunftsfähige Radverkehrsförderung. Bewährt hat sich für die Stadt dabei die Kooperation mit anderen Kommunen. Dadurch konnten in der Vergangenheit Fördergelder akquiriert werden, die für eine Kommune alleine nicht verfügbar gewesen wären.

Die Stadt Emden realisierte im Bereich Infrastruktur auch über den normalen Standard hinausgehende Projekte. Hierzu zählt beispielsweise eine wichtige, breit ausgebaute selbstständige Wegeverbindung für den Radverkehr, die im Bereich einer ehemaligen Deponie entstand. Eine Besonderheit ist der „überdachte“ Radweg unter der A 31, auf dem Radfahrende auch bei Regen trocken unterwegs sind.

Um den Erhalt einer weiteren wichtigen Verbindung im Radverkehrsnetz hat Emden sehr gerungen: Der Weg über die Kesselschleuse konnte nach langen Diskussionen für den Radverkehr erhalten bleiben. Damit ist die Anbindung des Freibades gesichert und gleichzeitig ist für den Schulverkehr eine wichtige Verbindung erhalten geblieben.

Schon vor über zehn Jahren begann Emden, den Radverkehr auch auf Schutzstreifen zu führen. Dies war in einer Stadt, in welcher der Radverkehr traditionell auf Hochbordradwegen geführt wurde, nicht unumstritten. Inzwischen werden diese Führungen aber von der Bevölkerung gut angenommen und haben sich bei beengten Verhältnissen im Straßenraum bewährt.

Eine zentrale Achse im Radverkehrsnetz ist die Führung über den Wall, der dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten ist. Durch ihn verteilt sich der Radverkehr auf die anschließenden Verbindungen

in die Stadtteile und gleichzeitig dient er als Umfahrung der Innenstadt. Um die Nutzung für alle sicher zu gestalten, wird der Weg beleuchtet. An Engstellen wie z. B. Brücken besitzt eine Beschilderung um gegenseitige Rücksichtnahme.

Zusätzlich erhöht die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung die Durchlässigkeit im Netz und verhindert somit Umwege für Radfahrende. Mit dem Ausbau des Radweges zum VW-Werk wurde zudem eine entscheidende Arbeitsplatzkonzentration angebunden. Dieser Ausbau fördert direkt den Berufsradverkehr und den Umstieg auf das Fahrrad.

Neben den Maßnahmen im Netz erfährt der Radverkehr auch an ausgewählten Knotenpunkten besondere Berücksichtigung. Eine Fahrradweiche, eine Aufstellfläche für direktes Linksabbiegen, Detektoren sowie aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) sind Elemente in der Radinfrastruktur der Stadt. Nullabsenkungen und Radwegüberfahrten mit Rampen für ein-fahrende Kfz erhöhen den Komfort beim Radfahren in der Stadt.

Am Bahnhof wurden neben dem Fahrradparkhaus weitere anforderungsgerechte Abstellanlagen – z. T. mit Überdachung – errichtet. Das Fahrradparkhaus ist rund um die Uhr geöffnet,



Linksabbiegende Radfahrende sowie rechtsabbiegende Kfz-Führende haben hier getrennte Schaltungen.



Das „aufwändige Dach“ dieses Radwegs ist eine Autobahn.



Unter anderem an der einzigartigen Kesselschleuse wurde ein Rastplatz eingerichtet.

es können Tages-, Monats- und Jahreskarten erworben werden. Neben den gesicherten Abstellplätzen bietet die Fahrradgarage auch Plätze für Handbikes, eine Luftpumpe, E-Bike-Lademöglichkeiten und kostenlose Schließfächer.

In der Innenstadt wurde dem Fahrradparken ebenfalls besondere Beachtung geschenkt. So wurde beispielsweise auf Parkplätzen die erste Reihe für den Radverkehr reserviert, um den Radfahrenden die kürzesten Wege zu den nahe liegenden Geschäften zu ermöglichen. Darüber hinaus wurden Abstellanlagen in geeigneten städtebaulichen Nischen untergebracht. So konnten z. B. in unmittelbarer Nähe zu den Einkaufsbereichen unter einem Arkadengang überdachte Abstellanlagen realisiert werden.

Die Zusammenarbeit mit dem Wohnungsunternehmen GEWOBA sorgt für eine Optimierung des Fahrradparkens an Wohngebäuden. Die Verbesserung der Fahrradparksituation an Schulen hingegen hat sich die Stadt als Aufgabe für die Zukunft vorgenommen. Die Fahrradabstellsituation am eigenen Verwaltungsstandort ist ein weiteres zukünftiges Handlungsfeld.

Foto: Edwin Süsselbeck/AGFK



Linksabbiegende Radfahrerinnen und Radfahrer können sich durch eine kleine Mittelinsel geschützt einordnen.

Das Thema Verkehrssicherheit für den Radverkehr hat in Emden große Bedeutung. So ist der Radverkehr Thema in der Verkehrskonferenz sowie im Arbeitskreis Verkehr des Präventionsrates der Stadt. Zur Verkehrssicherheit tragen zudem eine Schülerwerkstatt, Verkehrssicherheitstage, eine Verkehrssicherheitsshow sowie ein Fahrradsimulator bei. Zielgruppen der Aktionen sind neben den Schülerinnen und Schülern auch Kfz-Nutzerinnen und -Nutzer, Seniorinnen und Senioren sowie Migrantinnen und Migranten.

Foto: Edwin Süsselbeck/AGFK



Roter Asphalt findet sich an vielen Stellen im Stadtgebiet wieder und weist auf die Nähe zu den Niederlanden hin.

Begleitet wird die Radverkehrsförderung in Emden seit 2004 von einem ehrenamtlichen Radverkehrsbeauftragten. Er wird in alle wichtigen Belange des Radverkehrs eingebunden. Mit der Stelle eines Klimaschutzmanagers schuf die Stadt weitere personelle Ressourcen, um den Radverkehr voranzubringen. Die Stadt Emden erwartet, so an die guten Aktionen der Vergangenheit anknüpfen zu können.

Text: Linn Schröder, Elke Willhaus, PGV-Alrutz

Kontakt: Elsche Wilts, Stadt Emden, ewilts@emden.de

Foto: Edwin Süsselbeck/AGFK



Viele Menschen in Emden legen den Weg zum Bahnhof mit dem Rad zurück. Für sie existieren mehrere Abstellanlagen, von frei zugänglich bis abgeschlossen.

Die Jury beeindruckte ...

die Selbstverständlichkeit, mit der in Emden – unabhängig vom Alter – Rad gefahren wird. Dies spiegelt sich auch in dem hohen Radverkehrsanteil wider. Hierin zeigen sich Erfolge der intensiven Radverkehrsförderung, wie sie in Emden zu verzeichnen war.

An diese intensive Förderung muss Emden zukünftig wieder anknüpfen und u. a. an einer bedarfsgerechten Verbesserung der in die Jahre gekommenen Radverkehrsanlagen arbeiten. Hierfür sieht es die Jury als erforderlich an, zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen zu schaffen sowie weitere politische Beschlüsse pro Radverkehr zu treffen.

Stadt Göttingen

Göttingen ist bundesweit als bedeutende Universitätsstadt in Südniedersachsen bekannt. Die rund 132.000 Einwohner zeichnen sich zum großen Teil durch ihre Fahrradaffinität aus, die nicht unerheblich durch die rund 31.000 Studierenden und die ca. 15.000 Beschäftigten der Hochschule geprägt wird. Dies zeigt sich auch im stetig wachsenden Radverkehrsanteil. Lag er im Jahr 2004 noch bei 24 Prozent, erreichte er 2016 einen Anteil von 28 Prozent am Modal Split. Gleichzeitig sank der Anteil des Kfz-Verkehrsaufkommens. Der Radverkehr prägt dementsprechend das Stadtbild und bestimmt auch die Stadtentwicklung. Auch die Politik und die Verwaltung setzen sich daher für die Stärkung des Radverkehrs ein.

Die intensive Förderung des Radverkehrs kann bis in die 90er Jahre zurückverfolgt werden. Damals wurde z. B. das Uni-Radroutennetz entwickelt, welches die wichtigsten Universitätsstandorte und bedeutende Wohnstandorte der Studierenden miteinander verbindet. Es wurde seither kontinuierlich – auch mit Unterstützung der Universität – umgesetzt und zu einem gesamtstädtischen Radverkehrsnetz weiterentwickelt. Als Indikator für die seither konti-

nuierlich erfolgte Radverkehrsförderung kann die Teilnahme am früheren Landeswettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ gesehen werden. Viermal nahm die Stadt teil und jedes Mal erreichte sie die Endrunde, im Jahr 2006 wurde Göttingen sogar Landessieger.

Bundesweite Beachtung hat der eRadschnellweg (eRSW) gefunden, der als erster Radschnellweg Deutschlands überhaupt realisiert wurde. Der zuerst umgesetzte Bauabschnitt diente insbesondere vielen studentischen und universitätsbezogenen Verkehren, da er den Bahnhof mit dem Klinikum und dem Nordcampus verband. Aktuell wird der eRadschnellweg in Richtung Rosdorf verlängert. Im Jahr 2016 gewann Göttingen mit dem eRadschnellweg den zweiten Platz des deutschen Fahrradpreises in der Kategorie „Infrastruktur“.

Da viele Menschen nach Göttingen einpendeln, richtet sich der Fokus der Radverkehrsförderungen in den letzten Jahren verstärkt auf die Pendlerverkehre aus dem Umland. So sollen perspektivisch alle wichtigen Pendlerachsen eine asphaltierte, alltagstaugliche Radverkehrsverbindung erhalten, die für Berufspendlerinnen und

pendler eine gute Alternative zur Autonutzung bietet. Neben straßenbegleitenden Radwegen sind hier auch gut ausgebaute Wirtschaftswege als Angebotsweiterung geplant. Bei der Planung und Umsetzung arbeitet die Stadt eng mit dem Landkreis Göttingen zusammen.

Im Zusammenhang mit großen Bauvorhaben und Straßenumgestaltungen – z. B. im Zuge wichtiger Ausfallstraßen oder Hauptverkehrsstraßen – werden neue Angebote und gute Bedingungen für den Radverkehr geschaffen, wo bisher schlechte oder gar keine Radverkehrsführungen vorhanden waren. Damit hat Göttingen begonnen, sich aktiv mit der Bestandsverbesserung der alten Radverkehrsführungen zu befassen. Im Zusammenhang mit der Bestandsverbesserung werden u. a. auch bestehende Fahrradstraßen neu ausgebaut und vorfahrtberechtigt gegenüber den einmündenden Straßen geführt.

Auch für die Radverkehrswegweisung ist eine grundlegende Bestandsverbesserung vorgesehen. Im Jahr 1999 war Göttingen eine der ersten Städte in Deutschland, die im Zuge des Uni-Radroutennetzes eine wegweisen-



Fahrradparken ist ein wichtiges Thema für die Georg-August-Universität Göttingen.



Die vor langer Zeit installierte Radverkehrswegweisung wird komplett überarbeitet.



Auch bei Regen lässt sich der eRadschnellweg gut befahren.

de Beschilderung für den Radverkehr nach den Kriterien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen etablierte. Diese Beschilderung wird derzeit vollständig neu geplant und den aktuellen Gegebenheiten entsprechend erneuert.

Neben dem Wegebau setzt Göttingen auf die Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten. Mit Vorlaufgrün für den Radverkehr, konfliktfreien Signalphasen, Detektoren, Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen, aufgeweiteten Radaufstellstreifen und dem Rückbau freier Rechtsabbieger sind viele Elemente der verkehrssicheren und komfortablen Radverkehrsführung an Knotenpunkten im Göttinger Stadtgebiet zu sehen. Niveaugleiche Bordabsenkungen erhöhen zudem die Sicherheit und den Fahrkomfort des Radverkehrs an Knotenpunkten und Einmündungen.

Die Radverkehrsförderung in Göttingen basiert auf dem aktuellen Radverkehrsentwicklungsplan. In ihm sind nicht nur die zukünftigen Handlungsschwerpunkte der städtischen Radverkehrsförderung verankert, sondern auch

rund 400 Einzelmaßnahmen. Bei der Aufstellung dieses Planes wurde die Bevölkerung mithilfe verschiedener Beteiligungsformate eingebunden. U. a. konnten die Radfahrenden online die genutzten Wege kartieren und Bereiche aufzeigen, in denen sie sich unsicher fühlten.

Verkehrssicherheitsarbeit hat in Göttingen einen hohen Stellenwert, der sich beispielsweise in der „Verkehrssicherheitsinitiative 2020“ widerspiegelt. Hier arbeitet ein großes Netzwerk unterschiedlichster Institutionen zusammen. Eine kleine Unfallkommission tagt wöchentlich. Daneben werden viele Aktionen und Angebote zum Thema Verkehrssicherheit entwickelt, koordiniert und durchgeführt. Wichtig ist es den Akteuren, im direkten Kontakt mit den verschiedenen Zielgruppen zu stehen und auf diese zuzugehen. Zielgruppen sind u. a. Schülerinnen und Schüler, junge Fahrerinnen und Fahrer, Berufskraftfahrerinnen und -fahrer sowie Seniorinnen und Senioren.

Für das neue Rathaus befindet sich aktuell ein betriebliches Mobilitätsmanagement im Aufbau, das als Pilotprojekt gilt. Nach der Durchführung einer Analyse sollen z. B. kurzfristig die Abstellanlagen erweitert und das Jobticket flexibler ausgestaltet werden.

Nicht nur der eRadschnellweg, sondern auch die kostenfreie und zeitlich uneingeschränkte

Foto: Edwin Sisselbeck/AGFK



Ausgewählte Konfliktflächen werden auffällig markiert.

te Mitnahme von Fahrrädern in Bussen erfuhr bundesweit viel Beachtung. Da sich diese Regelung bewährt hat, ist sie seit 2005 unverändert in Kraft.

Weitere Serviceangebote sind Fahrradzählsäulen mit Zusatzdisplay, Bikeomaten (Verkaufsautomaten für Fahrradteile und -zubehör), öffentliche Luftpumpen und zwei von der Stadt gesponserte elektrisch betriebene Lastenräder für die freie Lastenradinitiative Leila.

Text: Linn Schröder, Elke Willhaus, PGV-Alrutz

Kontakt: Norman Krieger, Stadt Göttingen, n.krieger@gottingen.de

Foto: Edwin Sisselbeck/AGFK



Die Fahrradabstellanlage in einem Parkhaus eines privaten Arbeitgebers wird gut genutzt.

Foto: Edwin Sisselbeck/AGFK



Der eRadschnellweg in Göttingen wird derzeit nach Rosdorf verlängert.

Die Jury beeindruckte ...

das Selbstverständnis, mit dem die Radverkehrsförderung in Göttingen erfolgt. Neben immer wieder neuen ambitionierten Vorhaben wie dem eRadschnellweg oder der kostenfreien Fahrradmitnahme in Bussen wird an der Verbesserung der Bestandssituation gearbeitet. Darüber hinaus erhalten die Pendlerverflechtungen zunehmend mehr Beachtung, um auch den Berufspendlerinnen und -pendlern eine Alternative zur Autonutzung anzubieten.

Zur Umsetzung dieser Vorhaben wurden die zur Verfügung stehenden Finanzmittel zur Förderung des Radverkehrs in Göttingen über die vergangenen Jahre deutlich erhöht und die personellen Ressourcen erweitert.

Auch wenn die Stadt Göttingen bereits mit der Bestandsverbesserung begonnen hat, wird es auch künftig eine wesentliche Herausforderung bleiben, die in die Jahre gekommenen Radverkehrsanlagen zu erneuern und für den weiter wachsenden Radverkehrsanteil angemessen auszubauen.

Stadt Hemmingen

Hemmingen liegt mit seinen knapp 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern direkt vor den Toren der Landeshauptstadt Hannover. Die Nähe der beiden Städte zueinander und das dazwischenliegende Naherholungsgebiet, das auch von vielen pendelnden Personen als ideale Radverkehrsverbindung zwischen den Städten wahrgenommen wird, bieten ein hohes Radfahrpotenzial. Dementsprechend soll der Radverkehrsanteil von 12 Prozent im Jahr 2011 bis zum Jahr 2025 auf 18 Prozent gesteigert werden.

Die Stärken der Stadt liegen in der Integration des Themas Radverkehr auf allen Handlungsebenen. Kurze Dienstwege und persönliche Kontakte ermöglichen eine gute und schnelle Zusammenarbeit verschiedener Akteure. Zudem sucht die Stadt die Zusammenarbeit mit anderen Baulastträgern wie z. B. der NLStBV, der Region Hannover, der Landeshauptstadt Hannover und der Nachbarstadt Pattensen. Kooperationen dienen der Umsetzung übergreifender Maßnahmen.

So bringt sich die Stadt u. a. in den Planungsprozess bei den laufenden Großprojekten wie der Ortsumgehung Hemmingen im Zuge der B 3 und der Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen ein. Die hiermit verbundenen Chancen der Stadtentwicklung werden für die verbesserte Radverkehrsführung genutzt. Sowohl innerstädtisch als auch ortsteilverbindend sollen neue attraktive Führungen ausgebaut werden, für die auch durchgehende Beleuchtungen vorgesehen sind.

Nach Einrichtung von Fahrradstraßen wurden öffentlichkeitswirksam Banner über die Straßen gespannt, um auf die neuen Regelungen hinzuweisen. Dies leistet auch einen Beitrag zur verbesserten Wahrnehmung des Radverkehrs in der Stadt. Die Information über die Neuregelung ist darüber hinaus ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Zur Förderung des Radverkehrs zu den Schulen wurden in der jüngeren Vergangenheit deutliche Vorkehrungen getroffen. Mit 800 neuen

Rahmenhaltern an der kooperativen Gesamtschule verbesserte die Stadt die Fahrradpark-situation deutlich. Für die Zuwegung zur Schule wurde darüber hinaus eine Zufahrtsstraße als Fahrradstraße ausgewiesen und ein signalisierter Knotenpunkt fahrradfreundlich umgestaltet.

Für die vom ADFC geführte Selbsthilfwerkstatt stellt die Stadt die Räumlichkeiten kostenlos zur Verfügung. Die Finanzierung erfolgt durch Eigenmittel des ADFC und durch Spenden. Der besondere Ansatz ist, dass nicht nur Angebote für geflüchtete Menschen bestehen, sondern gleichzeitig auch für sozial benachteiligte Menschen ein Angebot für kostengünstige Fahrräder und Reparaturen geschaffen wird. Dieser Integrationsansatz hat sich sehr gut entwickelt und wird von allen Bevölkerungsteilen positiv wahrgenommen. So stammen viele der angebotenen Fahrräder, Helme, Schlösser, Ersatzteile und Werkzeuge aus Spenden bzw. wurden über Spenden finanziert. Kinderfahrräder werden grundsätzlich nur in Verbindung mit einem Fahrradhelm abgegeben.



Bei der Umgestaltung der Außenanlagen am Schulzentrum wurden an mehreren Standorten zahlreiche Fahrradparkplätze geschaffen.

Foto: Edwin Süsselbeck/AGFK



Straßenbanner weisen auf neu angelegte Fahrradstraßen hin.

Foto: PGV-Alrutz



Für die Fahrradwerkstatt des örtlichen ADFC stellt die Stadt kostenfrei die Räumlichkeiten zur Verfügung.

In Kooperation mit der Selbsthilfwerkstatt werden darüber hinaus Aktionen wie Lichtchecks und Projekttag an Schulen durchgeführt. Auch der Aufbau einer eigenen Schülerwerkstatt wird derzeit geprüft.

Die Kommunalverwaltung geht bei der Förderung des Radverkehrs mit gutem Beispiel vor-

an und bietet den Mitarbeitenden Diensträder an, darunter ein Pedelec und ein Lastenrad. Duschmöglichkeiten, Umkleiden und Werkzeug sind vorhanden, sodass die Anreise mit dem eigenen Rad komfortabel ist.

