



## **Radverkehr neu denken**

Fahrradmobilitätskonzept  
Niedersachsen



**Niedersachsen**



## Vorwort



Nicht erst die Corona-Pandemie hat uns gezeigt, wie wichtig der Radverkehr für die alltägliche Mobilität ist. Seit über 200 Jahren bewegt uns das Fahrrad wortwörtlich. Im Laufe der Jahre wurde es ständig verbessert und weiterentwickelt. Seine Vorteile sind offenkundig: Es ist umweltfreundlich, kostengünstig, für fast jeden und jederzeit verfügbar und flexibel einsetzbar.

Niedersachsen ist im Radverkehr gut aufgestellt. Im Vergleich zu den anderen Flächenländern in Deutschland werden in Niedersachsen prozentual am meisten Wege mit dem Rad zurückgelegt. Beim Anteil von Radwegen entlang von Bundes- und Landesstraßen liegt Niedersachsen hinter Schleswig-Holstein an zweiter Stelle. Auf solchen Erfolgen wollen wir uns aber nicht ausruhen! Wir wollen den Radverkehr noch attraktiver machen. Auch in Zukunft wird der Radverkehr in der Politik der Landesregierung eine zentrale Rolle spielen. Beispiele aus anderen Ländern wie den Niederlanden und auch Dänemark zeigen, dass es gerade im Alltagsradverkehr noch viele Potenziale und damit viel zu tun gibt.

Um noch mehr Menschen für das Fahrrad zu begeistern und sie zu motivieren, gerade die kurzen Wegstrecken mit dem Fahrrad zurückzulegen, gibt es zwei wichtige Ansatzpunkte: Erstens ist der Komfort wichtig. Die Radwege, die Übergänge zu anderen

Verkehrsträgern und auch die Abstellmöglichkeiten müssen so gestaltet bzw. organisiert sein, dass Radfahren komfortabel ist. Zweitens bedarf es weiterer Fortschritte bei der Verkehrssicherheit. Die Menschen müssen sich sicher fühlen und sicher sein, wenn sie mit dem Fahrrad unterwegs sind. Vor allem an diesen beiden Punkten setzen wir an, um mehr Menschen auf das Rad zu bringen. Wir wollen damit den Radverkehrsanteil in Niedersachsen von 15 Prozent im Jahr 2017 auf 20 Prozent im Jahr 2025 steigern.

Ich bin zuversichtlich, dass wir dieses ehrgeizige Ziel mit den im vorliegenden Konzept dargestellten Maßnahmen erreichen. Lassen Sie uns gemeinsam den Radverkehr neu denken und daran arbeiten, ihn in Niedersachsen noch attraktiver zu gestalten.

Ihr

A handwritten signature in black ink, reading "Bernd Althusmann". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

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



# Inhalt



<b>1</b>	<b>Einführung</b>	<b>6</b>
1.1	Radverkehr in Niedersachsen	7
1.2	Radverkehr der Zukunft	8
<b>2</b>	<b>Überblick und Finanzierung</b>	<b>9</b>
2.1	Handlungsfelder	9
2.2	Finanzierung und Zeithorizont	10
<b>3</b>	<b>Handlungskonzept</b>	<b>12</b>
3.1	Handlungsfeld „Rechtliche und strategische Grundlagen“	12
3.2	Handlungsfeld „Infrastruktur“	16
3.3	Handlungsfeld „Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern“	20
3.4	Handlungsfeld „Verkehrssicherheit“	22
3.5	Handlungsfeld „Nachhaltigkeit und Innovation“	27
3.6	Handlungsfeld „Öffentlichkeitsarbeit“	29
3.7	Handlungsfeld „Radtourismus“	31
<b>4</b>	<b>Ausblick</b>	<b>34</b>



## 1 Einführung

Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum, Wohlstand und soziale Integration. Mobilität ist für viele auch Voraussetzung für ein individuelles und freies Leben und damit ein wichtiges Bedürfnis der Bürgerinnen und Bürger. Die freie Wahl des Verkehrsmittels gibt ihnen dabei die nötige Flexibilität – auf dem Weg zur Schule, zur Arbeit, zum Arzt, zum Einkaufen oder für die Gestaltung der Freizeit. Der Radverkehr ist eine sehr umweltfreundliche, gesunde und oft auch praktische Fortbewegungsart. Fahrräder nehmen zudem deutlich weniger Platz ein als Autos. Aus diesen Gründen kommt dem Radverkehr in einem zukünftigen Verkehrssystem eine wichtige Rolle zu.

Niedersachsen ist Fahrradland Nummer 1. In Niedersachsen fahren schon heute mehr Menschen Fahrrad als in allen anderen Flächenländern in Deutschland. Auch bei der Ausstattung mit Radwegen gehört Niedersachsen zur Spitzengruppe. Aktuell steht Niedersachsen hier auf dem zweiten Platz.

Mit dem vorliegenden Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen wollen wir den Radverkehr neu denken und Wege aufzeigen, um den Radverkehr noch attraktiver zu gestalten. Vor allem wollen wir erreichen, dass mehr Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer vom Auto auf das Fahrrad umsteigen.

Das Fahrradmobilitätskonzept des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung soll dazu dienen, die Radverkehrspolitik zunächst für die kommenden fünf Jahre strategisch auszurichten. Neben dem unverzichtbaren Ausbau der Radinfrastruktur gewinnen weiche Faktoren, wie beispielsweise Kampagnen, zunehmend an Bedeutung. Das Konzept wird bei Bedarf fortgeschrieben.

Der Fokus dieses Konzepts liegt auf der Stärkung des Alltagsradverkehrs, da in diesem Bereich die größten Potenziale für den Radverkehr liegen. Folglich zielen die nachfolgend dargestellten Maßnahmen in erster Linie darauf ab, Menschen zu motivieren, auf ihren täglichen Wegen möglichst selbstverständlich auf das Rad zu steigen. Für viele ist es aus unterschiedlichen Gründen noch zu häufig unbequem und mühsam, die alltäglichen Strecken mit dem Fahrrad zurückzulegen. Zudem fühlen sich viele Radfahrende nicht sicher genug und sie sind es teilweise auch nicht. Insbesondere ältere Menschen, die auf Pedelecs umgestiegen sind, sind viel zu oft in Verkehrsunfälle verwickelt und verletzen sich schwer – mitunter sogar tödlich. Mit den Maßnahmen dieses Konzepts soll das Radfahren in Niedersachsen bequemer, praktischer und sicherer und damit attraktiver werden.