Auch die Teilnahme am STADTRADELN fördert die Stadt, beispielsweise indem sie ein Radler-

frühstück organisiert. Andere Akteure tragen ebenfalls dazu bei, den Aktionszeitraum mit besonderen Angeboten aufzuwerten.

Text: Linn Schröder, Elke Willhaus, PGV-Alrutz

Kontakt: Axel Schedler,

Stadt Hemmingen,

axel.schedler@stadthemmingen.de

Foto: Edwin Süsselbeck/AGFK



Auch auf dem Weg zur Bushaltestelle kommt das Rad zum Einsatz.

Die Jury beeindruckte ...

das besonders gute Zusammenspiel der Akteure. Sowohl innerhalb der Verwaltung als auch mit der Politik, den Verbänden, der Region Hannover und den Nachbarkommunen wird eng und konstruktiv zusammengearbeitet.

Als besonders gelungenes Projekt der Kooperation kann die Selbsthilfwerkstatt des ADFC Hemmingen hervorgehoben werden. Als integriertes Projekt bietet sie sowohl Geflüchteten als auch sozial benachteiligten Bürgerinnen und Bürgern Möglichkeiten, kostengünstig ein Fahrrad zu erwerben oder unter fachkundiger Anleitung zu reparieren.

Bei dem Ausbau straßenbegleitender Infrastruktur sieht die Jury Nachholbedarf. In Zusammenhang mit den Großvorhaben wie der Stadtbahnverlängerung und der Umgestaltung der alten B 3 ergeben sich Aufgaben, die mit den derzeitigen personellen und finanziellen Ressourcen kaum geleistet werden können.

Stadt Nordhorn

Das Stadtbild Nordhorns wird von den Wasserwegen wie der Vechte und dem Nordhorn-Almelo-Kanal geprägt. Zugleich besteht eine hohe Affinität der Nordhorner Bevölkerung zum Radverkehr, die überall sichtbar ist. Das zeigt eindrucksvoll der im Jahr 2017 ermittelte Radverkehrsanteil von 40 Prozent am Modal Split. Mit diesem Wert nimmt die 55.000 Einwohnerinnen und Einwohner zählende Stadt einen bundesweiten Spitzenplatz ein. Hier drückt sich auch die Mentalität der Bevölkerung und ihre Liebe zum Fahrrad aus, die durch die Nachbarschaft zu den Niederlanden geprägt ist.

Dementsprechend nutzt die Bevölkerung das Fahrrad selbstverständlich im Alltag und die Stadtverwaltung berücksichtigt es bei der städtebaulichen Planung und der Umsetzung der Planungsvorhaben als gleichwertiges Verkehrsmittel. In allen Bereichen denkt die Verwaltung den Radverkehr ganz selbstverständlich und prioritär mit. Bei der Erschließung von Wohngebieten beispielsweise wird dem Rad- und Fußverkehr eine direkte Anbindung ermöglicht, hierzu werden auch Brücken über die zahlreichen Wasserläufe realisiert. Der Kfz-Verkehr hingegen wird um die Gebiete herumgeleitet und muss dementsprechend längere Wege in

Kauf nehmen. So ist z. B. die Erreichbarkeit der Innenstadt zu Fuß oder mit dem Rad im direkten Vergleich zur Kfz-Nutzung vielfach schneller und attraktiver. Diese Planungsphilosophie wird in Nordhorn breit mitgetragen; Politik, Verwaltung und Bevölkerung ziehen hier an einem Strang. Für diesen gemeinsamen Austausch wurden verschiedene Bürgerbeteiligungsformate wie „gemeinsam Nordhorns Radwege planen und optimieren“ veranstaltet.

Ein weiteres Beispiel für die ambitionierte Radverkehrsförderung in Nordhorn ist der Komfort-Radweg entlang des Nordhorn-Almelo-Kanals. Er bindet die Nordhorner Innenstadt an die Niederlande an. Dabei verläuft er straßenunabhängig in unmittelbarer Nähe der großen Bevölkerungsschwerpunkte der Stadt, an die er über zahlreiche Brücken angebunden ist. An sieben Stellen unterquert der Radverkehr Straßen kreuzungsfrei. An zwei weiteren Stellen quert er Straßen bevorrechtigt. Durch entsprechende Beschilderung, Aufpflasterung, Roteinfärbung und Einengung der Straßenfahrbahn werden die Querungsstellen gut sichtbar für alle Verkehrsteilnehmenden gestaltet. Bevor sie die veränderte Vorfahrtsregelung umsetzte, analysierte die Verwaltung durch verschiedene Test-

fahrten alle Fahrbeziehungen genau, um die größtmögliche Sicherheit zu erlangen. So wurde z. B. zur Herstellung der erforderlichen Sichtbeziehungen mit einem Anlieger vereinbart, die Hecke zu versetzen, um eine gute Sicht zu ermöglichen. Auch hier zeigt sich das gute Miteinander aller bei der Radverkehrsförderung.

Honoriert wurden diese Maßnahmen im Jahr 2018. Nordhorn gewann mit dem Komfortradweg den dritten Platz des deutschen Fahrradpreises in der Kategorie „Infrastruktur“ und den „Zukunftspreis Klima kommunal 2018“.

Als vorbildlich ist darüber hinaus die laufende konsequente Kennzeichnung von Pollern – nicht nur im Zuge des Komfortradweges, sondern im gesamten Stadtgebiet – zu nennen.

Auf gute Sichtbarkeit setzt Nordhorn auch bei der Kennzeichnung von Fahrradstraßen. Diese sind im Stadtgebiet einheitlich gestaltet: Unter anderem erfolgt jeweils am Beginn und Ende eine Grüneinfärbung über die volle Fahrbahnbreite in Verbindung mit einem Fahrradpiktogramm. So werden alle Verkehrsteilnehmenden deutlich auf die Einfahrt in eine Fahrradstraße hingewiesen.



Für den Fahrradtransport von Gruppen hält ein Busunternehmen einen Spezialanhänger vor.



Die Komfortroute wurde gegenüber Nebenstraßen bevorrechtigt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurden an dieser Kreuzung die Sichtverhältnisse durch verschiedene Veränderungen deutlich verbessert.

Auch beim Thema Parken werden die Förderung und der Stellenwert des Radverkehrs deutlich. Beispielsweise wurden an mehreren Standorten im Stadtgebiet Kfz-Stellplätze zu Fahrradstellplätzen umgewidmet. Insgesamt ist in den zentralen innerstädtischen Bereichen ein sehr gutes Angebot an anspruchsgerechten Fahrradabstellanlagen zu finden.

Mit der Reaktivierung einer alten Bahntrasse verfügt Nordhorn seit dem Sommer 2019 wieder über einen Bahnanschluss. Sowohl bei der Anschaffung der Fahrzeuge als auch bei der Gestaltung der Haltepunkte wurde die Verknüpfung mit dem Fahrrad mitgedacht. Jeder Wagen der neuen Züge hat einen großzügigen Bereich für die Fahrradmitnahme. An den Haltepunkten im Nordhorner Stadtgebiet sind die Fahrradabstellanlagen in unmittelbarer Nähe zum Gleis zu finden.

Neben der Infrastruktur bietet Nordhorn auch im Bereich Service attraktive Angebote. Diese reichen von der Leihmöglichkeit von Fahrrädern, Pedelecs und Lastenrädern bis zu öffentlichen Luftpumpen und Servicesäulen. Ein moderner Anhänger ermöglicht zudem den Transport von Fahrrädern und Pedelecs auch für größere Gruppen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bestehen zielgruppenspezifische Angebote. Ein Schwerpunkt ist dabei u. a. das Radfahrtraining für „Frauen aus aller Welt“. Hierbei wird besonders für Migrantinnen, aber auch andere interessierte Frauen sichere eigenständige Mobilität geübt. Ein Erfolgsfaktor für dieses Projekt ist, dass es systematisch aufgebaut über mehrere Tage durchgeführt wird. Es beginnt im geschützten Raum und endet mit einer gemeinsamen, längeren Radtour.

Ein weiterer Aspekt, der auch der Sicherheit dient, ist die Fahrradstreife der Polizei. Die Beamtinnen und Beamten können nicht nur auf den vielen selbstständig geführten Verbindungen im Radverkehrsnetz Präsenz zeigen, sondern sind für die Bevölkerung auch leichter anzusprechen als eine Streife im Auto.

Durch eine enge Zusammenarbeit mit dem Landkreis Graftschaft Bentheim sowie den deutschen und niederländischen Nachbarkommunen konnte Nordhorn auch viel für den Freizeit- und touristischen Radverkehr erreichen. Realisiert wurden z. B. die „Graftschafter Fietsenroute“ und die Route „United-Countries-Tour“. Aber auch die Förderung des

Alltagsradverkehrs wird im Zuge des regionalen Radnetzes mitgedacht.

Um die Vielzahl der Projekte für den Radverkehr auch adäquat umsetzen zu können, ist eine vergleichsweise hohe personelle und finanzielle Ausstattung vorgesehen.

Text: Linn Schröder,

Elke Willhaus, PGV-Alrutz

Kontakt: Anne Kampert,

Stadt Nordhorn,

anne.kampert@nordhorn.de

Die Jury beeindruckte ...

dass der Radverkehr im Zuge des Verwaltungshandelns und bei den politischen Entscheidungen als gleichberechtigtes Verkehrsmittel berücksichtigt wird. Die Umsetzung der Maßnahmen folgt einer Gesamtstrategie, bei der alle Beteiligten konsequent zusammenarbeiten.

Beispielhaft kann hierfür das Vorgehen zur Erschließung von Wohngebieten nach niederländischem Vorbild genannt werden, bei dem für den Radverkehr direkte, kurze Verbindungen geschaffen werden.

Damit sind viele Ziele per Fahrrad schneller zu erreichen. Aber auch der Ausbau des Komfortadweges mit den geschaffenen Bevorrechtigungen steht für diese Gesamtstrategie. Diese konsequente Radverkehrsförderung zeigt sich im Stadtbild und im positiven Fahrradklima, das in der Stadt spürbar ist.

Aufgaben für die Zukunft sieht die Jury insbesondere in der Sanierung der veralteten Wegeinfrastruktur im Zuge der Hauptverkehrsstraßen und in der besseren Berücksichtigung des Radverkehrs an den signalisierten Knotenpunkten.

Foto: Edwin Süsselbeck/JAGFK



Auch der neue Bahnhaltepunkt in Nordhorn-Blanke war Teil der Jury-Bereisung.

Foto: Edwin Süsselbeck/JAGFK



Fahrradstraßen werden im Eingangsbereich großflächig markiert.

Foto: Edwin Süsselbeck/JAGFK



Wohngebiete sind für Zufußgehende und Radfahren eng miteinander verknüpft, Kfz-Führende müssen außen herum fahren.

Foto: PGV-Alrutz



Mehr Sicherheit durch klare Führungen: Der Radverkehr in die Fahrradstraße geradeaus wird direkt in die Geradeausspur geführt.

Regionalverband Großraum Braunschweig

Der Regionalverband Großraum Braunschweig ist für die Regionalplanung und -entwicklung sowie den öffentlichen Personennahverkehr des Verbandsgebietes zuständig. Dieses umfasst die kreisfreien Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie die fünf Landkreise Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel. Damit setzt sich der Regionalverband für eine nachhaltige Mobilität für über eine Millionen Menschen ein.

Der Regionalverband ist ein kommunaler Zusammenschluss mit ausgewählter Zuständigkeit. Deshalb wird der Regionalverband aufgrund seiner Aktivitäten als „Impulsgeber Fahrradmobilität“ ausgezeichnet.

Das Thema Radverkehr ist beim Regionalverband schon länger verankert und in den verschiedenen Fachbereichen gut integriert und wird umfassend mitgedacht. Wichtige konzeptionelle Grundlage für die Radverkehrsförderung war im Jahr 2005 das „Regionale Radverkehrskonzept“. Zehn Jahre später folgte der Masterplan Radtourismus. Auch der Nahverkehrsplan und das regionale Raumordnungsprogramm beinhalteten wichtige Bausteine der

Radverkehrsförderung im Zuständigkeitsbereich des Regionalverbands. Der aktuell in Aufstellung befindliche Verkehrsentwicklungsplan (Masterplan Mobilität) integriert den Radverkehr in alle relevanten verkehrlichen Belange. In ihm sind u. a. die angestrebte Gleichberechtigung des Radverkehrs im Straßenverkehr und das Ziel einer kontinuierlichen Steigerung des Radverkehrsanteils, der im Jahr 2015 im Verbandsgebiet zwölf Prozent betrug, vorgesehen. Um diese Ziele und die vielfältigen Aufgaben gut bewältigen zu können, hat der Regionalverband finanzielle und personelle Vorkehrungen getroffen.

Darüber hinaus erweitert der Regionalverband sein Aufgabenspektrum, wenn die Verbandsglieder Bedarf anmelden. So wurden in jüngster Vergangenheit Machbarkeitsstudien zu Radschnellverbindungen im Auftrag des Regionalverbands erstellt. Diese bis zur Baureife weiterzuentwickeln, ist eine wichtige Aufgabe des Regionalverbands. Die Verknüpfung der Verkehre ist für den Regionalverband als Aufgabenträger des ÖPNV ein weiterer zentraler Baustein seiner Aktivitäten. Maßnahmen hierzu plant der Regionalverband, der auch die Hälfte der ver-

bleibenden Kosten nach Abzug der üblichen Landesförderung in Höhe von bis zu 75 Prozent, übernimmt.

Der Nahverkehrsplan sieht die anspruchsgerechte Ausstattung der Bike+Ride-Anlagen mit Fahrradabstellplätzen vor. Dies hat der Regionalverband konsequent umgesetzt: Waren es im Jahr 2015 noch 45 Bahnhöfe und Haltepunkte des ÖPNV, für die Handlungsbedarf gesehen wurde, so hat sich die Zahl in nur vier Jahren auf 15 reduziert.

Mit seinem 1.000 Bügel-Programm stattet der Verband Kommunen in der Region mit Fahrradbügeln aus. Diese werden vor allem an Bahnhöfen und Bushaltestellen installiert. In 2018/19 wurden insgesamt 1.800 Bügel verteilt. Ein weiteres wichtiges Vorhaben im Zusammenhang mit der Förderung von Bike+Ride sind Stationsrahmenpläne. Sie werden modellhaft für neun Bahnhöfe und drei Bushaltestellen ausgehandelt und können späteres Vorbild für weitere Stationen im Verbandsgebiet werden.

Auch in der Verbesserung der Fahrradmitnahme sieht der Regionalverband eine bedeuten-



Foto: Regionalverband Großraum Braunschweig

Auch der Regionalverband hat ein 1.000-Bügel-Programm aufgelegt.



Foto: Regionalverband Großraum Braunschweig

Das Großevent „Sattelfest“ hat eine Klammer zwischen den Verbandsmitgliedern geschaffen.



Foto: Regionalverband Großraum Braunschweig

Als Aufgabenträger ist der Regionalverband auch für die Fahrradmitnahme in Zügen zuständig.

Foto: Regionalverband Großraum Braunschweig



„Ich warte auf Dich.“ Mit diesem oder ähnlichen Sprüchen wurden die Fahrradbügel aus dem 1.000-Bügel-Programm versehen.

de Aufgabe für die Verkehrsunternehmen. Vor allem in Bussen soll die Möglichkeit zur Fahrradmitnahmen verbessert werden. Auch an Serviceangebote wird gedacht: In den ENNO-Zügen, die zwischen Hildesheim, Braunschweig, Wolfsburg und Hannover verkehren, wurden Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder eingerichtet.

Um den Radverkehr auch im eigenen Haus weiter zu fördern, hat der Regionalverband eine interne Interessensabfrage zu Diensträdern und Leasingangeboten durchgeführt. Die Resonanz der eigenen Mitarbeitenden war überaus positiv. Dementsprechend wird ein Angebotsausbau bis hin zur Errichtung einer eigenen Mobilitätsstation geprüft. Damit würde der Regionalverband eine Vorbildfunktion auf Verbandsebene übernehmen.

Eine wesentliche Funktion für seine Mitglieds-kommunen übernimmt der Regionalverband durch seine Fördermittelberatung und die Informationsvermittlung über das regionale Radportal. Darüber hinaus koordiniert der Regionalverband mehrere Gremien wie den „Arbeitskreis Radmobilität“ oder die Beiräte, die z. B. die Erstellung des „Masterplan Mobilität“ begleiten. Diese Gremien dienen auch der Vernetzung der Kommunen untereinander.

Das „Kommunalforum“ dient zur Informationsvermittlung und zum Erfahrungsaustausch unter den Gebietskörperschaften. Verschiedene Aktionen und Projekte wie das mehrfach veranstaltete Event „Sattelfest“ oder die Ausrichtung einer Fahrradkommunalkonferenz tragen zur Förderung des Fahrradklimas auf Verbandsebene bei.

Die ursprünglich für das „Sattelfest“ veranschlagten finanziellen Mittel stehen nun, da die Kommunen solche Veranstaltungen mittlerweile selber organisieren, zur Förderung anderer Maßnahmen, die dem Radverkehr dienen, bereit. Weiterhin wird über die Realisierung eines Regionsradweges nachgedacht.

Auch wenn derzeit noch keine unmittelbaren Zuständigkeiten für die Verkehrssicherheit beim Regionalverband liegen, soll dieses wichtige Thema z. B. im Zusammenhang mit den angebotenen Beratungs- und Informationsangeboten zukünftig mitgedacht werden.

Text: Linn Schröder, Elke Willhaus, PGV-Alrutz

Kontakt: André Menzel,
Regionalverband Großraum Braunschweig,
andre.menzel@regionalverband-braunschweig.de

Foto: Regionalverband Großraum Braunschweig



In Zügen stehen Steckdosen zur Verfügung, um Pedelecs aufzuladen.

Die Jury beeindruckte ...

die breite Verankerung der Radverkehrsförderung, die vom Regionalverband Großraum Braunschweig als Querschnittsaufgabe verstanden wird. Als wichtige Maßnahmen werden die Erstellung der übergeordneten Konzepte, die sehr gute Vernetzung durch die verschiedenen Gremien, das Radportal und die vielfältigen Beratungsleistungen gesehen. Aktuell sind die geplanten Rahmenvereinbarungen, das 1.000-Bügel-Programm und die Rad-schnellverbindungen als wichtige Aufgaben

benannt und werden von der Jury besonders gewürdigt.

Für die Zukunft ist es der Jury wichtig, dass der Regionalverband Großraum Braunschweig alle Handlungsfelder, die für die Zertifizierung Relevanz haben, im Blick behält und eine entsprechende Beratung insbesondere auch im Hinblick auf den Vernetzungsgedanken vornimmt. Darüber hinaus sollen die vielfach angedachten guten Ideen und Planungen weiter angegangen und umgesetzt werden.

Die neuen AGFK-Mitgliedskommunen

Die neuen AGFK-Mitgliedskommunen

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK) umfasst aktuell 54 Mitgliedskommunen. Seit ihrer Gründung im Jahr 2015 hat sich die Mitgliederzahl nahezu verdoppelt. 72 Prozent der Bevölkerung in Niedersachsen und Bremen leben aktuell in einer Mitgliedskommune der AGFK.

Die AGFK bildet ein wertvolles Netzwerk für Kommunen und unterstützt diese in ihren Bemühungen, den Radverkehr zu fördern. Sie ist Plattform für Kommunen, um sich untereinander auszutauschen und gegenseitig vom vorhandenen Erfahrungsschatz zu profitieren. Thematische Arbeitskreise bieten die Möglichkeit, Fragen zur Radverkehrsförderung zu erörtern und Lösungen zu finden. Veranstaltungen

und Fortbildungen, Vorlagen, Angebote zur Öffentlichkeitsarbeit und Ausleihmöglichkeiten von Radzählgeräten runden das Angebot der AGFK ab.

Die AGFK begrüßt herzlich ihre neuen Mitglieder: Samtgemeinde Elbmarsch, Gemeinde Rhaderfehn, Samtgemeinde Thedinghausen und die Hansestadt Stade.

Voraussetzungen für eine Mitgliedschaft

Jede Kommune in Niedersachsen und Bremen kann Mitglied werden. Folgende Kriterien sind Voraussetzung für eine Mitgliedschaft:

- Die Kommune hat eine politische Grundsatzenscheidung für die kommunale Radverkehrsförderung getroffen.
- Innerhalb der Kommunalverwaltung steht eine feste Ansprechperson für den Radverkehr zur Verfügung.
- Die Kommune arbeitet darauf hin, die Voraussetzungen für die Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ zu erfüllen.
- Die Kommune ist bereit, in der AGFK mitzuarbeiten und sie zu unterstützen, bei-

spielsweise durch die aktive Teilnahme an der Mitgliederversammlung, dem ständigen Arbeitskreis Radverkehr, in einer thematischen Arbeitsgruppe oder durch die Bereitschaft zur Unterstützung oder Ausrichtung von Veranstaltungen und Ähnlichem.

- Die Kommune zahlt den Mitgliedsbeitrag der AGFK.

Gemeinde Rhaderfehn

Die Gemeinde Rhaderfehn umfasst zehn Ortsteile mit einer Gesamtfläche von 103 km². Es leben rund 18.200 Einwohner in Rhaderfehn. Landwirtschaftlich genutzte Flächen bilden mit Wald-, Wasser- und Wohngebieten eine harmonische Einheit. Im Jahr 2018 ist die Gemeinde mit den Ortsteilen Westrhaderfehn und Rhadermoor als „staatlich anerkannter Erholungs-ort“ ausgezeichnet worden.

Das Gemeindegebiet ist touristisch in das Binnenland des Südlichen Ostfrieslands im Land-

kreis Leer eingebunden. Das 3.500 km lange Radverkehrsnetz von Ostfriesland ist ausführlich beschildert und sehr facettenreich.

Die Gemeinde Rhaderfehn verfügt über vier eigene Themenrouten. Diese beziehen sich auf die landschaftlichen und kulturellen Gegebenheiten der Gemeinde. Die Routen sind jeweils zwischen 20 und 30 km lang. Alle Routen führen an touristischen Sehenswürdigkeiten entlang, unter anderem an Mühlen, dem Fehn- und Schifffahrtsmuseum sowie besonderen Landschaftsformen. Die Touren sind umfangreich ausgeschildert und begleitend dazu kann

ein kostenloser Streckenplan genutzt werden. Es wurde darauf geachtet, dass die Radrouten größtenteils über verkehrsberuhigte Straßen führen, die Straßenverhältnisse radgeeignet sind und Schattenplätze zur Verfügung stehen.

Die Gemeinde Rhaderfehn veranstaltet jährlich geführte Sondertouren mit dem Rad, wie z. B. Krimtouren, Kirchentouren und Geschichtstouren.

Weitere überörtliche Rad- und Wanderwegen wie die Deutsche Fehnroute, die Moorerlebnisroute und der Ostfriesland-Wanderweg sind in die regionalen Radkarten integriert und ausgeschildert.

Rhaderfehn ist u. a. Mitglied der AGFK geworden, um über den Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedern wertvolle Ideen und Anreize zur Radverkehrsförderung für die Gemeinde Rhaderfehn zu erhalten.

Text/Kontakt: Miriam Kulesa,
Gemeinde Rhaderfehn,
m.kulesa@ti.rhaderfehn.de



Hahnentanger-Mühle



Mit dem Rad entlang der Themenroute „Rhaderfehn erfahren“

Hansestadt Stade

Die Hansestadt Stade liegt im nördlichen Niedersachsen an der Elbe und gehört zur Metropolregion Hamburg. Mit nahezu 50.000 Einwohnern in der Kernstadt und den vier Ortschaften ist sie Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises und das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des Elbe-Weser-Raums. Eine historische Altstadt mit zahlreichen Fachwerkhäusern, ein zentraler Hafen und die Schwinge, ein Nebenfluss der Elbe, prägen das Gesicht der über 1.000 Jahre alten Stadt.

Wer die Stadt und seine Umgebung per Rad erkunden möchte, findet hier optimale Voraussetzungen: Das überwiegend flache Relief und die relativ kurzen Distanzen bieten optimale Bedingungen, um mit dem Fahrrad in und um die Stadt unterwegs zu sein. Die Radfernwege „Nordseeküsten-Radweg“, „Elberadweg“, „Vom Teufelsmoor zum Wattenmeer“ und „Mönchsweg“ sowie die thematische regionale „Obstroute“ führen durch die Stadt und bieten Radfahrenden schöne Blicke auf die Hansestadt.

In den letzten Jahren wurden diverse Verbesserungsvorschläge aus dem Radverkehrskonzept von 1999 in der Stadt umgesetzt; insbesondere der dem heutigen Stand der Technik entsprechende Aus- und Neubau von Radwegen wurde

dabei realisiert. Zudem wurde und wird die Radwegebenutzungspflicht überprüft.

Um den Belangen des Radverkehrs verstärkt gerecht zu werden und den Radverkehrsanteil deutlich zu steigern, wurde im August 2019 ein neuer Verkehrsplaner eingestellt, der das Radverkehrskonzept aus dem Jahre 1999 überarbeiten und auf die heutigen Belange anpassen wird. Dabei sind insbesondere die bessere Anbindung der vier Ortschaften an die Innenstadt, geeignete Radwegeverbindungen zu neuen Erschließungsgebieten sowie ein durchgängiges Fahrradroutennetz geplant.

Die Hansestadt Stade ist Mitglied bei der AGFK geworden, weil die Stadt u. a. den Radverkehr deutlich fördern und steigern und damit zugleich Lösungen für die zunehmenden Verkehrs-, Umwelt und Gesundheitsschutzprobleme finden will.

Text/Kontakt: Horst Neumann, Hansestadt Stade, horst.neumann@stadt-stade.de

Samtgemeinde Thedinghausen

Die Samtgemeinde Thedinghausen besteht aus den Mitgliedsgemeinden Blender, Emtinghausen, Riede und Thedinghausen mit insgesamt 25 Ortschaften, in denen rund 15.000 Einwohner leben. Das Samtgemeindegebiet beträgt 152 km².

Insbesondere durch die unmittelbare Lage an der Weser, das gut ausgebaute Radwegenetz, die weitläufige Landschaft und die kulturhistorischen Bauten ist die Samtgemeinde Thedinghausen bei Fahrradtouristinnen und -touristen sowie Tagesausflüglern sehr geschätzt.

Die Samtgemeinde Thedinghausen beteiligt sich an der stetigen Verbesserung und Attraktivitätssteigerung des Weser-Radweges. Darüber hinaus arbeitet sie im Rahmen des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen e. V. mit an der Erstellung eines „Regionalen Mobilitätskonzeptes Radverkehr“.

Als Besonderheiten sind die direkte Lage am Weser-Radfernweg und am Geest-Radweg



Radfahren in der Samtgemeinde Thedinghausen



Radverkehrswegweisung in der Samtgemeinde Thedinghausen

sowie die örtlichen Radwege Blender-Tour und Emtinghausen-Riede-Tour und die Themenradwege Liebestour, Kirchen-Radweg, Weser-Fährweg, Meliorationstour und Weser-Radweg Verden-Hoya (allesamt Tagestouren zwischen 30 und 60 km) zu nennen.

Die Samtgemeinde arbeitet zusammen mit dem Landkreis Verden und den Gemeinden Dörverden und Kirchlinteln sowie der Stadt Verden an einem Verkehrskonzept für den Südkreis des Landkreises. Darin sind auch Verbesserungen für Radverkehrsbeziehungen vorgesehen.

Darüber hinaus wirkt die Samtgemeinde Thedinghausen dabei mit, bestehende Lücken im Radwegenetz zu schließen, die insbesondere an einer Kreisstraße und zwei Landesstraßen bestehen. Dabei sieht die Kommune eine verbesserte Weserquerung am Weserwehr Intschede für den Radverkehr als dringlich an.

Vom Beitritt zur AGFK erhofft sich die Samtgemeinde Unterstützung in Form von Informationen und Gestaltungsvorschlägen für zukünftige Planungen. In Gemeinschaft mit anderen Kommunen kann sie so der Förderung des Radverkehrs mehr Nachdruck verleihen.

Text/Kontakt: Anna Buschmann, Samtgemeinde Thedinghausen, buschmann@thedinghausen.de



Radfahrende entdecken den Stader Hansehafen



Familienerlebnis am Stader Fischmarkt

Mit Radverkehr gewinnen

Finanzen



Wer den Radverkehr fördert, schont den Haushalt von Kommunen und Ländern. Im Vergleich zu vielen anderen Maßnahmen im Verkehrsbereich haben viele Radverkehrsmaßnahmen einen herausragenden Kosten-Nutzen-Index. Wenn mehr Menschen das Fahrrad nutzen, können zudem teure Bauprojekte für andere Verkehrsträger kleiner und damit kostengünstiger ausfallen.

Verkehrsfluss



Radfahrerinnen und Radfahrer sind gut für den Autoverkehr: Je mehr Menschen mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind statt mit dem Pkw, desto zügiger kommt der verbleibende Kfz-Verkehr voran. Da 40 bis 50 Prozent der Autofahrten in deutschen Großstädten kürzer als fünf Kilometer sind, ist der Umstieg aufs Fahrrad in vielen Fällen möglich. Die Verlagerung verbessert den gesamten Verkehrsfluss.

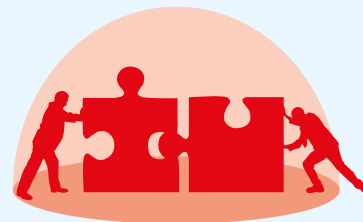
Viele Städte und Gemeinden fördern den Radverkehr. Oft sind die positiven Effekte größer als gedacht: Wo gute Bedingungen für das Radfahren geschaffen werden, entsteht weit mehr als ein paar gute Wege und Abstellanlagen für Radfahrende. Wie weitreichend die Auswirkungen der Radverkehrsförderung sind und auf wie vielen verschiedenen Ebenen sie wirken, zeigt diese AGFK-Grafik, die es auch als Poster gibt.

Umwelt



Autolärm und Abgase belasten Menschen und Umwelt. Wird ein Teil des Kfz-Verkehrs in der Stadt auf den Radverkehr verlagert, kann der gewonnene Platz für mehr Grünflächen genutzt werden. Dies verbessert die Luftqualität in doppelter Hinsicht. Gleichzeitig verringert sich die Versiegelung von Verkehrsflächen. Das senkt im Sommer die Temperaturen in der Stadt und verbessert den Wasserhaushalt. Letztendlich profitiert davon neben der lokalen Umwelt auch das gesamte Klimasystem.

Soziale Gerechtigkeit



Wer am gesellschaftlichen Leben teilnehmen möchte, muss mobil sein. Mit dem Fahrrad kommen Menschen verschiedener Alters- und Gesellschaftsgruppen schnell, einfach und bequem ans Ziel. Wer Radverkehr fördert, ermöglicht mehr Menschen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.



Lebensqualität



Studien machen deutlich: Kommunen mit hohem Radverkehr sind bei ihren Bewohnerinnen und Bewohnern ebenso wie bei Besucherinnen und Besuchern beliebt. Denn Radverkehr verbraucht wenig Fläche, ist leise und produziert keine Abgase. Erfolgreiche Städte sind attraktiv. Sie haben viele Grünflächen, belebte Parks, belebte Straßen und vielen Oasen mit hoher Aufenthaltsqualität.

Chancen zur Stadtgestaltung



Wie sieht eine zukunftsfähige Stadt aus? Wenn der vorhandene Straßenraum zugunsten des Radverkehrs umgestaltet wird, benötigt der Verkehr insgesamt weniger Platz. Die frei werdenden Flächen können Planerinnen und Planer zu neuem Leben erwecken: u. a. zum Wohnen, Leben, Arbeiten und um einander zu begegnen.

Wirtschaft & Handel



Wer Rad fährt, kommt wieder. Einzelhändlerinnen und Einzelhändler in Städten mit viel Radverkehr wissen das. Ihre Kundinnen und Kunden auf zwei Rädern kommen Untersuchungen zufolge häufiger vorbei und geben pro Woche deutlich mehr Geld aus als Autofahrende. Dabei hat sich gezeigt: Radfahrende sind treu und kaufen lokal. Zudem beleben sie die Einkaufsbereiche und machen diese damit für alle attraktiver.

Gesundheit



Bewegungsarmut ist ein sehr verbreitetes Problem, das die Gesundheit beeinträchtigt und so gesamtgesellschaftliche Kosten verursacht. Radfahren kann dem entgegenwirken: Es ist gesund und hält fit. Wer das Fahrrad für seine Alltagswege nutzt, erhält sich ohne großen Aufwand eine Grundfitness. Dies fördert die Gesundheit. Zudem wirkt sich Radfahren meist positiv auf die Stimmung aus, was psychischen Erkrankungen entgegenwirken kann.

Verkehrssicherheit



Vision Zero, also null Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr, ist ein wichtiges Ziel. Hochwertige Radverkehrsanlagen leisten einen wichtigen Beitrag, um diese Vision zu erreichen. Eine gute Infrastruktur reduziert Gefahrenquellen. Häufig ist es ihr zu verdanken, dass Fehler einzelner Verkehrsteilnehmender nicht zu schweren Unfällen führen. Wo zudem viele Radfahrende unterwegs sind, rechnen Kfz-Fahrerinnen und -Fahrer mit ihnen und übersehen sie seltener. So werden Unfälle verhindert.

Radverkehr auf dem Siegereppchen



Viele Bauprojekte im Bereich der Verkehrsinfrastruktur überschreiten gemäß standardisierter Kosten-Nutzen-Analysen nur knapp den Mindestwert 1,0. Beim RS1 beträgt dieser Wert 4,8. Übersetzt heißt das: Jeder investierte Euro bringt 4,80 Euro ein. Ähnlich positive Ergebnisse lassen sich mit vielen anderen Maßnahmen und insbesondere kleineren Projekten zur Radverkehrsförderung erzielen.

Illustrationen: K design

Viele Kommunen haben sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil zu steigern. Die Gesellschaft gewinnt mit jeder Maßnahme, die das Radfahren stärkt – auf ganz unterschiedlichen Ebenen. Viele wichtige Vorteile und Synergien der Radverkehrsförderung zeigen sich erst im Nachhinein oder indirekt. Folgende Bereiche gewinnen daher aus Sicht der AGFK gemeinsam, wenn der Radverkehrsanteil steigt, und teilen sich daher – bildlich gesprochen – in der Grafik auf den Seiten 22 und 23 symbolisch das Siegereppchen.

Finanzen

Investitionen in den Radverkehr schonen die öffentlichen Haushalte. Dies zeigt das Beispiel des Radschnellwegs RS1 in Nordrhein-Westfalen. Noch gelten die Autobahn 40 und die Zugstrecke Duisburg–Essen–Dortmund als Hauptschlagadern für viele Pendlerinnen und Pendler im Ruhrgebiet. Diese Situation wird der RS1 zwischen Duisburg und Hamm entschärfen. Mit 101,7 Kilometern ist er der längste Radschnellweg Europas. 50.000 Autofahrende werden nach der Prognose täglich zum Umsteigen auf das Rad bewegt. Die Bausumme von 184 Millionen Euro klingt zuerst hoch, jedoch kostet ein Kilometer Autobahn im Schnitt rund zehn Millionen Euro. In Ballungsräumen wie dem Ruhrgebiet sind die Kosten nochmals wesentlich höher.



Verkehrsfluss

Das Fahrrad kann viele Autofahrten ersetzen. 40 bis 50 Prozent aller Strecken, die in deutschen Großstädten mit dem Auto zurückgelegt werden, sind kürzer als fünf Kilometer. Auf dieser Distanz ist das Fahrrad unschlagbar schnell. Schließlich spart man sich nicht nur den zähen Stadtverkehr, sondern auch den Fußweg zum Parkplatz. Wenn sich



Teile des Verkehrs aufs Rad verlagern, profitiert auch der verbleibende Kfz-Verkehr, der störungsfreier fließen kann.

In den Niederlanden wird der Autostau auch außerhalb der Zentren mit langen, gut ausgebauten Radwegen bekämpft. In der Provinz Nord-Brabant wurde 2014 sogar auf den Bau einer weiteren Autobahnspur verzichtet. Das gelang durch das Projekt „B-Riders“, das 2.300 Autofahrerinnen und Autofahrer anmietete, mit E-Bikes zur Arbeit zu pendeln. Der Stau verringerte sich und die neue Autobahnspur war nicht mehr nötig.

Wirtschaft und Handel

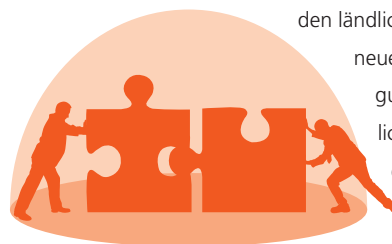
Konsequente Radverkehrsförderung lohnt sich besonders für den Einzelhandel. Studien zeigen: Nur knapp ein Drittel der Menschen kauft gezielt ein, die Mehrheit shoppt spontan. Daher sind Radfahrende, die sich mit

niedrigen Geschwindigkeiten fortbewegen und schnell reagieren können, eine gute Kundschaft. Internationale Studien zeigen zudem: Menschen, die mit dem Rad unterwegs sind, kommen häufiger in die Geschäfte und geben durchschnittlich etwas mehr Geld aus als diejenigen, die mit dem Auto kommen. Zugleich belebt der Radverkehr die Einkaufsbereiche und macht sie so attraktiver, wodurch sich Menschen länger dort aufhalten.



Soziale Gerechtigkeit

Der Weg zum Supermarkt, die Fahrt zur Arbeit, zu Freunden oder abends ins Kino – wer aktiv am gesellschaftlichen Leben teilnehmen will, muss mobil sein. Insbesondere in Städten ist das Fahrrad eine schnelle und einfache Fortbewegungsart. Zudem ist Radfahren günstig, so dass dieses Verkehrsmittel grundsätzlich vielen Alters- und Gesellschaftsgruppen zugänglich ist. Mit Pedelecs hat sich der Radius erweitert, wodurch sich auch für



den ländlichen Raum neue Fortbewegungsmöglichkeiten eröffnen. Wer Radverkehr fördert, ermöglicht mehr Menschen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Umwelt

Ein höherer Radverkehrsanteil kommt dem Umweltschutz auf mehreren Ebenen zugute. Das zeigt sich am Beispiel Stadtklima: Extreme Hitze macht den Menschen in deutschen Innenstädten immer häufiger zu schaffen. Die Zentren heizen sich deutlich stärker auf als das Umland, weil die Flächen versiegelt sind und es viel Beton und Stein gibt. Die Stadtluft

ist zudem stärker mit Schadstoffen und Feinstäuben aus Kaminen, Fabrikanlagen und dem Verkehr belastet.



Wird ein Teil des Kfz-Verkehrs in der Stadt auf den Radverkehr verlagert, kann der gewonnene Platz für mehr Grünflächen genutzt werden. Weniger versiegelte Flächen sind auch gut für den Wasserhaushalt, da Regenwasser besser versickern kann. Bäume und andere Pflanzen spenden Schatten und tragen über die Verdunstung zur Abkühlung der Umgebungsluft bei. Zusätzlich filtern sie Feinstäube und binden das Treibhausgas Kohlendioxid, was dem globalen Klima zugeht.

Gesundheit

Dass Bewegung gesund ist, ist allgemein bekannt. Dennoch ist Bewegungsmangel zu einem gesamtgesellschaftlichen Problem geworden. Die Weltgesundheitsorganisation empfiehlt 150 Minuten moderate Bewegung pro Woche. Radfahren ist hier eine hervorragende Möglichkeit, die unkompliziert in den Alltag integriert werden kann. Das gleichmäßige Pedalieren fördert die Durchblutung und die Sauerstoffversorgung, der Fettstoffwechsel arbeitet besser, der Stresslevel sinkt und es steigt sogar die Denkleistung.