Für den Radverkehr sind in Niedersachsen sehr viele unterschiedliche Akteure verantwortlich. Der Bund ist beispielsweise gefordert, hinreichende Finanzmittel für die Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung zu stellen. Das Land kümmert sich um den Ausbau und den Erhalt von Radwegen an Landesstraßen. Die Kommunen wiederum sind für die Radverkehrsinfrastruktur in ihrem Zuständigkeitsbereich verantwortlich. Alle Verantwortlichen sind aufgefordert, in ihrer Zuständigkeit liegende Maßnahmen umzusetzen, die den Radverkehr in Niedersachsen noch attraktiver machen. Nur wenn alle an einem Strang ziehen, kann das Land Niedersachsen seine Spitzenrolle im Radverkehr behaupten und ausbauen.

## 1.1 Radverkehr in Niedersachsen

Niedersachsen ist schon heute ein Fahrradland. Das Fahrrad ist für viele Menschen zu einem selbstverständlichen alltäglichen Verkehrsmittel geworden. Laut der Studie „Mobilität in Deutschland“<sup>1</sup> wurden im Jahr 2017 in Niedersachsen rund 15 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt (vgl. Abbildung 1). Das ist der höchste Wert im Vergleich aller Flächenländer in Deutschland. Dieser Erfolg ist auch darauf zurückzuführen, dass die Landesregierung in den letzten Jahren durch die Förderung des Radverkehrs die Rahmenbedingungen erkennbar verbessert hat. Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung hat beispielsweise

die Mittel signifikant erhöht: für den Neubau von Radwegen von 5 Mio. Euro auf 10 Mio. Euro bzw. für die Sanierung von Radwegen an Landesstraßen auf 17 Mio. Euro. Damit wird deutlich, welchen hohen Stellenwert der Radverkehr im Mobilitätsmix der Landesregierung einnimmt. Zudem haben wir die Gründung der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V. (AGFK) maßgeblich unterstützt, die ihrerseits zur Verbesserung der Rahmenbedingungen des Radverkehrs beiträgt. Insbesondere vernetzt sie Kommunen und stärkt die Wahrnehmung des Fahrrads als attraktives Verkehrsmittel in Niedersachsen.

Dieser Erfolg ist auch ein Ansporn, die Entwicklung eines fahrradfreundlichen Landes weiter voranzubringen. Wir wollen bis 2025 den Anteil des Radverkehrs von heute ca. 15 Prozent auf mindestens 20 Prozent steigern. Dies ist ein ambitioniertes, aber zugleich auch ein realistisches Ziel.

Voraussetzung dafür ist, dass neben dem verstärkten Engagement auf Landesebene auch Bund und Kommunen ihren Einsatz für den Radverkehr verstärken. Beide haben diese Aufgabe für sich erkannt und jeweils verschiedene Aktivitäten darauf ausgerichtet.

Der Bund unterstützt die Länder und die Kommunen u.a. mit einem bundesweit rund 650 Mio. Euro umfassenden Sonderprogramm für den Radverkehr bis 2023. Der Anteil, der auf

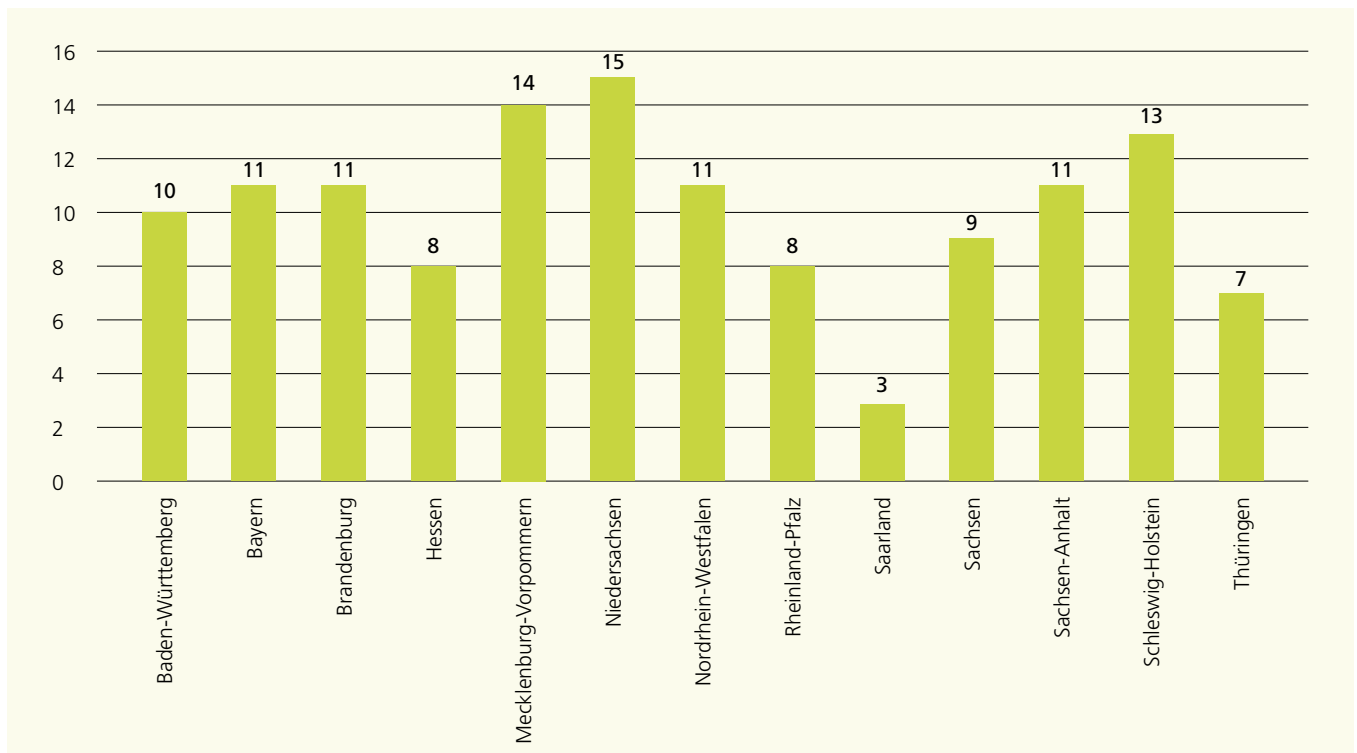


Abbildung 1: Radverkehrsanteile in den Flächenländern 2017 in Prozent

1 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Mobilität in Deutschland – Grafiken zum Radverkehr und Fußverkehr. Bonn 2017, S. 2.

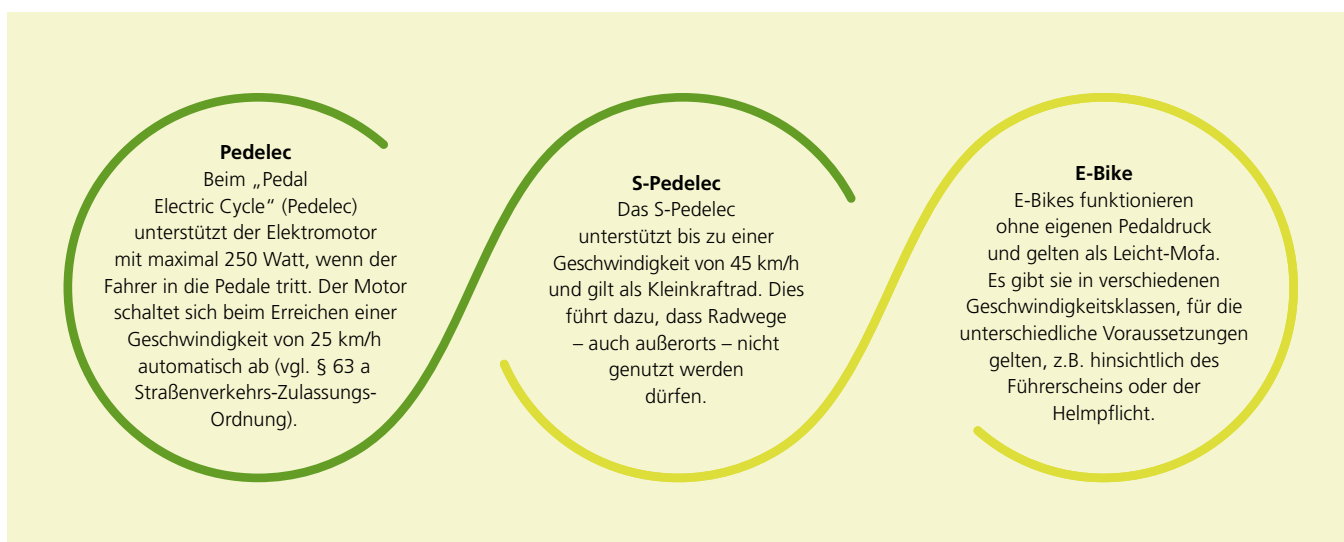
Niedersachsen entfällt, beträgt etwa 65 Mio. Euro. Damit werden u.a. Maßnahmen gefördert, die sonst üblicherweise nicht oder nur verzögert vom Land finanziell unterstützt werden könnten. Dazu gehören beispielsweise Abstellanlagen für Fahrräder, Maßnahmen zur Steigerung der Radverkehrssicherheit und optimierte Ampelschaltungen, die den Radverkehr besser fließen lassen.

Auch die Kommunen leisten bereits heute sehr gute Arbeit bei der Förderung des Radverkehrs. Sie arbeiten zum Beispiel kontinuierlich daran, die Radverkehrsinfrastruktur auf kommunaler Ebene zu verbessern. Darüber hinaus vernetzen sich die Kommunen in Niedersachsen in der AGFK. Das ermöglicht einen überregionalen Wissenstransfer. Zudem haben die Kommunen mit der Geschäftsstelle der AGFK einen kompetenten Ansprech-

partner zur Stärkung des Radverkehrs. Alle Beteiligten müssen die Potenziale des Radverkehrs gemeinsam heben.

## 1.2 Radverkehr der Zukunft

Fahrradfahren liegt im Trend! Das Image des Fahrradfahrens ist seit einiger Zeit im Wandel. Das Rad kommt immer stärker im Alltag als Fortbewegungsmittel zum Einsatz und ist auch in Sport und Freizeit nicht mehr wegzudenken. Fahrradaffine Lebensstile haben an Bedeutung gewonnen. Auch durch elektrische Antriebe (zum Beispiel Pedelecs) wird Radfahren für neue Zielgruppen und Einsatzbereiche attraktiv. Allerdings erschließen sich die Potenziale des Radverkehrs nicht von selbst. Wir wollen daher mit unserer Radverkehrsförderung die Rahmenbedingungen so gestalten, dass sich dieser Trend fortsetzt und verstärkt.







## 2 Überblick und Finanzierung

### 2.1 Handlungsfelder

Im vorliegenden Fahrradmobilitätskonzept werden sieben Handlungsfelder identifiziert, die das gesamte Spektrum der Radverkehrsförderung abbilden. Diese in der nebenstehenden Abbildung dargestellten Handlungsfelder sind die Grundlage des Fahrradmobilitätskonzepts. Ihnen sind die in Kapitel 3 skizzierten Maßnahmen zugeordnet. Die einzelnen Handlungsfelder greifen ineinander. Zugleich haben sie auch Auswirkungen aufeinander.