Eine Studie der Medizinischen Hochschule Hannover hat festgestellt: Radfahren verjüngt die Zellen. Menschen, die nicht regelmäßig Sport treiben, fahren sechs Monate lang mit dem Rad statt mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Auto zur Arbeit. Rund dreieinhalb Stunden verbrachten sie nun pro Woche im Sattel. Sechs

Zellen. Menschen, die nicht regelmäßig Sport treiben, fahren sechs Monate lang mit dem Rad statt mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Auto zur Arbeit. Rund dreieinhalb Stunden verbrachten sie nun pro Woche im Sattel. Sechs



dem Auto zur Arbeit. Rund dreieinhalb Stunden verbrachten sie nun pro Woche im Sattel. Sechs

Monate reichten bereits, um ihr biologisches Alter zu reduzieren – bestenfalls um 15 Jahre.

Lebensqualität

Rund um die Burg Gravensteen im Zentrum von Gent war der Autoverkehr vor ein paar Jahren noch sehr ausgeprägt; Stau war an der Tagesordnung. An heißen Sommertagen war die Luft besonders von Abgasen belastet. Heute ist Gents Innenstadt für Autos gesperrt. Menschen, die zu Fuß oder auf dem Fahrrad unterwegs sind, nutzen den dadurch entstandenen Platz und flanieren dort durch

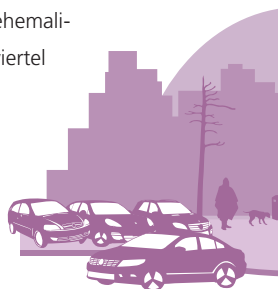


die Gassen und Straßen. Gent ist keine Ausnahme – in New York wurde ein Teil des Times Square für den Autoverkehr gesperrt, in Paris eine Uferstraße entlang der Seine und in Madrid die Innenstadt. Die Folgen ähneln sich überall: Wo Flächen für den Autoverkehr reduziert werden, wird es lebendiger in den Quartieren. Parks und andere Oasen mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen. Davon profitieren auch schwächere Verkehrsteilnehmende wie ältere Menschen und Kinder, für die mehr sichere Orte im öffentlichen Raum entstehen. Zusätzlich nimmt die Lärmbelastung ab und die Luftqualität verbessert sich.

Chancen zur Stadtgestaltung

Wie sieht eine zukunftsfähige Stadt aus? Wenn der vorhandene Straßenraum zugunsten des Radverkehrs umgestaltet wird, können Planerinnen und Planer die frei werdenden Flächen zu neuem Leben erwecken, wie ein Beispiel aus Spanien zeigt.

In Barcelonas ehemaligem Industrieviertel Poblenou spielen Kinder zwischen Blumenkübeln und Tischtennisplätzen auf der Straße, während Erwachsene auf



Bänken sitzen und reden. Die Regierung will den Anteil der Autos am Modal Split in der Stadt um zwanzig Prozent reduzieren. Damit das klappt, wurden in Poblenou die Straßen in Superblocks eingeteilt. Autos können nicht in den Block hineinfahren, sondern werden außen herumgeleitet. Lieferverkehre und Anwohnerinnen und Anwohner werden mit Einschränkungen hineingelassen. Die freigegebenen Flächen wurden – oft auf Wunsch der Bevölkerung – umgenutzt und dienen z. B. als Fußballfelder.

Nicht immer bedarf es so großflächiger Änderungen. Schon kleine Maßnahmen können helfen, Platz zu gewinnen und ihn besser zu nutzen.

Verkehrssicherheit

Radfahren in der Menge ist sicher: Je mehr Radfahrende im Straßenverkehr unterwegs sind, desto sicherer wird es für die Einzelnen. Dieses Phänomen nennen Fachleute „Safety in Numbers“ – Sicherheit in der Masse. Das bestätigte 2015 ein Bericht der Organisation



für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD): Demnach sind Radfahrerinnen und Radfahrer in Ländern, in denen viel

Rad gefahren wird, tendenziell sicherer unterwegs als dort, wo die Leute selten aufs Fahrrad steigen. Allerdings gab der Bericht zu bedenken, dass Radfahrende qualitativ hochwertige Wege bevorzugen. Eine gute Infrastruktur für den Radverkehr vermindert Gefahrenquellen und verhindert oftmals, dass kleine oder große Fahrfehler zu folgeschweren Unfällen führen.



Text: Andrea Reidl und AGFK

Kontakt:
info@agfk-niedersachsen.de

Neues von der AGFK

AGFK verleiht Radzählgeräte

Eine gute Datengrundlage erleichtert Entscheidungen. Dies gilt auch bei der Radverkehrsförderung. Doch die Ermittlung verlässlicher Zahlen ist beim Radverkehr nicht ganz so einfach wie beim Kfz-Verkehr.

Um ihre Mitgliedskommunen bei der Erhebung der Daten zu unterstützen, richtete die AGFK am 6. Dezember 2018 eine Fachveranstaltung zur Radverkehrszählung aus, auf der auch verschiedene Firmen ihre Produkte und Konzepte vorstellten.

Seit diesem Jahr verleiht die AGFK nun Radzählgeräte für den temporären Einsatz an die Mitgliedskommunen. Die Geräte können vor Ort einfach und selbstständig installiert werden, eine Onlineanwendung stellt die Zählraten in Grafiken und Tabellen übersichtlich dar und erleichtert die Auswertung. Mit den Zählgeräten können Radfahrende sowohl auf Ein- als auch Zweirichtungsanlagen gezählt werden. Die Zählung in Fahrradstraßen oder anderen Wegen mit Mischverkehr ist ebenfalls möglich.

Für Mitgliedskommunen ist die Ausleihe kostenlos, lediglich der Weiter- oder Rückversand des Radzählgerätes muss übernommen werden. Bei freien Kapazitäten können auch andere Kommunen die Geräte nutzen, dies ist jedoch nicht kostenfrei. Derzeit werden die Geräte einzeln für eine jeweils vierwöchige Zähldauer verliehen.

Inzwischen haben auch Arbeitsgemeinschaften anderer Bundesländer Interesse an diesem Angebot bekundet und wollen einen ähnlichen Service für ihre Mitgliedskommunen anbieten.



Die AGFK verleiht kostenlos Radzählstationen an ihre Mitgliedskommunen.

Gespräche mit der Landespolitik

Radverkehrsförderung ist nicht nur eine kommunale Aufgabe, vielmehr sind alle Ebenen und Bereiche gefordert. Auch das Land Niedersachsen, das seit vielen Jahren bereits Radverkehrsförderung betreibt, ist hier ein wichtiger Akteur. Um den Stellenwert der Radverkehrsförderung weiter zu steigern, startete die AGFK Ende 2018 eine Gesprächsreihe mit Akteuren der Landespolitik, in deren Zuge alle im Landtag vertretenen Fraktionen kontaktiert wurden.

Vier der fünf Parteien nahmen das Angebot an, sich mit der AGFK auszutauschen. In einer ersten Runde gab es Gespräche mit den verkehrspolitischen Sprecherinnen bzw. Sprechern der SPD, der CDU, von Bündnis 90/Die Grünen und der FDP. Darauf aufbauend wurden und werden Gespräche mit den Fraktionen gesucht. Daneben gab es im März den ersten landesweiten AGFK-Politalk zum Stand und zu den Erfordernissen der Radverkehrsförderung in Niedersachsen (siehe hierzu Seiten 28 und 29).

Neuerungen im AGFK-Beirat

Mit der Satzungsänderung im vergangenen Jahr wurden auch die Regeln für die Wahl des AGFK-Beirats neu gefasst. Während zuvor für einen Teil der Beiratsmitglieder die Wahl für zwei Jahre erfolgte, werden diese nun bis auf Widerruf gewählt. Unverändert sind hingegen die Regeln für die festen Beiratsmitglieder geblieben, die namentlich in der Satzung aufgeführt sind. Dazu gehören das Land Niedersachsen und die Freie Hansestadt Bremen.

Folgende Organisationen und Institutionen bilden derzeit den AGFK-Beirat:

- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club Niedersachsen/Sachsen-Anhalt
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Bremen

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Niedersachsen
- Freie Hansestadt Bremen
- Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen
- Landesverkehrswacht Niedersachsen
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Niedersächsisches Kultusministerium
- Niedersächsischer Landkreistag
- Niedersächsisches Ministerium für Inneres und Sport
- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
- Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund
- Niedersächsischer Städtetag
- Technische Universität Braunschweig, Institut für Psychologie
- Technische Universität Braunschweig, Institut für Verkehr und Stadtbaugesamtes
- TourismusMarketing Niedersachsen
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Niedersachsen/Bremen

Öffentlichkeitsarbeit zu Fahrradstraßen

Obwohl bereits zahlreiche Städte und Gemeinden Fahrradstraßen eingerichtet haben, sind vielen Verkehrsteilnehmenden die Regelungen in Fahrradstraßen nicht bekannt. Eine repräsentative Untersuchung des Gesamtverbands der Versicherer ergab, dass viele der Befragten die Regeln nicht oder nur sehr unzureichend kennen.

Da sich bisher der Bund der Aufklärung nicht angenommen hat, gab die AGFK-Geschäftsstelle in enger Abstimmung mit dem AGFK-Unterarbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit eine Kampagne zu Fahrradstraßen in Auftrag. Die Kampagne richtet sich an Auto- und Radfahrende und klärt auf ansprechende Weise über die wichtigsten Verkehrsregeln in einer Fahrradstraße auf.

Für die Kommunen wurden verschiedene Bausteine für die Öffentlichkeitsarbeit zu Fahrradstraßen entwickelt, die vor Ort eingesetzt werden können. Da die örtlichen Kapazitäten und Voraussetzungen sehr unterschiedlich sind, wurden individuell wählbare Informationspakete mit unterschiedlichem Umfang entwickelt.



Die Podiumsteilnehmenden diskutierten beim ersten landesweiten AGFK-Politalk, wie der Radverkehr vorangebracht werden kann.

Darüber hinaus setzt sich die AGFK weiterhin dafür ein, die Regelungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen zu überarbeiten. Aus Sicht der AGFK sollten insbesondere die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung weiterentwickelt und entbürokratisiert werden.

Vernetzung der Arbeitsgemeinschaften

Nahezu alle Flächenländer verfügen inzwischen über Arbeitsgemeinschaften zur Förderung des Radverkehrs oder bereiten diese derzeit vor. Deren Aufgaben sind vielfach sehr ähnlich.

Aus diesem Grund verstärkten die Geschäftsführerinnen und Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaften in den vergangenen Jahren zunehmend den Austausch untereinander. Auf regelmäßigen Treffen am Rande großer Tagungen auf Bundesebene werden Erfahrungen geteilt und Ideen und Projekte vorgestellt. Auf diese Weise können Synergieeffekte genutzt werden.

Eine Folge des Austauschs war ein gemeinsamer Stand auf dem Nationalen Radverkehrskongress in Dresden im Mai 2019. Zuvor gab es auf diesen Kongressen jeweils eigene Stände der einzelnen Arbeitsgemeinschaften. Da viele Rahmenbedingungen zur Radverkehrspolitik auf Bundesebene gesetzt werden, möchten die Arbeitsgemeinschaften ihre Einflussnahme hier verstärken.

Corporate Design von Radschnellverbindungen

An vielen Orten werden Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten vorangetrieben. Neben der Verlängerung des Radschnellweges

Göttingen in Richtung Rosdorf befindet sich in Niedersachsen der Radschnellweg Osnabrück–Belm in Bau.

Bei Radschnellverbindungen wechseln sich die Führungsformen ab: Das Spektrum reicht von eigenständigen Wegen über Fahrradstraßen bis zu baulich abgetrennten Radwegen, Protected Bike Lanes und Radfahrstreifen. Durch die sehr unterschiedlichen Führungsformen ist der Verlauf für die Verkehrsteilnehmenden nicht intuitiv anhand der Anlageform erkennbar.

Nicht nur die Anlageform selbst, sondern auch die Gestaltung muss aus Sicht der AGFK Niedersachsen/Bremen hohe Qualitätsanforderungen erfüllen. Im AGFK-Positionspapier „Corporate Design für Radschnellverbindungen“ wurden deshalb die wichtigsten Ziele definiert:

- Nutzerinnen und Nutzer erkennen durch die Gestaltung einfach und intuitiv den Streckenverlauf und den Einstieg in die Radschnellverbindung.
- Auch andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer erkennen einfach und sofort die Radschnellverbindung, so dass unwissentliche Fehlnutzungen vermieden werden.
- Die Gestaltung unterstreicht den Qualitätsstandard für Radschnellverbindungen und ist ihnen vorbehalten.
- Die Gestaltung ist bundesweit einheitlich.
- Das Corporate Design ist die gestalterische Grundlage für Marketingaktivitäten.

Basis der Gestaltung sind nach Ansicht der AGFK Randmarkierungen auf der gesamten Radschnellverbindung. Wichtiges Element ist zudem ein bundesweit einheitliches Logo, wie es inzwischen festgelegt wurde. Das Positionspapier, das in die bundesweite Diskussion eingespeist wurde, kann heruntergeladen werden unter:

► www.agfk-niedersachsen.de/rsv

Radwege im Niedersächsischen Straßengesetz

Das Niedersächsische Straßengesetz (NStrG) legt unter anderem die Grundlage für die Klassifizierung von Straßen und Wegen. Insbesondere bei Radschnellverbindungen stoßen die derzeiti-

gen Regelungen an ihre Grenzen. Hier plant das Land eine Weiterentwicklung des Gesetzes.

In einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe entwickelte die AGFK dazu ein Positionspapier. Zentraler Vorschlag ist, dass es neben Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen zukünftig auch Landes-, Kreis- und Gemeinderadwege geben soll. Diese neuen Klassen sollen bei selbstständigen Radwegen eingesetzt werden. Bei straßenbegleitenden Radwegen soll weiterhin die Baulast der Straßen die Baulast des Radweges bestimmen.

Radschnellwege und herausragende Radverkehrsverbindungen sollen aus Sicht der AGFK immer mindestens der Straßengruppe Gemeindestraße bzw. der Radwegegruppe Gemeinderadweg zugeordnet werden. Damit wäre die Einteilung in die bereits existierende Gruppe „sonstige öffentliche Straße“ ausgeschlossen.

Aktion Abbiegeassistent

Abbiegeunfälle von Lkws mit Fahrrädern sind häufig sehr schwerwiegend, vielfach tödlich. Auch in Niedersachsen und Bremen kamen in den vergangenen Jahren mehrere Radfahrer*innen bei derartigen Unfällen ums Leben bzw. erlitten schwere Verletzungen. Um die Gefahr zu verringern, dass Radfahrende von Lkw-Fahrern übersehen werden, können Abbiegeassistenten zum Einsatz kommen. Da es bisher keine Verpflichtung zum Einbau von Abbiegeassistenten gibt und diese nach Ansicht des Bundes nur auf europäischer Ebene eingeführt werden kann, startete das Bundesverkehrsministerium die „Aktion Abbiegeassistent“.

Dieser Aktion schloss sich die AGFK als offizielle Unterstützerin an. Mehrere Kommunen, kommunale Betriebe und Unternehmen sind der Aktion als Partner beigetreten. Damit verbunden ist die Aus- und Nachrüstung von eigenen Lkws und Bussen mit Abbiegeassistenten. Auch das Land Niedersachsen ist hier aktiv. Es hat das Pilotprojekt „Abbiegeassistentensysteme“ initiiert, um die Verkehrssicherheit auf den niedersächsischen Straßen zu verbessern. (mehr zum Thema siehe S. 36 und 37).

Text/Kontakt: Anna-Maria Besold, Ilona Krause, Edwin Süselbeck, AGFK, info@agfk-niedersachsen.de

AGFK-Positionspapier Corporate Design für Radschnellverbindungen



Zusammenfassung

Radschnellverbindungen (RSV) sind besondere verkehrstaugliche, die hohen Qualitätsanforderungen erfüllen sollen. Diese Qualitätsanforderungen basieren auf der Sicht der AGFK Niedersachsen/Bremen auch auf der Gestaltung, weshalb die AGFK ein einheitliches Corporate Design für RSV für erforderlich hält. Das zentrale Ziel ist nach Ansicht der AGFK, dass RSV von Radfahrerinnen und Radfahrern sowie anderen Verkehrsteilnehmenden eindeutig identifiziert werden können. Darum hält die AGFK eine bundesweite einheitliche Gestaltung für notwendig. Dieses Corporate Design muss RSV vorbehalten sein.

Das wichtigste Element einer Corporate Design für RSV sind die Radschnellwege mit farbigen Elementen und ein einheitliches Logo, das in der vorgeschlagenen Beschriftung und Begrenzung der Radschnellverbindungen ein. Besondere Bedeutung besitzt bezüglich der Gestaltung und den verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen für Fahrradstraßen, da diese eine wesentliche Führungsform von RSV sind.

Ziele des Corporate Designs

Wiedererkennbarkeit für Nutzerinnen und Nutzer
Nutzerinnen und Nutzer von Radschnellverbindungen erkennen durch die Gestaltung einfach und intuitiv den Streckenverlauf und den Einstieg in die RSV.

Erkennbarkeit für andere Verkehrsteilnehmende

Das AGFK-Positionspapier definiert zentrale Kriterien zur Gestaltung von Radschnellverbindungen.

„Auf Augenhöhe mit dem SUV“: Erster landesweiter AGFK-Politalk

„Wir brauchen bessere Luft, weniger Lärm und mehr Raum für die Menschen in den Städten.“ Mit diesem Statement positionierte sich Frank Otte, Vorsitzender der AGFK und Stadtbaurat von Osnabrück beim ersten landesweiten AGFK-Politalk am 28. März 2019 in Hannover. Unter dem Motto „Auf Augenhöhe mit dem SUV – mehr Raum für Radverkehr“ diskutierten die verkehrspolitischen Sprecher der Landtagsfraktionen, Stefan Klein (SPD), Karsten Heineking (CDU), Detlev Schulz-Hendel (Bündnis 90/Die Grünen) und Jörg Bode (FDP), den aktuellen Stand der Radverkehrsförderung in Niedersachsen und die nächsten Schritte, um mehr Menschen für das Radfahren zu gewinnen (von der fünften Partei im Landtag lag eine Absage vor).

Zunächst wurde auf die Niederlande geblickt. „Ohne eine langfristige Strategie und Respekt gegenüber allen Verkehrsteilnehmenden geht es nicht.“ Das machte Ineke Spapé, renommierte Radprofessorin der Breda University (Niederlande) in ihrem Impulsvortrag deutlich. Konkret heißt das aus ihrer Sicht: „Investitionen sind wichtig.“ Die Niederlande geben seit Jahren hohe Summen für den Ausbau der Radinfrastruktur aus. Allein für den Ausbau der Rad-schnellwege wurden seit 2006 insgesamt eine Milliarde Euro zur Verfügung gestellt und das Budget wird laufend aufgestockt, sagte die Radprofessorin.

Allerdings stellte sie klar: „Geld und Infrastruktur allein reichen nicht aus. Die Städte müssen umdenken und Daten aus dem Radverkehr sammeln.“ Nur wer wisse, wie und wann Menschen ihre Strecken im Stadtverkehr mit dem Rad zurücklegen, könne Missstände beseitigen und den Menschen das Radfahren schmackhaft, leicht und sicher machen.