Verdeutlicht werden kann diese Gegenseitigkeit am Beispiel neuer Radwege an Landesstraßen. Diese sind zunächst dem Handlungsfeld Infrastruktur zugeordnet. Zugleich haben neue Radwege unmittelbare Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, da die Radfahrenden einen eigenen Radweg nutzen können und sich dadurch Konflikte mit Kraftfahrzeugen (Kfz) reduzieren. Des Weiteren können auch positive Effekte für den Radtourismus entstehen, wenn mit dem Radweg zum Beispiel eine Lücke in einem radtouristischen Netz geschlossen wird.



## 2.2 Finanzierung und Zeithorizont

Die Kommunen sind – aufgrund ihrer Zuständigkeiten für die konkreten Aufgaben sowie die räumliche Nähe vor Ort – Hauptakteure bei der Förderung des Radverkehrs. Sie werden in ihrer Arbeit sowohl vom Bund als auch vom Land unter anderem durch Förderprogramme oder beispielsweise die Förderung der AGFK unterstützt.

Das vorliegende Handlungskonzept konzentriert sich vor allem auf die Maßnahmen, bei denen das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung im Wesentlichen selbst zuständig ist oder die Kommunen in ihrem Zuständigkeitsbereich unterstützt. Überwiegend werden diese Maßnahmen aus dem Landeshaushalt und über Förderprogramme des Bundes oder des Landes finanziert.

Besonders umfangreiche Finanzmittel entfallen dabei auf den Bau der Infrastruktur und hier vor allem auf die Radwege.

Bei den Radwegen ist zwischen kommunalen Radwegen und Radwegen an Landes- oder an Bundesstraßen zu unterscheiden. Grundsätzlich sind die Kommunen für die Finanzierung ihrer Radwege zuständig. Sie werden dabei vom Land aus Mitteln des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (NGVFG) maßgeblich unterstützt.

Die Landesregierung hat die Mittel für die Förderung nach dem NGVFG für den Straßen- und Radwegbereich von jährlich knapp 50 Mio. Euro auf 75 Mio. Euro seit 2018 erhöht. Deshalb können seitdem alle von den Kommunen für eine Förderung durch das NGVFG angemeldeten Maßnahmen bewilligt werden. Die Fördersummen für die Radverkehrsmaßnahmen nach dem NGVFG stiegen von rund 8 Mio. Euro in 2013 auf zuletzt mehr als 15 Mio. Euro jährlich. Die Mittel des NGVFG insgesamt stehen allerdings nicht nur für Radwege zur Verfügung (s. Kasten „NGVFG“). Bei der Planung und Verteilung wird aber berücksichtigt, dass sie auch in den kommenden Jahren ausreichen werden, um alle förderfähigen Radweg-Projekte der Kommunen zu unterstützen.

### NGVFG:

Das Land fördert mit dem NGVFG kommunale Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Es stehen jährlich 75 Mio. Euro für Projekte im Bereich des kommunalen Straßen- und Radwegbaus zur Verfügung.

Für Neubau und Erhalt der Radwege an den Landesstraßen stellt das Land erhebliche Mittel zur Verfügung. Allein im Jahr 2021 sind hierfür 27 Mio. Euro vorgesehen. Einzelheiten sind den Maßnahmen H 2.1 und H 2.2 zu entnehmen (s. Kapitel 3.2).

Radwege an Bundesstraßen finanziert der Bund. Die Planung und den Bau von Radwegen an Bundesstraßen übernimmt die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) im Rahmen der Auftragsverwaltung. Einzelheiten zu den Radwegen an Bundesstraßen sind der Maßnahme H 2.6 zu entnehmen.

Das Land stellt für die einzelnen Maßnahmen dieses Konzeptes weitere Mittel für die Radverkehrsförderung zur Verfügung. Insgesamt werden in den Jahren 2021 bis 2025 seitens des Bundes und des Landes voraussichtlich über 300 Mio. Euro in die Radinfrastruktur investiert bzw. an Fördermitteln bereitgestellt.

Um zu verdeutlichen, welcher Finanzbedarf für die jeweilige Maßnahme erforderlich ist und welcher Zeithorizont für die Umsetzung erwartet wird, wurden folgende Kategorien entwickelt:

### Finanzielle Kategorien:

Bei den einzelnen Maßnahmen wird der Betrag, der jeweils investiert werden soll, über den Planungszeitraum des Konzeptes betrachtet. Es werden die nachfolgenden Kategorien gebildet, um die finanzielle Bedeutung der Maßnahmen besser in den Gesamtkontext einordnen zu können.

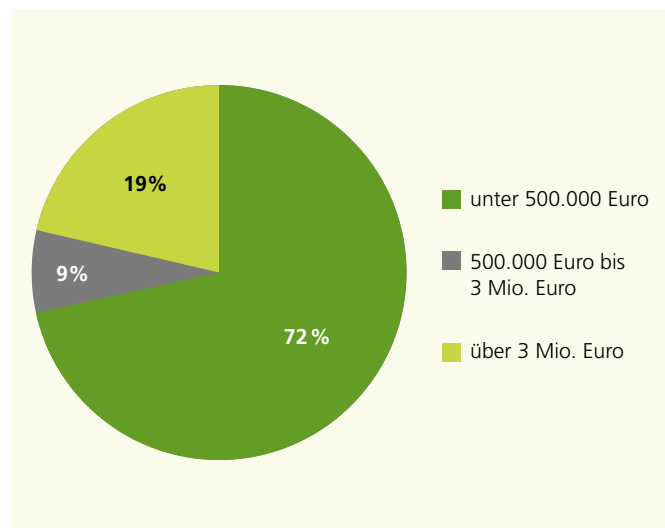


Abbildung 3: Finanzieller Umfang der Maßnahmen aus dem Landes- und Bundeshaushalt

Die Grafik stellt dar, wie viele Maßnahmen anteilig auf die einzelnen Kategorien entfallen. D. h., 72 Prozent – und damit der weitaus überwiegende Teil – der Maßnahmen können jeweils mit einem vergleichsweise überschaubaren Mitteleinsatz umgesetzt werden. Etwa ein Viertel der Maßnahmen (28 Prozent) erfordert dagegen einen deutlich höheren Mitteleinsatz. Dabei teilt sich dieser noch auf in 9 Prozent für die mittlere Kategorie und 19 Prozent für die Kategorie „größer als 3 Mio. Euro“. In die letzte Kategorie fallen insbesondere die Aktivitäten im Bereich Infrastruktur.

### Zeitliche Kategorien:

Das Konzept umfasst einen Zeithorizont von fünf Jahren bis 2025. Auch hier werden wieder unterschiedliche Kategorien gebildet, um einen Überblick zu bekommen, wie sich die Laufzeiten verteilen. Dabei wird folgende Unterteilung vorgenommen:

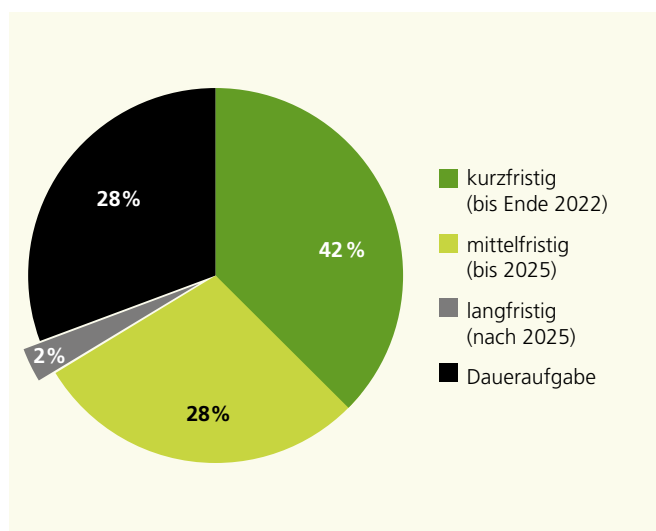


Abbildung 4: Ziel der zeitlichen Umsetzung der Maßnahmen

Die Grafik zeigt, dass mehr als 40 Prozent der Maßnahmen schnell umgesetzt werden können. Rund ein Viertel der Aufgaben sind Daueraufgaben, die bereits laufen und kontinuierlich optimiert werden. Damit bleibt ein knappes Drittel an Aufgaben, die einen deutlich längeren Umsetzungszeitraum erfordern. Lediglich 2 Prozent der Maßnahmen werden erst nach 2025 umgesetzt.



## 3 Handlungskonzept

### 3.1 Handlungsfeld „Rechtliche und strategische Grundlagen“

Die Gesetze und Verordnungen auf Bundes- und Landesebene schaffen einen rechtlichen Rahmen für den Radverkehr. Das Land Niedersachsen setzt sich dafür ein, dass alle rechtlichen, planerischen und strategischen Rahmenbedingungen immer wieder dahingehend überprüft werden, ob und wie sich Verbesserungen für den Radverkehr realisieren lassen.

So hat Niedersachsen beispielsweise bei der Überarbeitung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) mitgewirkt, die im Jahr 2020 novelliert und dabei fahrradfreundlicher gestaltet wurde. Folgende Maßnahmen sind mit der Stimme Niedersachsens beschlossen worden:

- das Gebot, beim Überholen von Radfahrenden einen Mindestabstand von 1,5 Metern einzuhalten;
- das generelle Halteverbot auf Radfahr- und Schutzstreifen;
- das Gebot für Fahrzeuge über 3,5 t, beim Rechtsabbiegen Schrittgeschwindigkeit zu fahren;
- das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden wird erlaubt, sofern andere Verkehrsteilnehmende dabei nicht behindert werden;

- der Grünpfeil für Radfahrende erlaubt das Abbiegen vom rechten Fahrstreifen nach rechts trotz roter Ampel.

Auch in Niedersachsen werden die Gesetze so angepasst, dass sie den Radverkehr stärken. Die Landesregierung hat im letzten Jahr das Niedersächsische Straßengesetz (NStRG) im Sinne des Radverkehrs novelliert. Bisher waren hier nur Radwege geregelt, die entlang von Straßen verlaufen.

Für sogenannte „selbständige Radwege“, die gerade nicht begleitend an Straßen laufen, gab es in Niedersachsen noch keine Regelung. Unter anderem gehören zu solchen selbständigen Radwegen Wirtschaftswege, die für den Radverkehr freigegeben sind, sowie teilweise auch Radschnellwege (vgl. Maßnahme H 2.3). Seit einiger Zeit gab es vermehrten Bedarf, für solche Wege eine ausreichende Rechtssicherheit für die Planung und die Straßenbaulast zu schaffen. Dies ist mit der Änderung des NStRG erfolgt. So können beispielsweise Radschnellwege schneller geplant und gebaut werden.

In diesem Kapitel werden Maßnahmen vorgestellt, welche die Rahmenbedingungen der Radverkehrsförderung in Niedersachsen weiter verbessern.

**Radschnellwege:**

Radschnellwege sind Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Gemeinde oder Stadt-Umland-Region, die wichtige Zielbereiche mit entsprechend hohen Quell- und/oder Zielverkehren über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres sowie attraktives Befahren bei hohen Geschwindigkeiten ermöglichen sollen.

**Straßenbaulastträger:**

Der Straßenbaulastträger ist für die Planung, den Bau, den Betrieb und die Unterhaltung von Straßen bzw. Radwegen, die für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, zuständig. Für Radwege an Bundesstraßen ist der Bund der Baulastträger. Das Land ist Baulastträger für Radwege an Landesstraßen und die Kreise sind zuständig für Radwege an Kreisstraßen. Die Städte und Gemeinden sind Baulastträger für die Gemeindestraßen.