In ihrer Heimat fange man damit bereits bei den Schulkindern an, die früher gemeinsam im Tross selbst dann noch über die Kreuzung radelten, wenn die Ampel längst rot zeigte. Statt die Schülerinnen und Schüler zu bestrafen, installierten die Niederländer Sensoren an den Ampeln, die je nach Gruppengröße die Grünphase verlängern. Wartet eine große Gruppe vor der

Ampel, schaltet diese schneller auf Grün. „Das funktioniert“, sagt Ineke Spapé. Das Verkehrschaos bliebe aus und die Autofahrenden blieben ruhig. Damit das klappt, sei Kommunikation wichtig. „Jeder Radfahrer ist gut für den Autoverkehr, weil er die Anzahl der Autos auf den Straßen reduziert“, betonte die Professorin.

Das Wissen allein reiche aber nicht aus. Man müsse auch darüber sprechen, immer und immer wieder – und außerdem das Radfahren belohnen. In Groningen gehe das so: Dort hat die Stadtverwaltung 1973 das Zentrum quasi in vier Kuchenstücke geteilt. Radfahrerinnen und Radfahrer können auf direktem Weg von einem Quartier ins nächste fahren, Autofahrerinnen und Autofahrer aber nicht mehr. Sie müssen seither für die kurzen Distanzen weite Umwege in Kauf nehmen. So bleibe das Auto meistens stehen. „Honig für Radfahrer, Essig für Autofahrer“, beschrieb Ineke Spapé das Konzept.

Im Grunde werden dadurch Hürden für Autofahrende aufgebaut. Das sei in Deutschland stets ein heikles Thema, so Spapé. Politikerinnen und Politiker fürchteten den Protest des Einzelhandels, wenn Straßen für Pkws gesperrt werden oder das Parken vor dem Ladenlokal

nicht mehr möglich ist. Die große Sorge der Geschäftsleute seien Umsatzeinbußen. Diese Befürchtungen sind der Radprofessorin zufolge allerdings unbegründet. Das Gegenteil sei sogar der Fall. „54 Prozent des Umsatzes in Supermärkten stammt von Personen, die zu Fuß oder mit dem Rad gekommen sind“, sagte sie. In einigen Städten liege der Anteil sogar bei über 70 Prozent.

In Groningen haben die Radfahrenden die Innenstadt längst erobert. Ihr Anteil betrage inzwischen 61 Prozent am Gesamtverkehr. Anhand dieser Zahl wurde das Potenzial des Radverkehrs in Niedersachsen diskutiert. Hier ist der Anteil seit 2002 bei einem insgesamt deutlich steigenden Verkehrsaufkommen von 13 Prozent auf 15 Prozent gestiegen. Damit ist Niedersachsen das Flächenland mit dem höchsten Anteil Radverkehr. „Wir haben in den letzten Jahren viel gemacht, aber um Augenhöhe mit den Autofahrern zu erreichen, reicht das nicht“, gab Stefan Klein von der SPD zu. Für ihn war die Erhöhung des Budgets für den Ausbau der Radwege an Landesstraßen zwar ein wichtiger Schritt, aber nicht ausreichend. Das Fahrrad sei im Vergleich zum Auto immer noch ein untergeordnetes Verkehrsmittel.



Auf dem Podium diskutierten die verkehrspolitischen Sprecher der Landtagsfraktionen die Potenziale der Radverkehrsförderung.

Foto: Nico Herzog/AGFK

Foto: Nico Herzog/AGFK



Die Podiumsteilnehmenden (v. l. n. r.) Stefan Klein, Detlev Schulz-Hendel, Ineke Spapé, Carsten Heineking, Frank Otte und Jörg Bode mit Moderatorin Britta Fecke.

Jörg Bode von der FDP sah ebenfalls Bedarf beim Ausbau der Radinfrastruktur. Er fand, Radwege müssten sicherer werden. Einen Einblick für Verbesserungen bei der Sicherheit durch Kommunen gab Frank Otte. In Osnabrück wurde bereits ein erster über drei Meter breiter roter Radweg eingerichtet, der baulich vom Autoverkehr getrennt ist. Weitere Optionen für sichere Radwege sah er in der Möglichkeit, schnell und günstig mit Farbe Markierungen aufzubringen und diesen mit Pollern abzutrennen. „Wenn es nicht klappt, kann man es wieder rückgängig machen“, erklärte er den Vorteil dieser Vorgehensweise. Mit diesen sicheren Wegen wolle er Menschen aufs Rad locken, die zurzeit noch Auto fahren. Außerdem werden in Osnabrück die Radwege künftig breiter, um zukunftsfähig zu werden. „Wir brauchen eine Radinfrastruktur, auf der Lastenräder überholt werden können und auch Mikromobilität wie mit E-Scootern Platz findet“, beschrieb Frank Otte den Ansatz.

Breite Radwege erfüllen für Radprofessorin Ineke Spapé zudem eine wichtige soziale Komponente. Dort können die Menschen nebeneinander fahren. Das fördere den Spaß und der sei wichtig, um auch Autofahrende für das Fahrrad zu begeistern. Frank Otte ermunterte die Anwesenden zu mehr Experimentierfreude, um das Tempo bei der Radverkehrsförderung zu steigern. Im dänischen Odense habe man eine vierspurige Straße zugunsten von Rad- und Fußverkehr zurückgebaut, ohne zuvor langwierige Gutachten zu erstellen, wohin sich der Autoverkehr verlagern werde, berichtete er. In der Praxis zeigte sich dann: Die Zahl der Autos ging massiv zurück. Der Verkehr habe sich nicht auf die angrenzenden Straßen verlagert, sondern sei verschwunden. „Werden Sie mutiger“, forderte Frank Otte die Entscheiderinnen und Entscheider auf, „trauen Sie sich einfach mal.“

Foto: Nico Herzog/AGFK



Das fachkundige Publikum hatte die Möglichkeit, seine Anliegen direkt an die anwesenden Politiker zu richten.

Neben diesen kommunalen Ansätzen wurden der Ausbau der Radinfrastruktur in Niedersachsen und die Handlungsmöglichkeiten auf Landesebene diskutiert. In manchen Fällen bremse die Bürokratie den Wandel auf der Straße. Karsten Heineking von der CDU sah vor allem die Kommunen und Landkreise in der Pflicht, den Radverkehr zu steigern. Das Land könne Rahmenbedingungen schaffen, der überwiegende Radverkehr finde jedoch auf der kommunalen Ebene statt. „Selber machen“, lautete daher sein Ansatz.

Frank Otte als Vorsitzender der AGFK erwartete von der Landesregierung deutlich mehr Engagement. Außerhalb der Städte müsse das Radverkehrsnetz zügig geschlossen werden. „Es muss ein durchgängiges Netz für alle Fahrten entstehen und die Wege müssen auch instandgehalten werden“, sagte er.

„Die Politik hat die Verantwortung, den Spaß und die Sicherheit beim Radfahren zu fördern, und dazu bedarf es einer besseren Radinfrastruktur“, stimmte ihm Detlev Schulz-Hendel von den Grünen zu. Insbesondere im ländlichen Raum sei dies wichtig. Die ersten und die letzten Kilometer bestimmen das Mobilitätsverhalten der Menschen über den ganzen Tag. Deshalb sollte die „letzte Meile“ sowohl von zuhause als auch von den Grundzentren zur Bus- oder Bahn-Haltestelle über Radwege gut erreichbar sein, forderte Schulz-Hendel. Er vermisse auf Landesebene den Gestaltungswillen der Politik, den Anteil des Radverkehrs zu steigern. „Es fließt viel Geld in den Straßenbau und die Planung von Autobahnen“, sagte er. Aber es fehle der Mut, Autoparkplätze umzuwidmen oder Straßen in Fahrradstraßen umzuwandeln, damit Radfahrende gleichberechtigt am Verkehr teilnehmen können. „Über die

Sperrung von Straßen entscheiden die Menschen und die Bezirke vor Ort“, konterte Heineking.

„Wir als Land Niedersachsen werden aber nicht sagen, was dort zu tun ist. Wir können den Prozess nur begleiten.“

Die unterschiedliche Ausstattung mit Radwegen an klassifizierten Straßen in den einzelnen Landkreisen Niedersachsens wurde ebenfalls angesprochen. Eine Teilnehmerin wies auf die Situation in Südostniedersachsen hin. Dort gäbe es an klassifizierten Straßen rund 15 bis 17 Prozent Radwege. In der Grafschaft Bentheim im Nordwesten des Landes betrage die Quote dagegen 95 Prozent. „Das hat natürlich eine 50-jährige Geschichte und etwas mit der Nachbarschaft zu den Niederlanden zu tun. Aber so kann das doch in den kommenden 50 Jahren nicht weitergehen“, sagte die Teilnehmerin. Sie forderte, dass die Mittelvergabe zugunsten der Regionen mit einer geringeren Ausstattung verändert werde.

Detlev Schulz-Hendel war das Problem bekannt. Einige Kommunen seien schwach aufgestellt, dort fehle Personal, um Radverkehr zu planen, und auch die Möglichkeiten, Fördergeld abzurufen, da sie es nicht umsetzen könnten, sagte er. Hier sei die Landesregierung gefordert, diesen Kreislauf zu durchbrechen. Denn: „Wir brauchen für Niedersachsen eine sorgsame Analyse für den Verkehr der Zukunft“. Die fehle ebenso wie eine Strategie, wie die Verkehre auf Landesebene zukünftig organisiert werden können. „Da müssen wir dran arbeiten“, gab auch Karsten Heineking zu. Dem schloss sich die AGFK an. Laut ihrer Erfahrung wünschen sich die Kommunen eine Vorlage des Landes, wie sie den Radverkehr steigern und den Autoverkehr reduzieren können, um die Klimaziele einzuhalten.

Lebenswertere Städte zu schaffen, in denen Menschen gerne wohnen und unterwegs sind, sei das eigentliche Ziel, wie Ineke Spapé an diesem Abend immer wieder betonte. Mehr Radverkehr sei kein Selbstzweck. Er helfe den Städten und Kommunen dabei, ihre Klimaziele zu erreichen und lebendige Zentren für alle zu schaffen.

Text: Andrea Reidl, Journalistin

Kontakt: info@agfk-niedersachsen.de

Das Fahrradmodellquartier Bremen: Umbau zu nachhaltiger Mobilität

Im November 2017 begannen die Bauarbeiten für Deutschlands erstes Fahrradmodellquartier. Eine ganze innerstädtische Nachbarschaft sollte fahrradfreundlicher werden. Im Sommer 2019 wurden die Bauarbeiten abgeschlossen. Das Fahrradmodellquartier ist wie eine Festtagstorte: Die meisten Zutaten sind eher unspektakulär, doch insgesamt ist etwas sehr Gutes entstanden, mit einigen verkehrspolitischen „Sahnehäubchen“.

Die Alte Neustadt Bremens ist ein typisches innerstädtisches Wohn- und Mischquartier, wie es viele in Deutschland gibt. Hier wohnen knapp 3.000 Menschen, es gibt rund 3.500 Arbeitsplätze und 9.000 Studierende an der dort ansässigen Hochschule Bremen. Die schmalen Straßenquerschnitte ergeben eine Flächenkonkurrenz und erhebliche Nutzungskonflikte – vor allem durch parkende Pkw. Zudem wird das Projektgebiet von Verkehrsstraßen mit intensiv genutzten Straßenbahn- und Bustrassen umgeben bzw. durchschnitten.

Derartige Quartiere bieten große Potenziale zur Stärkung des Umweltverbundes – speziell des Radverkehrs: die Infrastrukturdichte ist hoch, die erforderlichen Wege sind vergleichsweise kurz. Um die Potenziale des Radverkehrs in diesem Quartier modellhaft erschließen zu

können und Synergien zu erzeugen, wurden hier zahlreiche Einzelmaßnahmen konzentriert. Ein Großteil der Straßen wies vor der Umgestaltung sehr grobes Kopfsteinpflaster auf, das für Radfahrende schlecht zu befahren war. In vielen dieser Straßen wurde der Fahrbereich asphaltiert, während die Pkw-Parkstände mit Kopfsteinpflaster belassen bzw. ausgeführt wurden. Einige Straßen wurden im Zuge der parallelen Sanierung der Entwässerungskanäle auch komplett erneuert.

Die angrenzende, zumeist aus den 1950er Jahren stammende Bebauung weist kaum Fahrradabstellmöglichkeiten auf. Ein gegen Diebstahl gesichertes Abstellen der Fahrräder war nur an Laternen und Schilderpfeosten möglich. Nun wurden viele Parkstreifen, die nach den Richtlinien formal untermaßig sind (z. B. nahe Grundstückzufahrten, Straßenbäumen, Einmündungen), mit Fahrradbügeln ausgestattet. Damit werden gleichzeitig sichere Fahrradabstellmöglichkeiten geboten und ein letztlich behinderndes Parken auf diesen Flächen durch Pkw verhindert. Die formale Zahl der legalen Pkw-Stellplätze blieb nahezu unverändert. Insgesamt wurden, zusammen mit den neuen Fahrradabstellanlagen der Hochschule, über 600 sichere Abstellmöglichkeiten eingerichtet. Neu angelegte Gehwegnasen an Kreuzungen

und Einmündungen tragen zum geordneten Pkw-Parken bei. Darüber hinaus machen die Gehwegnasen die Querungen zu Fuß sicherer und halten die Schleppkurven für Rettungsfahrzeuge und Lieferverkehr frei.

Straßenbauliche „Sahnehäubchen“ stellen die neuen Querungen der Verkehrsstraßen mit ihren stark befahrenen Trassen des öffentlichen Personennahverkehrs dar. Neue Aufstellflächen neben den Gleisen, Rot-Dunkel-Signalisierung (die nur Rot zeigt, wenn eine Bahn oder ein Bus kommt) und Tempo-30-Anordnung ermöglichen es Radfahrenden nun, die Gleise sicher und komfortabel zu queren.

Ein zusätzliches Serviceangebot stellt das Fahrrad-Repair-Café der Hochschule Bremen dar: Es dient als biofares Café, Fahrradwerkstatt, Lehr- und Forschungsgebäude für klimafreundliche Architektur sowie als „Open Campus“ für Veranstaltungen von Hochschule und Stadtteil. Bikeshaaring, der Verleih von Lastenrädern sowie Luftpumpstationen und Lademöglichkeiten für Pedelecs runden die Angebote für den Radverkehr ab. Bis auf die Mischfläche des neuen Campusplatzes an der Hochschule Bremen wird das gesamte Gebiet durch die Ausschilderung eines Netzes von Fahrradstraßen faktisch zu einer Fahrradzone. Mit diesem komplexen



Parkstreifen neu definiert: Fahrrad- statt Pkw-Parken. Zusätzlich schaffen Gehwegnasen Klarheit im Straßenraum und mehr Platz für das Fahrradparken.

Foto: Michael Glotz-Richter

Bild: Freie Hansestadt Bremen



Kreative Postkartenmotive dienen zur Information der Bürgerinnen und Bürger.

Foto: Michael Glotz-Richter



Vorher: Die Querung der Langemarckstraße in Höhe Neustadtswall war ein gefährliches Unterfangen.

Foto: Beate Lange



Nachher: Mit der Umgestaltung entstand ein sicherer Querungspunkt mit Aufstellflächen – an den Gleisen auch signalgesichert.

Ansatz belegte das Fahrradmodellquartier Bremen in der Kategorie Infrastruktur den ersten Platz bei der Verleihung des Deutschen Fahrradpreises 2018.

Um neben der Alternative zum Autofahren auch die Alternative zum Autobesitz auszubauen, wird ergänzend das Carsharing gefördert. Kleine Carsharing-Stationen in den Wohnstraßen, „mobil.pünktchen“ genannt, stellen einen bequemen Zugang zum Carsharing sicher. Um Straßenraum zurückzugewinnen – und besonders vor dem Hintergrund des allgegenwärtigen Parkdrucks – ist dies eine wichtige Ergänzungsmaßnahme zum Fahrradmodellquartier. In Bremen ersetzt jedes Carsharing-Auto laut einer Studie rund 16 private Pkw (Quelle: team red im Auftrag des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, Bremen 2018). Die rund 18.000 Carsharing-Nutzerinnen und Nutzer haben stadtweit rund 5.000 Pkw abgeschafft bzw. nicht angeschafft.

Das Projekt Fahrradmodellquartier geht auf Initiativen der Hochschule Bremen und des ADFC Bremen zurück. Besonders bedeutsam für den

Prozess war die Unterstützung durch den gewählten Stadtteilbeirat. In der Vorbereitung und Umsetzung wurden lokale Initiativen intensiv eingebunden. Postkarten mit eingängigen Sprüchen (z.B. „huckelig wird gestern“; „Weideplatz für Drahtesel“) dienten neben dem Marketing auch als Bürgerinformation für die Baumaßnahmen. Als eine weitere Imagemaßnahme verdeutlicht ein Animationsvideo in Cartoonform die Vorteile der Umgestaltungen, welches auf der Projektwebseite zu finden ist.

Die Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums fördert die Maßnahmen mit insgesamt rund 2,4 Millionen Euro, davon 1,6 Millionen Euro für die straßenbaulichen Maßnahmen und rund 800.000 Euro für die Hochschule Bremen. Der städtische Eigenanteil ist aufgrund der allgemein festzustellenden Baukostensteigerungen auf deutlich über eine Million Euro angewachsen.

Das Fahrradmodellquartier bettet sich in eine Vielzahl von weiteren Maßnahmen zur

Verbesserung des Radverkehrs in Bremen ein – von deutlich rot gekennzeichneten Radstreifen und Fahrradstraßen über neue Abstellbühnen bis zu besseren Ampelschaltungen. Es ist ein erfreuliches Zeichen, dass die am Rand des Fahrradmodellquartiers gelegene Fahrradzahlstelle mit Display deutliche Zuwächse des Radverkehrs gegenüber den Vorjahren aufzeigt. Nicht zuletzt ist Bremen die deutsche Großstadt über 500.000 Einwohnerinnen und Einwohnern mit dem höchsten Radverkehrsanteil und zugleich den niedrigsten Stickstoffbelastungen: keine Überschreitungen, keine Debatte um Diesel-Fahrverbote. Im aktuellen Fahrradklimatest des ADFC wurde Bremen zudem zur fahrradfreundlichsten Großstadt mit über einer halben Million Menschen gekrönt.

► www.radquartier-bremen.de

Text/Kontakt: Michael Glotz-Richter, Freie Hansestadt Bremen, Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, michael.glotz-richter@umwelt.bremen.de

Bild: Freie Hansestadt Bremen



Ein Animationsvideo illustriert die Vorteile der Umgestaltung, die z. B. durch das neue Fahrrad-Repair-Café entstehen.

Foto: Michael Glotz-Richter



Das Fahrradmodellquartier Bremen wurde 2018 mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet.

Neue Brückenschläge für Fuß- und Radverkehr

Kleine Verbindungsstücke mit großer Wirkung: Brücken haben vielerorts das Potenzial, den Radverkehr signifikant voranzubringen, indem sie das Radfahren durch kürzere, komfortable Wege gegenüber anderen Verkehrsmitteln attraktiver machen.

Radverkehr verbindet – neue Brücke für Harsefeld

Um Autoverkehr zu reduzieren und Radverkehr zu fördern, hat sich der Flecken Harsefeld 2019 einem großen Projekt verschrieben: dem Bau einer Fuß- und Radwegebrücke. In Harsefeld-Süd befinden sich unter anderem große Wohngebiete, die weiterführenden Schulen, der Sportverein, Kitas und ein Seniorenwohnheim. Sie sind durch eine Bahntrasse und eine Ortsentlastungsstraße weitgehend vom Zentrum abgeschnitten. Wer mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs war, hatte bisher auf einer Strecke von zwei Kilometern nur drei Querungsmöglichkeiten, die Umwege mit sich bringen und wenig komfortabel sind. Die neue Brücke verbindet Harsefeld-Süd mit dem Zentrum. Ende September 2019 wurde die gut 150 m lange und 4 m breite Schrägseilbrücke eingeweiht.

Große Pluspunkte bei den Planungen sind eine Fahrradrampe als schnelle Anbindung an die Fahrradabstellplätze des Bahnhofs und der direkte Zugang zum Bahnsteig durch einen Fahrstuhl. Der „Brückenschlag Harsefeld“ wird vom Bundesumweltministerium im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert.

Text: May-Britt Müller, Flecken Harsefeld

Kontakt: Peter Walthart,
peter.walthart@harsefeld.de

Brückenschlag über die Aller – ein neuer Radweg verbindet Dörverden mit Verden

Im Herbst 2018 begann die Stadt Verden mit dem Bau eines 1,5 km langen Radwegs zwischen Wahnebergen/Gemeinde Dörverden und der Stadt Verden, der im Sommer 2019 fertiggestellt wurde. Das Besondere ist, dass der Radweg abschnittsweise an zwei vorhandene Bahnbrücken angehängt ist – die Wäternbrücke auf ca. 100 m und die Allerbrücke auf ca. 400 m. Beim Neubau der Bahnbrücken vor wenigen Jahren wurden bereits die statischen und technischen Voraussetzungen für das nachträgliche Errichten der Radwegbrücken geschaffen. Außerhalb der geplanten Brücken verläuft der Radweg über eine ehemalige Bahntrasse, geregelt durch einen Gestattungsvertrag zwischen der Deutschen Bahn und der Stadt Verden.

Das Projekt schafft eine völlig neue Verbindung zwischen den Gemeinden und eine schnelle Route vom südlichen Umland in die Stadt Verden. Das soll den Radverkehr stärken und insbesondere Berufspendlerinnen und -pendler zum Umstieg vom Auto auf das Rad bewegen.

Bei einer prognostizierten Einsparung von 600 täglichen Pkw-Fahrten wurde ein jährliches CO₂-Einsparpotenzial von ca. 182 Tonnen kalkuliert. Neben Fördermitteln des Bundesumweltministeriums erhält die Stadt auch vom Landkreis Verden finanzielle Unterstützung.

Text/Kontakt: Torsten Fiebig,
Stadt Verden (Aller),
torsten.fiebig@verden.de

Neuer Hingucker in Meppen überzeugt auch funktionell

Mit der Einweihung der neuen Fuß- und Radwegebrücke über die Ems wurde im Juni 2018 in Meppen eine wichtige Wegeverbindung geschaffen. Die Brücke verbindet die geschützten Naturräume im Kernbereich des Projekts Interreg Deutschland Nederland (INP) mit den rechts der Ems gelegenen Stadtteilen Meppens. Bisher war dieser Kernbereich nur auf großen Umwegen erreichbar, so dass viele den Pkw nutzten. Dank der neuen Brücke kann die Bevölkerung die Natur- und Kulturerlebnisangebote im INP-Gebiet leichter wahrnehmen. Darüber hinaus werden die Schulwege sowie der Weg in die Innenstadt über die neue Brücke erheblich sicherer und kürzer.

Mit dem Brückenschlag bekräftigt Meppen sein Image als „Stadt am Wasser“. Bei dem Brückenbauwerk handelt es sich um eine Schrägseilbrücke mit Stahlfachwerk aus Rohrprofilen. Das Projekt wurde im Rahmen des Interreg-Programms von der Europäischen Union und den Interreg-Partnern Land Niedersachsen und Provinz Drenthe finanziell unterstützt.

Text/Kontakt: Manfred Krause,
Stadt Meppen, m.krause@meppen.de

Foto: Flecken Harsefeld



Visualisierung der neuen Brücke, die Harsefeld Süd mit dem Zentrum verbindet

Foto: Stadt Verden (Aller)



Die neue Radbrücke wurde mit Stahlbetonplatten direkt an die Allerbrücke montiert.

Foto: Stefan Schöning, WerbeFotoStudio



Die neue Rad- und Fußwegebrücke in Meppen führt direkt in die Naturräume des Interreg-Projekts „Grenzenlos Moor“ und verkürzt viele Wege.

Bessere Bedingungen für Alltagsradverkehr in der Region Hannover

Das 2015 beschlossene Handlungskonzept Radverkehr „umsteigen: aufsteigen.“ der Region Hannover soll mehr Menschen für das Radfahren begeistern. Ziel ist, den Radverkehrsanteil bis 2025 von 13 auf 21 Prozent zu steigern. Die geplanten Maßnahmen beziehen sich auf vier Handlungsfelder: Bauen, Sichern, Verknüpfen und Motivieren.

Folgende drei Projekte zielen darauf ab, die Bereiche Bauen und Verknüpfen voranzubringen und befinden sich aktuell in der Umsetzung.

Vorrangnetz Alltagsradverkehr

Damit insbesondere Alltagsradende wie Pendlerinnen und Pendler schneller, bequemer und sicherer fahren können, hat die Region Hannover bis März 2017 ein Netz von Alltagsrouten entwickelt. Dieses ergänzt das vorhandene Freizeittroutennetz und verbindet die Umlandkommunen direkt mit der Stadt Hannover und untereinander.

Das so genannte Vorrangnetz bildet die Grundlage für den Ausbau des Alltagsradwegenetzes in der Region Hannover. Im Zuge dessen werden seit 2017 diverse Ortsdurchfahrten hinsichtlich der Radverkehrsführung überprüft. Diese ist nach der Straßenverkehrsordnung größtenteils auf der Fahrbahn angezeigt, so dass vorwiegend Schutzstreifen markiert und an den Ortseingängen Querungshilfen angelegt werden. Da die Fahrbahnbreiten nicht immer ausreichen, um beidseitig Schutzstreifen zu markieren, werden auch einseitige Schutzstreifen und Sharrows (Fahrbahnmarkierungen für gemeinsam genutzte Fahrstreifen) berücksichtigt. Eine durchgängige Einfärbung der Schutzstreifen in Rot ist geplant. Bis zum Frühjahr 2021 werden

zudem zwölf Radwege außerorts aus- bzw. neu gebaut. Der aktuell laufende Ausbau des Vorrangnetzes wird größtenteils durch das Bundesumweltministerium und zum Teil durch das Land gefördert. Im Rahmen der Förderung wurden auch vier Dauerzählstellen aufgestellt, die seit Juli 2018 in Betrieb sind.

Bike + Ride 2.0

Das seit 2016 laufende Projekt Bike+Ride 2.0 will das bereits bestehende, gute Bike+Ride-Angebot (B+R) in der Region Hannover weiterentwickeln. Es zielt insbesondere auf mehr Komfort, einen höheren Radverkehrsanteil und die Nutzung hochwertigerer Räder.

In einem partizipativen Verfahren wurden Standorte und Ideen zur Ausstattung von B+R-Anlagen gesammelt: Auf der Basis von Befragungen, Workshops und einem Standortwettbewerb haben sich die beteiligten Kommunen, interessierte Nutzerinnen und Nutzer sowie ein begleitender Projektbeirat in den Prozess eingebracht.

Ein Ergebnis ist ein Modulkatalog, der Standards für flexibel einsetzbare Ausstattungen von B+R-Anlagen vorschlägt. Die Vorschläge unterscheiden sich je nach den Anforderungen der vorhandenen Verkehrssysteme, der Flächenverfügbarkeit sowie der Regelmäßigkeit der B+R-Nutzung und enthalten weitere Zusatzangebote.

Auf Grundlage der Erkenntnisse wurden erstmalig eine saisonale Anlage auf P+R-Plätzen sowie jeweils eine große angebotsorientierte Anlage an einer Schnellbushaltestelle und an einer Stadtbahnhaltestelle als Modellanlagen geplant. Anhand dieser soll die Wirkung der erweiter-

ten Angebote auf die B+R-Nutzung untersucht werden. Das Projekt Bike+Ride 2.0 wird vom Bundesverkehrsministerium aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) gefördert, die Errichtung der Modellanlagen aus Mitteln des Förderprogrammes „Klimaschutz durch Radverkehr“ des Bundesumweltministeriums.

Konfliktvermeidung bei der Fahrradmitnahme im ÖPNV

Um die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV zu optimieren und das Miteinander im Mehrzweckabteil von Bussen, Stadtbahnen und S-Bahnen harmonischer zu gestalten, hat die Region Hannover in den Jahren 2016 und 2017 ein Forschungsprojekt durchgeführt. Als Ergebnis der gemeinsamen Arbeit von Verkehrsbetrieben, Verkehrsverbund GVH und Region Hannover wurde die Mitnahmeregelung zum 19. Mai 2019 im Regionsgebiet harmonisiert und die Mitnahmezeiten etwas erweitert. Zusätzliche Maßnahmen zielen darauf ab, das Miteinander im ÖPNV – unter besonderer Berücksichtigung der Fahrradmitnahme – zu verbessern: Die Verkehrsunternehmen Üstra und Regiobus starteten zeitgleich eine Öffentlichkeitskampagne, in der sie verständliche Regeln formulierten und mit Piktogrammen veranschaulichten. Außerdem dient nun ein interaktives Video zur Schulung des Fahrpersonals und zur Information der Fahrgäste. Das Video sowie weitere Medien und Werbemittel werden über die Kampagnenseite harmonie.gvh.de kommuniziert. Nach einem Jahr erfolgt eine Evaluation aller Maßnahmen. Gefördert wurde das Projekt im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans.

Text/Kontakt: Sina Wenning, Wiebke Schepelmann, Region Hannover, sina.wenning@region-hannover.de



Querungshilfen wie hier in Harenberg verbessern die Führung des Radverkehrs an Ortseingängen.



Standardmäßige Stelen an den B+R-Modellanlagen informieren und erhöhen Sichtbarkeit und Identifikation.



Freundlich gestaltete Piktogramme weisen auf die Fahrradmitnahme hin, ein kurzer Begleittext erklärt die Regeln.

Niedersachsen im ADFC Fahrradklima-Test 2018

Der ADFC-Fahrradklima-Test gilt als Zufriedenheitsbarometer der Radfahrenden und beleuchtet, wie es um die Fahrradfreundlichkeit in Deutschlands Städten und Gemeinden bestellt ist. Auch 2018 konnten Radfahrende wieder subjektiv bewerten, wo ihre Städte beim Fahrradklima punkten und wo nachgebessert werden muss.

Rund 16.000 Bürgerinnen und Bürger aus Niedersachsen und Bremen haben an der achten Umfrage zum Fahrradklima teilgenommen und dabei die Fahrradfreundlichkeit von 66 Städten bewertet. Das Bundesverkehrsministerium fördert die alle zwei Jahre stattfindende Befragung.

Bewertet wird dabei nach Schulnoten. Die Durchschnittsnote der in Niedersachsen abgegebenen Bewertungen von 3,7 im Jahr 2016 verschlechtert sich mit der Umfrage 2018 auf 3,8. Damit liegt Niedersachsen weiterhin über dem bundesweiten Durchschnitt. Die Trends, die sich für die einzelnen Kriterien bereits 2016 ergaben, setzen sich in der aktuellen Umfrage fort. Vergleichsweise gute Noten erhalten die niedersächsischen Städte und Gemeinden für

die Erreichbarkeit des Stadtzentrums (2,5), zügiges Radfahren und geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung (2,8) sowie für das Rad als Verkehrsmittel aller Bevölkerungsschichten (2,9). Fehlende Falschparker-Kontrollen (4,6), die Führung an Baustellen (4,5) und die unzureichende Breite der Radwege (4,4) bilden für die Befragten die „Negativ-Top-3“.

Die beste Note in Niedersachsen erreicht Nordhorn mit 2,62, gefolgt von Wennigsen mit 3,13, Bad Bentheim mit 3,26 sowie Syke mit 3,25 und Göttingen mit 3,35. Am schlechtesten schneidet Goslar (4,36) ab, dicht gefolgt von Worpswede (4,33), Barsinghausen (4,31), Isernhagen (4,28) und Hildesheim (4,27).

Die Stadt Bremen erreicht wie schon 2016 die überdurchschnittlich gute Note 3,5 und belegt damit Platz eins der Städte mit über 500.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, Bremerhaven liegt hingegen mit 4,41 deutlich unter dem Durchschnitt.

► www.fahrradklima-test.de.

Text/Kontakt: Nadine Danowski,
ADFC Niedersachsen,
info@adfc-niedersachsen.de

Hannover – Lust auf Fahrrad 2.0

Im Jahr 2016 startete die Initiative „Hannover – Lust auf Fahrrad“ zur Förderung der Freude am alltäglichen Radfahren. Der Radverkehrsanteil in Hannover soll auf 25 Prozent im Jahr 2025 gesteigert werden. Mit vielfältigen Aktivitäten wurden Themen wie Sicherheit, Kreativität und Innovation ideenreich einbezogen. Auf Sport-, Kultur- und Freizeitveranstaltungen oder den etablierten Velo-City-Nights wurde die Möglichkeit zum Dialog zwischen Initiatorinnen und Initiatoren einerseits und Radfahrenden andererseits geschaffen.

Themenschwerpunkte für die Fahrradsaison 2019 sind Fairness, Sicherheit und Individualität als Basis einer fahrradfreundlichen Verkehrskultur. Die Ansprache stellt dabei den respektvollen Umgang miteinander, die Verkehrssicherheit und die Mobilität der Einzelnen in den Fokus. Mit neuen lokalen Partnern werden alle Zielgruppen angesprochen und in Kooperation mit dem lokalen Handel wird ein attraktives Serviceangebot initiiert. Auch umfangreiche Investitionen in das Radverkehrsnetz mit Radschnellwegen, Velorouten und Fahrradstraßen setzen Impulse zur Förderung des Radverkehrs.

Text/Kontakt: Tim Gerstenberger,
Landeshauptstadt Hannover,
tim.gerstenberger@hannover-stadt.de



Mangelnde Falschparker-Kontrollen sorgen für Unzufriedenheit unter Radfahrenden.



Mit vielfältigen Aktivitäten und Maßnahmen zielt „Lust auf Fahrrad“ darauf, den Radverkehrsanteil zu steigern.

Das Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg

Wo lassen sich Radschnellwege möglichst gut umsetzen? Diese Frage sollen neun Machbarkeitsstudien in einem der größten Leitprojekte, die je in der Metropolregion Hamburg durchgeführt wurden, klären. 13 kommunale Partner nehmen an dem Projekt teil. Die Projektkoordination liegt bei der Metropolregion Hamburg, welche das Projekt mit rund einer Million Euro fördert.

Die Machbarkeitsstudien für die Radschnellwege werden von Mitte 2018 bis Ende 2020 erarbeitet. Die Trassen sollen überwiegend auf vorhandenen Wegen verlaufen, die entsprechend optimiert und verbunden werden, um negative Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu minimieren. Die Trassen, die auf Hamburg zulaufen, werden an das dortige Veloroutennetz, das Haupttroutennetz für den Alltagsverkehr, angeschlossen. In Niedersachsen betrifft das vor allem die Verbindungen aus Lüneburg und Stade. Eine weitere Verbindung von Tostedt über Buchholz nach Harburg kam Anfang 2019 zu dem Projekt hinzu. Ergänzend werden ein einheitliches Gestaltungshandbuch und eine Kommunikationsstrategie für das gesamte Radschnellnetz erarbeitet.

Der Weg aus dem Stau

Radschnellwege sind moderne Wege für den Alltagsverkehr. Möglichst unterbrechungsfreies, ungestörtes Fahren soll genau planbare Fahrzeiten ermöglichen. Für Pendlerinnen und Pendler bedeutet dies zügigeres Vorankommen und höhe-

re Reichweite – sei es direkt zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz oder zu einer ÖPNV-Haltestelle. So werden neben dem Radverkehr auch Intermodalität und E-Mobilität gefördert: Schon heute sind Pedelecs die meistverkauften E-Fahrzeuge.

Bürgerinnen und Bürger beteiligen

Bei den Machbarkeitsstudien werden in einer zweistufigen Bürgerbeteiligung Ideen und Infos über genutzte Streckenverbindungen gesammelt. Dabei werden vor allem Hinweise und Bedürfnisse derer, die bereits mit dem Fahrrad pendeln, erfasst.

Die erste Stufe fand online über ein Tool der Stadtwerkstatt Hamburg statt, das auf die gesamte Metropolregion erweitert und mit neuen Funktionen ausgestattet wurde. War es zuerst nur möglich, zu einzelnen Punkten Hinweise zu geben, haben es die Neuerungen ermöglicht, auch Streckenvorschläge einzutragen und zu kommentieren. In einer zweiten Stufe finden Workshops vor Ort statt. Im weiteren Verlauf des Erarbeitungsprozesses sollen sich auch Politik und Verbände sowie fachlich betroffene Verwaltungsstellen beteiligen.

Akteure in Arbeitskreisen vernetzen

Aufgrund der Akteursvielfalt ist eine enge Abstimmung der einzelnen Bausteine unumgänglich. Dies geschieht in folgenden Gremien:

- In den Arbeitskreisen zu den Trassen stimmen sich die Planerinnen und Planer aus den

anliegenden Kommunen mit dem jeweiligen Auftragnehmer ab.

- Im Arbeitskreis Gestaltungshandbuch sind die vier Länder Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern vertreten. Hier werden bauliche Standards und Bewertungskriterien für Radschnellverbindungen entwickelt.
- Im Arbeitskreis Kommunikationsstrategie wirken neben Vertreterinnen und Vertretern einzelner Trassen vor allem Kommunikationsspezialistinnen und -spezialisten mit.
- In der Projektgruppe stimmen sich die 13 kommunalen Partner über die nächsten Projektschritte und Querschnittsaufgaben ab.
- Die Koordinierungsgruppe besteht aus dem Projektträger Kreis Pinneberg, Vertreterinnen und Vertretern der Metropolregion Hamburg und der Freien und Hansestadt Hamburg. Aufgabe ist die Gesamtsteuerung.

Damit diese Arbeitskreise und die Aufteilung der Fördergelder von den Förderfonds der Metropolregion Hamburg funktionieren, wurde ein Kooperationsvertrag zwischen den kommunalen Partnern geschlossen, eine Geschäftsordnung regelt das Vorgehen.

► www.metropolregion.hamburg.de/radschnellwege

Text/Kontakt: Susanne Elfferding, Metropolregion Hamburg, susanne.elfferding@metropolregion.hamburg.de



Im Rahmen einer ersten Potenzialuntersuchung für die Metropolregion Hamburg wurden mögliche Radschnellwege visualisiert.



Prinzipische Skizze der Korridore für die Velorouten in der Metropolregion Hamburg.

Mehr Verkehrssicherheit in Niedersachsen durch Abbiegeassistenten

Tragisch endende Kollisionen von abbiegenden Lkw mit Fahrrädern stehen zunehmend in der öffentlichen Diskussion. Entsprechend werden die Forderungen nach Maßnahmen immer lauter, um solche Unfälle zu vermeiden. Die Politik hat reagiert und beschäftigt sich verstärkt mit dem Thema. Eine häufig diskutierte Maßnahme ist der Einbau elektronischer Abbiegeassistenzsysteme in Lkw und Busse. Diese technische Lösung warnt die Fahrerinnen und Fahrer solcher Fahrzeuge, wenn Menschen mit dem Fahrrad unterwegs sind und durch das abbiegende Fahrzeug erfasst werden könnten. Laut Statistischem Bundesamt handelte es sich bei etwa jedem dritten Verkehrsunfall zwischen Güterkraftfahrzeug und Fahrrad mit Personenschaden im Jahr 2017 um einen Abbiegeunfall. Dabei starben 37 Radfahrende, 961 erlitten Verletzungen. Laut Unfallforschung der Versicherer (UDV) könnte ein Abbiegeassistent in über 60 Prozent aller Unfälle zwischen Lkw und Fahrrad den Unfall verhindern oder zumindest abschwächen, weshalb auch die UDV einen solchen für alle Lkw fordert.