<b>Handlungsfeld 1: Rechtliche und strategische Grundlagen</b>			
<b>Maßnahmen</b>		<b>Zeitraum</b>	<b>Kosten [Euro]</b>
<b>Konzeptionelle Grundlagen</b>			
H 1.1	Flexibilisierung der Förderung von kommunaler Radinfrastruktur	bis Ende 2022	unter 500.000
H 1.2	Berücksichtigung von Radwegen in der Raumordnung	bis Ende 2025	unter 500.000
H 1.3	Planungsbeschleunigung von Radverkehrsanlagen	bis Ende 2025	unter 500.000
H 1.4	Beteiligung an der Studie „Mobilität in Deutschland“	nach 2025	unter 500.000
<b>Digitales Datenmanagement</b>			
H 1.5	Verbesserung des Zentralen Datenmanagementsystems für Radinfrastruktur	bis Ende 2022	über 3 Mio.
H 1.6	Verbesserung der Datenlage im Radverkehr	bis Ende 2022	unter 500.000
<b>Kommunikation</b>			
H 1.7	Förderfibel – Überblick über Fördermöglichkeiten des Radverkehrs	bis Ende 2022	unter 500.000
H 1.8	Muster für kommunale Radverkehrskonzepte	bis Ende 2022	unter 500.000
H 1.9	Leitfaden Fahrradabstellanlagen	bis Ende 2025	unter 500.000
H 1.10	Leitfaden Radverkehrswegweisung	bis Ende 2025	unter 500.000
H 1.11	Leitfaden Radwegebenutzungspflicht	bis Ende 2022	unter 500.000
H 1.12	Leitfaden Radverkehrsführung an Baustellen	bis Ende 2022	unter 500.000
H 1.13	Leitfaden Radnutzung in den Betrieben	bis Ende 2025	unter 500.000

### **H 1.1 Flexibilisierung der Förderung von kommunaler Radinfrastruktur**

Die Förderung kommunaler Infrastruktur, unter die auch Radwege an Kreis- oder Gemeindestraßen fallen, erfolgt u.a. nach dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) (s. auch S. 10). Dieses Gesetz wird aktuell weiterentwickelt, um den Radverkehr besser fördern zu können. Dabei werden nachfolgende Punkte berücksichtigt:

- Die Förderquote wird erhöht. Derzeit liegt diese, je nach Bedeutung des Projektes und in Abhängigkeit von der Leistungsfähigkeit der Kommunen, zwischen 60 und 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr werden im kommunalen Bereich zukünftig durchgängig mit 75 Prozent gefördert.
- Es werden auch breite Radwege finanziell unterstützt. Bislang werden klassische kommunale Radwege nur mit einer Breite von maximal 2,5 Metern gefördert. Dies entspricht dem Regemaß der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Radschnellwege werden aber regelmäßig mit einer Breite von 4 Metern gefördert. Zwischen diesen Breiten gibt es derzeit eine Lücke in der Förderung. Diese Lücke soll geschlossen werden, um den gestiegenen Anforderungen an den Radverkehr (zum Beispiel Lastenräder, Pedelecs, Fahrradanhänger) gerecht zu werden. Zwar wird die Förderung auch weiterhin grundsätzlich nur bei Einhaltung der technischen Standards erfolgen, aber zukünftig wird die förderfähige Breite zusätzlich in Abhängigkeit von der prognostizierten Anzahl von Radfahrenden ermittelt. Wenn eine große Zahl an Nutzerinnen und Nutzern zu erwarten ist, werden damit Radwegebreiten von bis zu 4 Metern förderfähig sein. Die konkreten Anforderungen werden derzeit erarbeitet.

### **H 1.2 Berücksichtigung von Radwegen in der Raumordnung**

Das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) trifft verbindliche Aussagen darüber, für welche landesbedeutsamen Nutzungen der verfügbare Raum in Niedersachsen vorgesehen ist und welche Planungen insoweit für die Zukunft bestehen. Es ist auch die Grundlage für die jeweiligen Regionalen Raumordnungsprogramme. Außerdem dient das LROP dazu, die unterschiedlichen wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und ökologischen Interessen zu identifizieren und entsprechende Kompromisslösungen verbindlich festzuschreiben.

Im LROP wird zum Radverkehr bislang lediglich auf die touristischen Radwege Bezug genommen. Alltagsradrouten finden sich demzufolge noch nicht im LROP, da diese meist eher regionale Bedeutung haben und weitestgehend entlang von Straßen verlaufen. Wir werden prüfen, in welchem Umfang künftig auch

Alltagsradrouten erwähnt werden sollen, wenn sie eine landesbedeutsame Funktion übernehmen oder nicht entlang einer Straße verlaufen. Dazu könnten beispielsweise Radschnellwege gehören, die einem über das Gebiet benachbarter Landkreise und kreisfreier Städte hinausgehenden Verkehr dienen. Damit wird sichergestellt, dass die Flächen auch weiterhin für die Radwege zur Verfügung stehen und nicht für andere Zwecke verplant werden.

### **H 1.3 Planungsbeschleunigung von Radverkehrsanlagen**

Wie auch bei anderen Verkehrsprojekten ist es oft ein langwieriger Prozess zwischen der ersten Idee und der Fertigstellung eines Radweges. Diesen Prozess wollen wir vereinfachen und verkürzen. Daher hat sich ein Interministerieller Arbeitskreis (IMAK) im Auftrag der Landesregierung intensiv mit der Frage befasst, wie bei Infrastrukturmaßnahmen die Planungsverfahren beschleunigt werden können. Dabei wurden Lösungsansätze entwickelt und darauf aufbauend entsprechende Handlungsoptionen erarbeitet. Zum Beispiel sollen zukünftig Einwendungen gegen Planungen im Planfeststellungsverfahren auch digital erhoben werden können. Dies würde insbesondere die zeitraubende Übertragung der analogen Einwendungen in digitale Systeme entbehrlich machen. Darüber hinaus wurden und werden vor allem Beschleunigungspotenziale beim Grunderwerb, im gerichtlichen Verfahren, bei der Durchführung der Flurbereinigung, bei der erleichterten Bearbeitung von Umweltdaten und für eine Verbesserung bei den Kompensationsmaßnahmen identifiziert. Da diese Maßnahme teilweise Änderungen beim Bundes- und Europarecht erfordert, ist die Umsetzung nur mittel- bis langfristig möglich.