Nach Ansicht des Bundes und des Landes Niedersachsen muss das Thema vor allem auf europäischer Ebene geregelt werden, insbesondere, weil viele der in Deutschland fahrenden Lkw Transitfahrzeuge sind. EU-weit sollen nach heutigem Stand jedoch Abbiegeassistenzsysteme erst ab 2024 verpflichtend sein – und auch dann zunächst nur für Neufahrzeuge. Unge-

achtet dessen hat das Bundesverkehrsministerium bereits erste Anreize gesetzt und auch Niedersachsen geht mit eigenen Maßnahmen voran: Die „Aktion Abbiegeassistent“ des Bundes (siehe Kasten) regt Unternehmen an, Abbiegeassistenzsysteme schon vor dem offiziellen Einführungsdatum zu installieren. Anfang 2019 legte der Bund außerdem ein Förderprogramm zur freiwilligen Aus- und Nachrüstung der Fahrzeuge mit solchen Systemen auf. Jährlich stehen damit fünf Millionen Euro zur Verfügung, die für 2019 infolge der großen Nachfrage bereits auf zehn Millionen Euro aufgestockt wurden. Das Programm läuft über fünf Jahre.

Auch der niedersächsische Landtag diskutierte das Thema: In einem Antrag bittet er die Landesregierung, sich auf Bundesebene für Maßnahmen zur Vermeidung von Abbiegeunfällen mit Lkw- und Fahrradbeteiligung einzusetzen, z. B. mittels Abbiegeassistenzsystemen. Das Land Niedersachsen selbst hat begonnen, eigene schwere Fahrzeuge nachzurüsten. Im Rahmen eines Pilotprojekts wird getestet, wie sich das System im alltäglichen Betrieb in Spezialfahrzeugen einer Straßenmeisterei bewährt, mit den beispielsweise gemäht, gereinigt oder Schnee geräumt wird. Diese Erfahrungen werden anschließend mit denen anderer Bundesländer, die ähnliche Projekte durchführen, abgeglichen. Im nächsten Schritt sollen weitere landeseigene Fahrzeuge mit Abbiegeassistenzsystemen ausgestattet werden.

Niedersächsische Kommunen sehen auch Handlungsbedarf. Da viele von ihnen nicht warten wollen, bis Abbiegeassistenten vorgeschrieben sind, stellen sie freiwillig ihre Fahrzeugflotte aus. Ein Vorreiter ist der Landkreis Wolfenbüttel: Er hat alle seine Fahrzeuge mit einem Gewicht von über 3,5 Tonnen mit Abbiegeassistenten ausgerüstet. 37 Sammelwagen der Abfallwirtschaftsbetriebe (ALW), vier Wagen der Kreisstraßenmeisterei und der Bücherbus haben einen Abbiegeassistenten erhalten. Durch den Einbau in der eigenen Werkstatt des ALW konnte dieser mit 720 Euro pro Fahrzeug kostengünstiger als geplant umgesetzt werden. Die Wahl fiel auf ein kamerabasiertes System, das über einen Monitor im Fahrerraum ein zusätzliches Sichtfeld bietet.

Die Region Hannover rüstet alle zwanzig Einsatzfahrzeuge ihrer Straßenmeistereien mit einem Gewicht von über 3,5 Tonnen mit Abbiegeassistenzsystemen nach. Sie hat sich dabei für ein System aus Kameras und Sensoren entschieden. Als weitere Beispiele führen ihre Tochterunternehmen Abfallwirtschaft Region Hannover (aha), üstra und Regiobus Abbiegeassistenzsysteme in allen Neufahrzeugen ein, aha will zusätzlich die Mehrzahl ihrer 228 Bestandsfahrzeuge nachrüsten.

Welche technischen Möglichkeiten zur Nachrüstung ihrer Fahrzeuge bestehen, prüft aktuell die Landeshauptstadt Hannover. Auf Initiative der aha entstand zudem eine Arbeitsgruppe zum Thema Abbiegeassistenzsysteme, die sich mit den technischen Möglichkeiten verschiedener Geräte beschäftigt. Weitere Teilnehmende der Arbeitsgruppe sind Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Fachbereiche (Soziales, Umwelt und Stadtgrün, Schule), der Stadtentwässerung, der Feuerwehr und des Tiefbauamtes. Im Auftrag der Gruppe hat aha fünf verschiedene Assistenzsysteme getestet. Die Kosten der durch aha getesteten Systeme bewegen sich zwischen 1.600 und 2.500 Euro zuzüglich Einbau. Die Stadtentwässerung Hannover plant, alle Fahrzeuge über 7,5 Tonnen auszustatten, und auch die Feuerwehr der Landeshauptstadt Hannover sammelt mit zwei nachgerüsteten Fahrzeugen erste Erfahrungen.

Foto: Landkreis Wolfenbüttel



Die kleine Kamera unterhalb des Seitenspiegels schafft 120 Grad zusätzlichen Blickwinkel.

Foto: Rainer Dröbe



Der Monitor in der Kabine ergänzt die Seitenspiegel und verschafft einen besseren Überblick beim Rechtsabbiegen, wie Ulf-Birger Franz, Verkehrsdezernent der Region Hannover, demonstriert.

Aktion Abbiegeassistent

Das Bundesverkehrsministerium hat die „Aktion Abbiegeassistent“ ins Leben gerufen, um die Verbreitung von Abbiegeassistenten zu befördern. Inzwischen ist die AGFK Niedersachsen/Bremen offizielle Unterstützerin der Aktion. Auch Kommunen, kommunale Betriebe und Unternehmen können sich der Aktion anschließen, indem sie eine freiwillige Selbstverpflichtung zur Ausrüstung ihres Fuhrparks mit Abbiegeassistenten eingehen. Mit dabei sind unter anderem bereits die Stadt Osnabrück, der Landkreis Wolfenbüttel, der Abfallwirtschaftsbetrieb Stadt Oldenburg, die KreisAbfallWirtschaft Hameln-Pyrmont, die Stadtwerke Leer und der Zweckverband Abfallwirtschaft Region Hannover (aha).

Auch in der Stadt Oldenburg erhielten die ersten städtischen Fahrzeuge einen elektronischen Abbiegeassistenten. In den Bereichen Abfallwirtschaftsbetrieb, Straßenunterhaltung und Grünflächenamt wurden bisher zwanzig Fahrzeuge mit kamerabasierten Systemen nachgerüstet. Die Technik startet von alleine, sobald der Blinker eingeschaltet wird. Die Umrüstkosten betragen ca. 1.000 Euro pro Fahrzeug.

Im kleineren Maßstab hat auch die Stadt Cuxhaven mit der Umrüstung begonnen: Die beiden Lkw des städtischen Bauhofs sollen noch 2019 mit Assistenzsystemen bestückt werden. Wenn wieder Fördermittel bereitstehen, ist zudem für den Bereich technische Dienste (Müllabfuhr und Straßenreinigung) eine Umrüstung geplant, zunächst für sogenannte Alleinfahrer.

In der Region Osnabrück gründete sich sogar eine Initiative privater Unternehmen: Ende September 2018 schlossen sich Mitglieder des Kompetenznetzes Individuallogistik e. V. und des Gesamtverbandes Verkehrsgewerbe Niedersachsen zum Aktionsbündnis „Allianz für Sicherheit“ zusammen. Die mittlerweile 14 teilnehmenden Logistikunternehmen haben bereits 146 Lkw mit Abbiegeassistentensystemen aus- oder nachgerüstet. Weitere 71 Fahrzeuge verfügen alternativ über ein Kamerasystem. Die Mitglieder des Aktionsbündnisses verpflichteten sich unter anderem dazu, kamerabasierte Abbiegeassistentensysteme in alle Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen einzubauen, die regelmäßig Zustellungen oder Abholungen um den Wall-Ring der Stadt Osnabrück durchführen. Neue Fahrzeuge werden gleich mit integriertem Assistenzsystem bestellt.

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH testet ein System, bei dem rechts am Bus eine Kamera und unter dem Rückspiegel der entsprechende Bildschirm angebracht wird. 21 neue Busse werden damit ausgestattet sein.

Diese und viele weitere Beispiele zeigen, dass sich trotz der noch fehlenden EU-Regelung einiges in Richtung mehr Verkehrssicherheit bewegt. Viele Kommunen, Betriebe der öffentlichen Hand und private Unternehmen nehmen sich als Vorreiter des Themas an, installieren erste Abbiegeassistenten und sammeln Praxiserfahrungen, die später in die Gesetzgebung einfließen können. Auch wenn Abbiegeassistenten derzeit im Mittelpunkt der Diskussion um Maßnahmen zur Unfallvermeidung stehen, sollte nicht vergessen werden, dass diese nur eine Option unter anderen darstellen. Auf Anregung der Bundesländer bereitet das Bundesverkehrsministerium derzeit eine Änderung der Straßenverkehrsordnung vor: Zukünftig soll das Rechtsabbiegen von Lkw nur noch in Schrittgeschwindigkeit erlaubt sein.

Text/Kontakt: Anna-Maria Besold, AGFK, anna-maria.besold@agfk-niedersachsen.de

Foto: Niedersächsisches Verkehrsministerium



Im April 2019 wurde von Niedersachsens Verkehrsminister Dr. Bernd Althusmann das landeseigene Pilotprojekt „Abbiegeassistentensysteme“ gestartet.

Foto: Landkreis Wolfenbüttel



Die roten Tonnen zeigen, wo sich der für Lkw-Fahrende schwer einsehbare Bereich befindet.

„Radeln nach Zahlen“

Die Knotenpunktwegweisung (KPW) ist in aller Munde. Doch was verbirgt sich hinter diesem Begriff und wann ist dieses System sinnvoll?

Bei der KPW handelt es sich um eine Ergänzung zur ziel- und routenorientierten Radverkehrswegweisung nach den Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Sie beruht auf der Nummerierung aller Kreuzungen (= Knotenpunkte) im Radwegenetz. Das Knotenpunktsystem bietet sich insbesondere bei Radwegenetzen mit einer hohen Dichte an Wegen für den Alltagsradverkehr, regionalen Radrouten und Radfernwegen an. Es ermöglicht individuelle Tourenplanungen und erleichtert die Orientierung.

Beim Einrichten einer KPW wird jeder Schilderstandort mit einer deutlich sichtbaren Nummer ausgestattet. Die benachbarten Knotenpunkte werden über Einschubplaketten (flexibel einsetzbare Zusatzschilder) angezeigt und eine Übersichtstafel bei jedem Knotenpunkt bietet eine ständige Orientierungshilfe. Nutzerinnen und Nutzer können vorab oder spontan eine Tour planen, indem sie sich die Nummern der Knotenpunkte auf ihrer Route notieren. So spricht die KPW vor allem touristische Zielgruppen an.

Auch für touristische Akteure bietet dieses System große Vorteile: Beim Erstellen lokaler Radrouten muss anstelle von Einschubschildern mit Logos nur eine Nummern-Abfolge erarbeitet werden. Das reduziert die Wartungskosten und macht es unkompliziert möglich, regelmäßig wechselnde Routen anzubieten.

Was ist zu beachten?

Um die KPW zu konzipieren, muss das gesamte Radwegenetz betrachtet werden. Dieses setzt sich aus Radfernwegen, regionalen und lokalen Radrouten, aber auch aus straßenbegleitenden Radwegen und sonstigen Verbindungswegen für den Alltagsradverkehr und den touristischen Radverkehr zusammen. Ferner sollte die KPW nur in einer geschlossenen Region angewendet werden, d. h. sie ist keine kleinräumige Lösung, sondern eignet sich nur für große Planungsräume.

Da die KPW mit einem erheblichen planerischen und finanziellen Aufwand verbunden ist, sollten vorab folgende Punkte diskutiert werden:

- Was soll damit erreicht werden?
- Ist die KPW für die betreffende Region notwendig?
- Ist die Pflege langfristig zu finanzieren und personell leistbar?
- Werden Beschilderung und Radwegenetz heute schon gepflegt?
- Sind die Investitionskosten leistbar?
- Sind die Verantwortlichkeiten geklärt?

In einem ersten Schritt muss das Gesamtradwegenetz überplant und gleichzeitig bereinigt werden. Dabei sind qualitative Kriterien für die Wegebeschaffenheit festzulegen und für das gesamte Netz anzuwenden. Parallel dazu bedarf es eines Abstimmungsprozesses mit allen beteiligten Partnern. Aktuell ist die KPW u. a. in Nordrhein-Westfalen, Brandenburg und Niedersachsen zu finden.

Text/Kontakt:

Mandy Schwalbe-Rosenow, IGS Ingenieurgesellschaft Stolz, Büro Radschlag, schwalbe-rosenow@igs-ing.de

Beispiele aus Niedersachsen

Oldenburger Münsterland

Das Oldenburger Münsterland, bestehend aus den Landkreisen Cloppenburg und Vechta, weist ein dichtes Radwegenetz von über 2.200 km Länge auf. Die Radrouten sind durchgängig mit Ziel- und Entfernungsangaben ausgeschildert, zusätzlich wurden Knotenpunktsysteme umgesetzt. Zur Radsaison 2018 gingen im Landkreis Vechta 150 Knotenpunkte an den Start. Im Landkreis Cloppenburg, wo seit 2015 das Knotenpunktsystem existiert, wurden insgesamt 265 Knotenpunkte montiert. Die hohe Nachfrage nach Tourbooks und Radwanderkarten bestätigt den Erfolg des „Radeln nach Zahlen“. Ein Ziel ist, die Systeme auch über die Kreisgrenzen hinaus zu verbinden.

Text/Kontakt: Johannes Knuck, Verbund Oldenburger Münsterland e. V., knuck@oldenburger-muensterland.de

Naturpark Wildeshauser Geest

Der Landkreis Oldenburg und der Naturpark Wildeshauser Geest setzen bis zum Herbst 2019 ein neues Radverkehrs-Leitsystem um, in das ein Knotenpunktsystem integriert wird. Die Übergänge der Wegweisung des ca. 1.200 km langen Radwegenetzes in alle benachbarten Städte und Landkreise werden mit diesen abgestimmt. Um Radreisen ein möglichst großflächiges Knotenpunktnetz anzubieten, werden zudem die Knotenpunktsysteme der Landkreise Oldenburg, Vechta und Cloppenburg sinnvoll verknüpft und vereinheitlicht.

Text/Kontakt: Alissa Rottmann, Zweckverband Naturpark Wildeshauser Geest, alissa.rottmann@oldenburg-kreis.de



Bei der Knotenpunktwegweisung hat jeder Schilderstandort eine Nummer, die am Pfosten über dem Zielwegweiser installiert ist.

Foto: Eva-Maria Dorgeloh/Landkreis Vechta



„Radeln nach Zahlen“ im Landkreis Vechta dient als Vorbild für das Knotenpunktsystem im Landkreis Oldenburg.

Radroutenpaten ergänzen die Qualitätssicherung

Die Wartung der Wegweisung und Kontrolle der Infrastruktur für den Radverkehr ist eine bedeutende Aufgabe. Sie dient der Qualitätssicherung für den Alltags- und Freizeitradverkehr. Eine intakte und vollständige Wegweisung ist wichtig für Radreisende und andere Menschen, die die Strecke nicht häufig fahren. In Kombination mit einer intakten Wege- bzw. Begleitinfrastruktur ist sie zudem ein Imageträger für die Kommune. Oft fehlen jedoch personelle oder finanzielle Mittel, um regelmäßige Kontrollen und Wartungen durchzuführen.

Wege- und Wegweisungskontrollen sollten auf kommunaler Ebene über die Verkehrssicherungspflicht hinaus mindestens einmal jährlich durchgeführt werden. Der ergänzende Einsatz ehrenamtlicher Routenpatinnen und -paten verkürzt das Kontrollintervall. So kann schneller auf Infrastrukturschäden reagiert werden. In einigen Regionen haben ADFC-Gliederungen Patenschaften für Streckenabschnitte übernommen, in anderen Fällen sind es engagierte Bürgerinnen und Bürger, die bei ihren Fahrten Mängel erfassen und weitergeben. Besonders zuverlässig sind Modelle, in denen das ehrenamtliche Engagement über einen Verein gebündelt wird, z. B. eine ADFC-Gliederung. In den bestehenden Strukturen können die Mängelmeldungen einfacher an die zuständigen Verwaltungsstellen weitergegeben werden.

Ein zeitnahes, zuverlässiges Beheben der gemeldeten Mängel und wertschätzende Aktionen wie „Dankeschön-Feste“ sind von großer Bedeutung, um die Motivation für dieses ehrenamtliche Engagement aufrechtzuerhalten.

Ehrenamtliche entwickeln Qualitätssicherungssystem im Ammerland

Bereits im Jahr 2012 übernahmen Aktive des ADFC-Kreisverbands Ammerland die Patenschaft für die neu eingerichteten Themenradrouten der Ammerländer Radlandschaft. Doch es blieb nicht beim Kontrollieren und Mängelmelden: Mit den gewonnenen Erfahrungen erarbeiteten die Aktiven ein zweistufiges Qualitätssicherungssystem für eine umfassende Qualitätssicherung und Instandhaltung der Themenradrouten. Dafür sind derzeit 16 ehrenamtlich aktive ADFC-Routenpatinnen und -paten jedes Jahr ca. 1.200 km auf den Radrouten unterwegs, um Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten zu entdecken und sie der Ammerland Touristik als zuständigem Routenbetreiber mitzuteilen. Die Befahrungsprotokolle werden auch an das jeweils zuständige Bauamt übergeben. Dies hat bereits zu vielen Infrastrukturmaßnahmen geführt.

Dieses Qualitätssicherungssystem ist seit zwei Jahren erfolgreich in Betrieb. Eine aus den Protokollen entstandene jährlich erstellte Mängelstatistik dient der Erfolgskontrolle. Das Ergebnis sind jederzeit weitgehend intakte Themenradrouten mit guter Ausschilderung und Infrastruktur, wie die positiven Rückmeldungen von Radfahrenden bestätigen.

Derzeit wird eine Überplanung des Ammerländer Radverkehrssystems mit der Integration eines Knotenpunktsystems vorbereitet. Auch hierbei werden die Routenpatinnen und -paten fester Bestandteil des Planungsprozesses sein.

Mehr als Kontrollfahrten: Bürgerliches Engagement für Radwege in Wietze

Radstrecken kontrollieren, Schilder richten oder säubern, wilde Müllablagerung melden: Mit solchen guten Taten verbessern seit einigen Jahren drei Radwegepaten in Wietze das Radwegenetz. Der Gemeindeverwaltung war es nicht immer möglich, alle Wege und Schilder dauerhaft auf Mängel zu kontrollieren. So entstand die Idee, interessierte Bürgerinnen und Bürger als Radwegepatinnen und -paten zu gewinnen.

Aus der anfänglichen Idee, dass Hobbyradelnde lediglich einmal pro Jahr auf ihrer persönlichen Lieblingstour Kontrollfahrten unternehmen, entwickelte sich jedoch schnell mehr. Die Radwegepaten besuchten Fortbildungen zum Thema Radverkehr, wirkten bei Neukonzeptionen von Radrouten mit und ließen sich sogar beim ADFC zu "ADFC-Routeninspektoren" ausbilden.

Im Ergebnis sind die Strecken so gepflegt wie nie. Dies gilt insbesondere für die Teiletappe des überregionalen Aller-Radwegs.

Texte: Karin Werres, TourismusMarketing Niedersachsen; Friedhard von Seggern, ADFC Ammerland; Phillip Daniel, Gemeinde Wietze
Kontakt: werres@tourismusniedersachsen.de

Foto: ADFC Ammerland



Neu eingerichtete Themenrouten werden von den ADFC-Routenpatinnen und -paten im Rahmen einer Auftaktprüfung inspiziert.

Foto: Gemeinde Wietze



Die Radwegepaten der Gemeinde Wietze erneuern einen Zwischenwegweiser.

Radreisen im Aufschwung: Die ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2019

Wie verhalten sich deutsche Radreisende?

Wie gehen sie vor, was sind ihre Ziele, Motive und Vorlieben? Diese und andere Fragen beleuchtet die ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse. Sie ist die weltweit einzige systematische Untersuchung zum Radreiseverhalten. Der ADFC führt die Analyse seit 1999 jährlich durch und ermittelt damit Trends und Entwicklungen im Radtourismus. Die Befragung fand 2018/2019 zum dritten Mal mit dem Partner Travelbike statt. Es handelt sich um eine repräsentative Onlinebefragung unter mehr als 7.580 Personen.