### **H 1.4 Beteiligung an der Studie „Mobilität in Deutschland“**

Der Bund führt regelmäßig Erhebungen zum Mobilitätsverhalten in Deutschland durch und veröffentlicht diese in der Studie „Mobilität in Deutschland“ ([www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)). Die nächste Analyse wird voraussichtlich im Jahr 2025 oder 2026 veröffentlicht. Im Rahmen der Studie wird eine vertiefende Untersuchung zum Radverkehr in Niedersachsen in Auftrag gegeben. Dabei soll zum Beispiel weiter erforscht werden, warum Menschen in bestimmten Situationen das Fahrrad nutzen und warum nicht. Daraus kann dann noch besser abgeleitet werden, mit welchen Anreizen mehr Personen motiviert werden können, häufiger auf das Fahrrad umzusteigen. Es ist zu erwarten, dass sich aus den Ergebnissen der Studie weitere Ansätze für die Förderung des Radverkehrs ergeben werden.

## H 1.5 Verbesserung des Zentralen Datenmanagement-systems für Radinfrastruktur



Daten sind die Grundlage jeder Planung. Die Planung erfolgt auf verschiedenen Ebenen (Land, Landkreise, Städte und Gemeinden). Daher ist es wichtig, dass alle für den Radverkehr verantwortlichen Personen jeweils schnell und einfach auf sämtliche für den Radverkehr relevanten Daten im Internet zugreifen können. Hier kann die Digitalisierung helfen. In enger Zusammenarbeit zwischen dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung und dem Landesamt für Geoinformation

und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) wird daher ein digitales Radwegkataster aufgebaut. Dieses umfasst insbesondere baulastträgerübergreifend alle offiziellen Radwege einschließlich des jeweiligen baulichen Zustands. Heute müssen beispielsweise Kommunen diese Daten kostenpflichtig beim LGLN erwerben. Das Kataster ermöglicht künftig einen unkomplizierten, kostengünstigen und schnellen Zugriff auf alle relevanten Informationen. Darüber hinaus ist die Einbindung Niedersachsens in den Radroutenplaner Deutschland möglich (<https://www.radroutenplaner-deutschland.de>). Dieser ermöglicht ein großräumiges Radrouting über Bundesländergrenzen hinweg, zum Beispiel für mehrtägige Radtouren.

### **Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN):**

Das LGLN stellt sicher, dass für jedes Gebäude, jede Grenze, jede Fläche und jedes Gebiet Geodaten zur Verfügung stehen.

## H 1.6 Verbesserung der Datenlage im Radverkehr

Die bislang vorliegenden Informationen über die Zahl, die Dauer und die Strecke der tatsächlich zurückgelegten Fahrten mit dem Fahrrad sind noch nicht sehr aussagekräftig. Diese Daten werden für den Radverkehr – im Gegensatz zum Kfz-Verkehr – bisher nicht umfassend und kontinuierlich erfasst. Dabei sind solche Daten eine gute Grundlage, um den Bedarf für sinnvolle Ausbaumaßnahmen zu definieren und zielgerichtete Investitio-

nen in die Radverkehrsinfrastruktur zu ermöglichen, insbesondere bei Radwegen.

Zur Verbesserung dieser Datenlage im Radverkehr werden daher Radzählgeräte von der NLStBV beschafft. Mit diesen Geräten kann ermittelt werden, wie viele Radfahrende auf bestimmten Routen unterwegs sind. Darüber hinaus wird das bestehende Verkehrsmodell Nordwestdeutschland<sup>2</sup> um den Radverkehr in Niedersachsen erweitert. Daraus lässt sich ableiten, mit welchem Potenzial auf einer Radwegeverbindung zu rechnen ist. Dies bildet dann die Grundlage für künftige Planungen von Neubau- und Sanierungsmaßnahmen.

## H 1.7 Förderfibel – Überblick über Fördermöglichkeiten des Radverkehrs

Für die Kommunen ist es wichtig, die vorhandenen Förderprogramme für den Radverkehr sinnvoll nutzen zu können. Verschiedene Zuwendungsgeber (EU, Bund, Land) bieten unterschiedliche Programme an, um den Radverkehr zu fördern. Die Voraussetzungen und die Zielrichtungen für eine Förderung unterscheiden sich dabei häufig, so dass es zum Beispiel für Kommunen nicht immer einfach ist, das jeweils richtige Programm zu finden. Das Ziel ist es daher, alle beteiligten Akteure schnell und übersichtlich über die aktuellen Programme zu informieren. Daher sollen die wichtigsten Informationen zu allen Förderprogrammen in einer „Förderfibel“ zusammengestellt werden. Diese Förderfibel kann dann zum Beispiel Kommunen dabei helfen, die passenden Förderprogramme für die jeweils beabsichtigte Maßnahme zu finden. Die Förderfibel wird es digital im Internet geben, so dass sie frei zugänglich ist und ohne großen Aufwand auf dem aktuellen Stand gehalten werden kann.

## H 1.8 Muster für kommunale Radverkehrskonzepte

Ziel eines kommunalen Radverkehrskonzeptes ist es in der Regel, einen Rahmen für die Förderung des Alltags- und des touristischen Radverkehrs zu setzen. Neben einer Analyse des Status quo werden in einem solchen Konzept oft auch die geplanten Aktivitäten dargestellt. Es umfasst in der Regel unter anderem die wichtigsten Radverbindungen in der Kommune und die Schnittstellen zum ÖPNV. Mit einer guten Planung kann die Attraktivität des Radverkehrs auch mit begrenzten Mitteln zielgerichtet gesteigert werden. Insbesondere kleinere Kommunen verfügen jedoch aus unterschiedlichen Gründen häufig nicht über ein solches Konzept. Daher wird ein Muster erstellt, welches in den jeweiligen Gemeinden unkompliziert an die unterschiedlichen Rahmenbedingungen und vorhandenen Gegebenheiten angepasst werden kann.