Die Ergebnisse aus der aktuellen Analyse zeigen: Immer mehr Deutsche verbringen ihre Ferien auf dem Fahrradsattel. 2016 waren 5,2 Millionen Radreisende unterwegs. Während im Schlechtwetterjahr 2017 erstmals die Zahl der Radurlauberinnen und Radurlauber gesunken war, stieg sie im letzten Jahr wieder deutlich an, auf 5,5 Millionen. Dabei ist Deutschland als Ziel der absolute Liebling: 70 Prozent der für 2019 geplanten Radurlaube sollen im Inland stattfinden.

Die meisten Radtouristinnen und -touristen haben Erfahrung im Individualurlaub – 88 Prozent planen ihre Touren selbst. Die Reiseplanung

ist für viele fester Bestandteil der Reise, sie informieren sich sehr umfangreich und breitgefächert. Die Recherche im Internet wird dabei immer wichtiger. Karten, Empfehlungen und Reiseführer sind dennoch weiterhin hoch im Kurs.

Auch 2018 setzt sich der Trend zum Elektrofahrrad fort. Rund ein Viertel der Radurlaubenden fährt mit E-Bikes, 2017 waren es 18 Prozent. Damit werden Radreisen einem noch größeren Publikum zugänglich. In Reisegruppen können auch weniger geübte Teilnehmerinnen und Teilnehmer mithalten und bergige Gefilde stellen kein Hindernis mehr dar.

Die Radreiseanalyse ermittelt zudem die beliebtesten Radreiseziele. In diesem Jahr sind fünf Neuzugänge in den Top Ten. Dabei fällt auf: Der Konkurrenzdruck unter Radfernwegen und Radregionen ist hoch. Urlauber bleiben dem Fahrrad treu, fahren aber selten drei Mal hintereinander die gleiche Strecke; Sie wollen Neues erleben. Um sich abzuheben, müssen Betreiber kreativ werden. Unerlässlich ist dabei ein gutes Qualitätsmanagement. Vier der ersten fünf Plätze sind als ADFC-Qualitätsradrouten ausgezeichnet.

Niedersachsen punktet mit zwei Publikumsfavoriten: der neuen Nummer eins unter den beliebtesten Radrouten in Deutschland, dem Weser-Radweg, und dem Langzeitfavoriten Elberadweg. Hinzu kommt der EmsRadweg von Hövelhof nach Emden, der auf Platz neun der meistbefahrenen Routen landete. „Dass der Weser-Radweg nun auf Platz eins lan-

det, ist kein Zufall. Die Betreiber haben viel in die Wegequalität investiert, den Streckenverlauf optimiert und ihr Produkt intensiv vermarktet. Radfahrende wollen auf gut ausgebauten Radwegen unterwegs sein. Sie wünschen sich sichere Infrastruktur, gute Beschilderung, Informationen über die Route und – nicht zuletzt – ein einmaliges Reiseerlebnis. All das bietet der Weser-Radweg“, stellt Louise Böhler, Tourismus-expertin beim ADFC-Bundesverband, fest.

Niedersachsen setzt seit Jahren auf den Radtourismus und investiert systematisch in die Qualität. Es gibt ein vielfältiges Angebot, angefangen von den Flussradwegen über sportliche Touren für Mountainbike und Rennrad bis hin zu Angeboten zur Naherholung. Dies zählt sich aus, auch 2019 wurden erneut zwei Radrouten vom ADFC ausgezeichnet: die Grenzgängeroute Teuto-Ems mit vier und Vechtelroute mit drei Sternen (siehe Seite 39). Damit kann das Land zwischen Nordseeküste und Harz vier prämierte Routen und zwei ADFC-RadReiseRegionen vorweisen.

Neben den klassischen Streckentouren werden zunehmend auch Sterntouren, ausgehend von einem festen Quartier, beliebter. Die Analyse zeigt ein Plus von 3 Prozent für die Sterntouren (28 Prozent). Mit der HeideRegion Uelzen und der Wesermarsch findet diese Zielgruppe in Niedersachsen ebenfalls passende Angebote.

Text/Kontakt: Louise Böhler, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), louise.boehler@adfc.de

Ausgezeichnete Radrouten in Niedersachsen

ADFC-Qualitätsradrouten (★★★★):

- Weser-Radweg (erstmalig ausgezeichnet)
- Grenzgängeroute Teuto-Ems (zweites Mal ausgezeichnet)

ADFC-Qualitätsradrouten (★★★):

- Töddenland-Radweg (zweites Mal ausgezeichnet)
- Vechtelroute (zweites Mal ausgezeichnet)

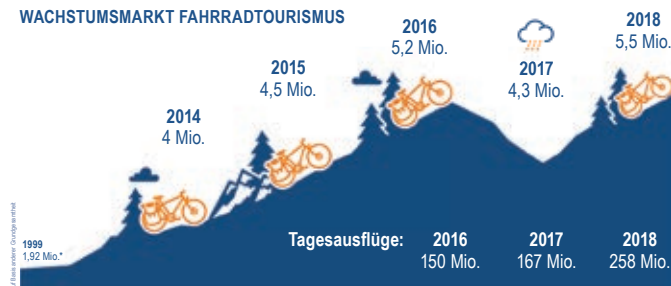
ADFC-RadReiseRegionen:

- Heideregion Uelzen (erstmalig ausgezeichnet)
- Wesermarsch (erstmalig ausgezeichnet)

ADFC-TRAVELBIKE-RADREISEANALYSE 2019 ZAHLEN, DATEN, FAKTEN



WACHSTUMSMARKT FAHRRADTOURISMUS



Radreisen erfreuen sich kontinuierlich steigender Beliebtheit unter den Deutschen.

ADFC-Qualitätsrouten in Niedersachsen ausgezeichnet

Seit 2006 zeichnet der ADFC sogenannte Qualitätsradrouten aus. Für die Klassifizierung von Radfernwegen untersucht er u. a. deren Befahrbarkeit, Verkehrssicherheit, Routenführung und die touristische Infrastruktur. Eine Route kann bis zu fünf Sterne erhalten, gültig jeweils für drei Jahre.

2019 wurden zwei Radfernwege ausgezeichnet, die durch Niedersachsen führen: Einer ist die deutsch-niederländische Vechtetalroute. Auf einer Länge von 223 km folgt sie dem Lauf der Vechte von der Quelle im münsterländischen Darfeld bis zur Mündung in der niederländischen Hansestadt Zwolle. 2019 wurden die 2015 erstmals verliehenen drei Sterne vom ADFC bestätigt. Mittelfristig werden vier Sterne angestrebt, wofür u. a. in die Wegequalität investiert werden soll.

Ebenfalls zum zweiten Mal ausgezeichnet, und zwar mit vier ADFC-Sternen, wurde die 149 km lange Grenzgängerroute Teuto-Ems, eine Rundtour im südlichen Osnabrücker Land, die durch das Grenzgebiet zwischen Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen führt. Durch zwei Verbindungswege lässt sie sich auch in drei kürzere Rundkurse unterteilen.

- www.vechtetalroute.de
- www.grenzgangeroute.de

Text/Kontakt:

- Tim Trentmann, Tourismusverband Osnabrücker Land, trentmann@tvosl.de
- Johann Bardenhorst, Grafschaft Bentheim Tourismus, johann.bardenhorst@grafschaft.de

Foto: Max Daerr



Die Grenzgängerroute Teuto-Ems erhielt erneut vier ADFC-Sterne.



Eine Attraktion der Dino-Tour ist die lebensgroße Rekonstruktion eines Dinosauriers.

Foto: Stadt Rehburg-Loccum

Radwegebeschilderung als Qualitätsmerkmal

Um den Radverkehrsanteil genauso wie die Nachfrage von Gästen zu erhöhen, investiert der Landkreis Grafschaft Bentheim kontinuierlich in die Qualität der alltagstauglichen und radtouristischen Infrastruktur. Radfahrraffine Gäste und Einheimische haben häufig eine hohe Erwartungshaltung an die Qualität; und Besucherinnen und Besucher aus den benachbarten Niederlanden sind sowieso komfortable Radwege und eine gute Beschilderung gewohnt.

Im Rahmen einer umfassenden Qualitätsinitiative sind daher 2018 mit dem Projekt „Qualitätsverbesserung der Radwegebeschilderung im Netz der Grafschafter Fietsentour“ an mehr als 230 Standorten Zwischenwegweiser (die nur die Richtung angeben) gegen Zielwegweiser (mit Orts- und Kilometerangabe) ausgetauscht worden. Radlerinnen und Radler finden jetzt alle 2 bis 2,5 km Informationen zu Entfernungen und am Standort verlaufenden Routen. Zudem wird aktuell die Qualität der Wege im über 1.000 km langen Wegenetz erfasst. Dies dient zur Vorbereitung eines Knotenpunktsystems, das „on top“ auf die bestehende Beschilderung

installiert werden und nur auf gut befahrbaren Wegen verlaufen soll.

Text/Kontakt: Johann Bardenhorst, Landkreis Grafschaft Bentheim, johann.bardenhorst@grafschaft.de

Die Dino-Tour – auf den Spuren der Dinosaurier

Die Dino-Tour bietet Radfahrenden eine spannend gestaltete Reise in längst vergangene Zeitalter und führt durch faszinierende Epochen der Evolutionsgeschichte: von den Dinosauriern aus der Urzeit über das Frühmittelalter bis in die Zeit der Romantik. Auf der ca. 30 km langen Radtour können die Naturlandschaft des Steinhuder Meeres und der Rehburger Berge erkundet werden.

Am Wegesrand begegnen den Radfahrenden an acht Erlebnisstationen Zeugen der Vergangenheit. Die lebensgroße Rekonstruktion eines Dinosauriers, ein riesiger Dino-Knochen, Fußabdrücke und weitere Spurenfossilien versprechen ein echtes Urzeiterlebnis. Entlang der Tour liegen zahlreiche Sehenswürdigkeiten wie das Kloster Loccum, die Romantik Bad Rehburg und die Ökologische Schutzstation Steinhuder Meer. In Winzlar sind beeindruckende Vogelbeobachtungen am Brut- und Rastgebiet Meerbruchswiesen möglich. Im Dinosaurier-Freilichtmuseum in Münchenhagen erleben die Besucherinnen und Besucher versteinerte Dinosaurier-Spuren und lebensechte Rekonstruktionen von Dinosauriern und anderen Urzeittieren.

Text/Kontakt: Gretje Bode, Stadt Rehburg-Loccum, tourismus@rehburg-loccum.de



Die Schilderwarte Albert Hanselle (l.) und Hartmut vor der Straße bei der Schildermontage.

Foto: Grafschaft Bentheim Tourismus

Radweg zur Kunst neu belebt

2002 eröffnete der Landkreis Hildesheim den Radweg zur Kunst, der Kultur und Radtourismus auf gelungene Weise verknüpfte. Über die Jahre geriet der Weg jedoch etwas in Vergessenheit. Der Flyer war vergriffen, der Internetauftritt veraltet, das Augenmerk der Vermarktung lag auf anderen Produkten. Im Rahmen eines Workshops zum Kulturtourismus kam die Idee einer Neubelebung auf. Das Besondere am Radweg zur Kunst sind diverse Kunstformen, die auf dem knapp 60 km langen Weg zu erleben sind. Entsprechend gibt es fünf thematische Abschnitte. Durch die teilweise parallel verlaufende Bahnstrecke und die Lage der Start- und Endpunkte an weiteren Bahnhöfen kann die Route etappenweise befahren werden.

Der erste Schritt der Wiedererweckung war, eine neue Internetseite zu entwickeln. Sie enthält für jeden Teilabschnitt Informationen, beschreibt Hintergründe der einzelnen Kunstformen, gibt Freizeittipps und bietet einen Veranstaltungskalender. Eine Besonderheit sind die interaktiven Karten zu jeder Etappe. Auch ein neuer Flyer wurde erstellt. In diesem Jahr werden erstmals geführte Touren auf Teilabschnitten angeboten.

► www.radweg-zur-kunst.de

Text/Kontakt: Rainer Poelmann,
Landkreis Hildesheim,
rainer.poelmann@landkreishildesheim.de



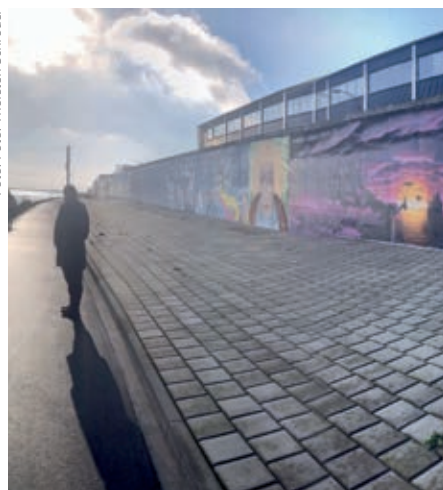
Der Skulpturenweg ist einer der fünf Teilabschnitte des Radwegs zur Kunst.

Freiluft-Galerie und „Sehnsuchtswesen“ – erfahrbare Kunstwerke an der Weser

In Lemwerder locken verschiedene Kunstwerke Radfahrende an die Weser. Sehr bemerkenswert ist etwa die neue Attraktion „Weser-Side-Gallery“. Als eine der längsten Freiluft-Galerien des Landes erstreckt sich die Straßenkunst an einer tausend Meter langen und vier Meter hohen Spundwand entlang der Weser. Dort, wo maritimes Flair auf Industriecharme trifft, gestalteten im Sommer 2018 über 200 regionale, überregionale und internationale Künstlerinnen und Künstler aus Street Art, Malerei und Graffiti ein ganz besonderes Gesamtkunstwerk auf der Hochwasserschutzwand. Von Putin bis Buddha, vom Werk der Street-Art-Stars aus Kolumbien bis zum Bild der Kids aus dem Jugendzentrum ist für alle etwas dabei.

Nur einen Kilometer weiter befindet sich die Skulptur „Sehnsuchtswesen“. Zwei Künstlerinnen haben es hier geschafft, die Geschichte des Ortes als Teil der Reihe „Unsichtbare Sehenswürdigkeiten“ aufzunehmen. Es lohnt sich, den klassischen Radweg für einen kleinen Umweg zu verlassen, um mit direktem Blick auf die Weser die optische und akustische Umsetzung der Themen Walfang und Schiffbau zu betrachten.

Text/Kontakt: Martina Wien,
Gemeinde Lemwerder,
wien@lemwerder.de



Die beeindruckenden Kunstwerke der Weser-Side-Gallery können mit dem Fahrrad erkundet werden.

Offene Pforten für Radfahrende: die Krummhörner Kirchturm-Tour

Immer am ersten Samstag im September gibt es im Rahmen der Krummhörner Kirchturm-Tour ein besonderes Veranstaltungshighlight für Radfahrende: Die 23 Kirchengemeinden in den Krummhörner Dörfern laden in ihre Kirchen ein. Dabei haben sie sich für diesen Tag besondere kulturelle und kulinarische Überraschungen für ihre Besucherinnen und Besucher ausgedacht. In den Kirchen erhalten die Teilnehmenden Stempel auf einer speziellen Stempelkarte. Am Ende dieser Radreise durch die Kulturlandschaft der Krummhörn wird eine Urkunde überreicht.

Die Krummhörner Kirchturm-Tour verbindet die 18 idyllischen Warfendörfer und das romantische Fischerdorf Greetsiel auf einer ca. 70 km langen Radrundtour. Sie führt von Dorf zu Dorf durch die schöne Krummhörner Landschaft, wo es typische Backsteinkirchen mit jahrhundertealten Orgeln und Attraktionen wie Deutschlands erste „Murmel-Arena“ in Uttum zu entdecken gibt. Geradelt wird auch entlang am Nationalpark Wattenmeer, vorbei am Pilsener Leuchtturm, historischen Mühlen und anderen sehenswerten Orten.

► www.greetsiel.de

Text/Kontakt: Nicole Ukena,
Touristik GmbH Krummhörn-Greetsiel,
nicole.ukena@greetsiel.de



Bei der Krummhörner Kirchturm-Tour laden die Kirchen Radfahrende zu kulturellen und kulinarischen Überraschungen ein.

Fahrraddankstelle des VCD Bremen

Der VCD Bremen bedankt sich regelmäßig bei den Radfahrenden: An der „Fahrraddankstelle“ gibt es Papiertüten mit Flyern und einer süßen Überraschung für vorbeikommende Radfahrende. Die Aktion macht darauf aufmerksam, dass Radfahren im Alltag die Aufenthaltsqualität im Stadt- raum verbessert: es sorgt für sauberere Luft, weniger Lärm und weniger Platzverbrauch.

Text/Kontakt: Katharina Maas gen. Bermpohl,
VCD Bremen, bremen@vcd.org



Foto: VCD Bremen

CarBikePorts in Göttingen

Durch die Silhouette eines Pkws verdeutlichen so genannte CarBikePorts, dass auf einem Autoparkplatz bis zu zehn Fahrräder Platz finden. Die Stadt Göttingen hat zwei dieser mobilen Fahrradabstellanlagen im Straßenraum platziert, um den Bedarf nach Stellplätzen vor Ort zu ermitteln. Je nach Ergebnis wird der CarBikePort anschließend gegen fest installierte Fahrrad- bürger ausgetauscht oder wieder entfernt.

Text/Kontakt: Daniela Both, Stadt Göttingen, d.both@goettingen.de



Foto: Christoph Mischke

Ideen

um's Rad



„Volksradfahren“ in Münster

Einmal im Jahr öffnen sich die Schranken der Truppenübungsplätze Munster Nord und Munster Süd und das sonst als Sperrgebiet ausgewie- sene Areal wird für die Öffentlichkeit freigegeben. An diesem Tag kann man beim sogenannten Volksradfahren die Truppenübungsplätze hautnah mit dem Fahrrad oder auf Inlineskates erleben. Mit Streckenlängen von 20 bis 112 Kilometer ist für jedes Fitnesslevel etwas dabei.

Text/Kontakt: Eva-Maria Willer, Munster Touristik,
eva-maria.willer@munster-touristik.de

Foto: Malte Hübner



Sicher und klimafreundlich zur Arbeit

50 Fahrradhelme wurden zu vergünstigten Konditionen an Beschäftigte vom Landkreis Göttingen verteilt als praktischen Beitrag für sichere und klimafreundliche Mobilität für die Fahrt mit dem Rad zur Arbeit. Der Land- kreis Göttingen engagiert sich vielfältig für den Klimaschutz u.a. mit einem Konzept für Betriebliches Mobilitätsmanagement.

Text/Kontakt: Sissi Karnehm-Wolf, Landkreis Göttingen,
karnehm-wolf@landkreisgoettingen.de

Foto: Landkreis Göttingen

Kontakte

Radverkehr Land Niedersachsen

Eike Lengemann (Ansprechpartner)
Niedersächsisches Ministerium für
Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und
Digitalisierung
Telefon 0511 / 120-7878
eike.lengemann@mw.niedersachsen.de
► www.mw.niedersachsen.de

Radverkehr Freie Hansestadt Bremen

Wilhelm Hamburger (Ansprechpartner)
Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt,
Mobilität, Stadtentwicklung und
Wohnungsbau
Telefon 0421 / 361-10244
wilhelm.hamburger@bau.bremen.de
► www.bauumwelt.bremen.de

AGFK-Geschäftsstelle

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher
Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V.
Geschäftsführer Edwin Süsselbeck,
Anna-Maria Besold, Ilona Krause
Telefon 0511 / 92 00 71-78
info@agfk-niedersachsen.de
► www.agfk-niedersachsen.de

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

In Zusammenarbeit mit
Freie Hansestadt Bremen
Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau
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: September 2019

Bildnachweis Titelseite: Stefan Schöning, Werbefotostudio