2 <https://www.ssp-consult.de/projekte/verkehrsmodell-nordwestdeutschland/>

### H 1.9– H 1.13 Leitfäden zu verschiedenen Themen

Bei komplexen Fragestellungen können Leitfäden bei der Umsetzung oder Erläuterung helfen. Beispielsweise kann dargestellt werden, wie die Radverkehrsführung im Bereich von Baustellen optimiert werden kann, oder es kann die Benutzungspflicht von Radwegen erläutert werden. Solche Leitfäden können darüber hinaus Beispiele für Best-Practice-Umsetzungen enthalten. Diese Informationsmaterialien werden in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren wie der AGFK oder der NLStBV erarbeitet. Zudem werden hilfreiche Leitfäden von Dritten wie dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) oder dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), zusammengestellt und in Abstimmung mit den Institutionen verfügbar gemacht. Die Leitfäden sollen dann als Handlungsempfehlung für Entscheidungspersonen dienen, um beispielsweise Baustellen fahrradfreundlich einzurichten.

## 3.2 Handlungsfeld „Infrastruktur“

Eine gute Radverkehrsinfrastruktur muss neben objektiver Sicherheit ein Sicherheitsgefühl und ausreichend Komfort bieten. Sie sollte für alle Alters- und Nutzengruppen sowie Mobilitätsw Zwecke intuitiv nutzbar und attraktiv sein. Nur dann

werden Menschen bereit sein, insbesondere im Alltag verstärkt vom Auto auf das Rad umzusteigen.

Zur Radverkehrsinfrastruktur gehören neben den klassischen Radwegen noch andere Radverkehrsanlagen wie beispielsweise Radschnellwege und Radfahrstreifen, aber auch Radabstellanlagen und Ladesäulen für E-Fahrräder. An touristischen Radwegen können zum Beispiel Unterstellmöglichkeiten als Wetterschutz von Bedeutung sein.

In diesem Handlungsfeld liegt der Schwerpunkt auf den Radwegen und Abstellmöglichkeiten. Hier gibt es gute Ansatzpunkte für eine deutliche Verbesserung. Dabei geht es nicht nur um den Bau neuer Radverkehrsanlagen, sondern auch um deren Erhaltung und Betrieb. Ein Radweg, bei dem ein schlechter Zustand oder ein mangelnder Winterdienst die Nutzung erschwert oder faktisch unmöglich macht, wird oftmals auch nicht genutzt.

Bei dem Ausstattungsgrad von Bundes- und Landesstraßen mit Radwegen liegt Niedersachsen ausweislich des Ländervergleichs vom 1. Januar 2020 (vgl. Abbildung 5) mit einem Ausstattungsgrad von 63 Prozent bzw. 57 Prozent bundesweit hinter

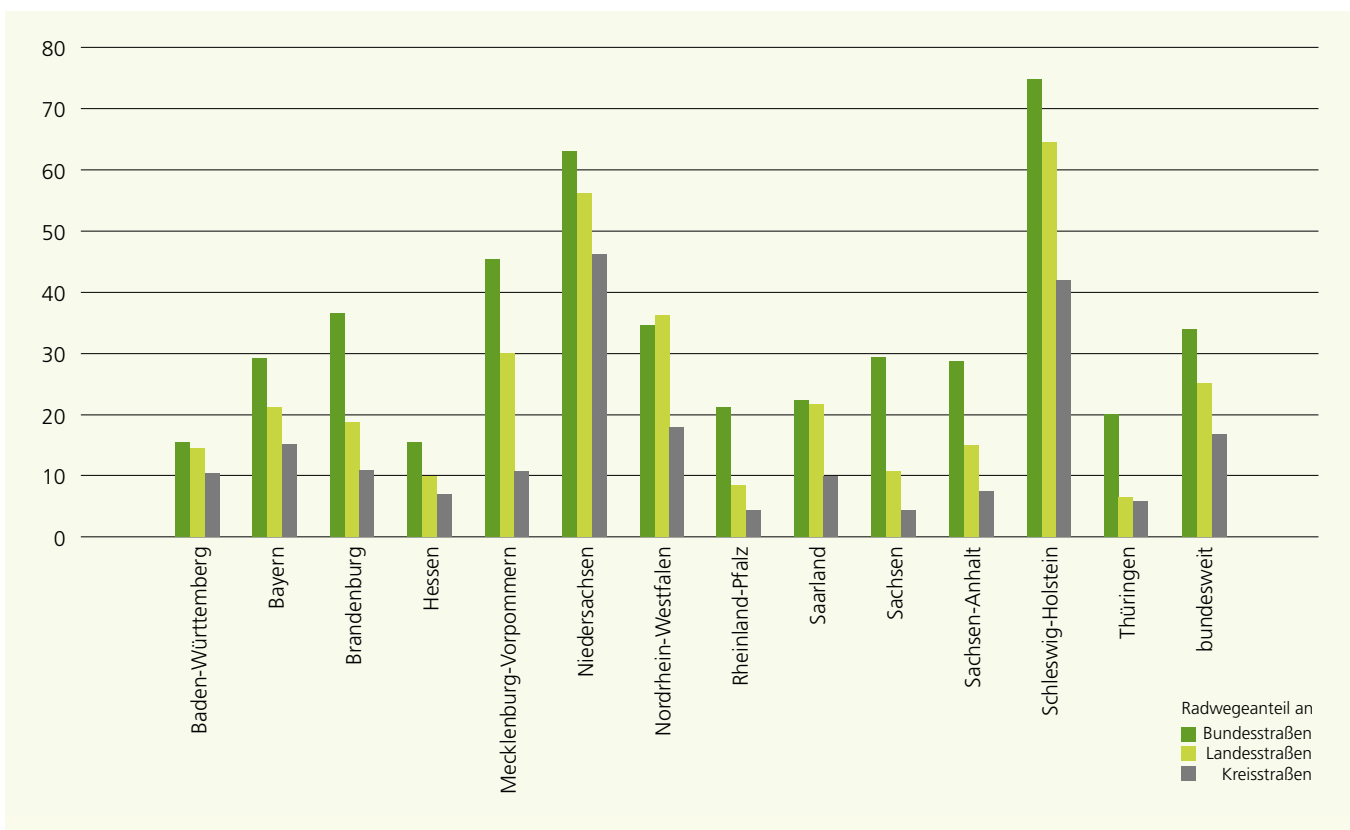


Abbildung 5: Vergleich der Flächenländer – Ausstattungsgrad mit Radwegen in Prozent (Quelle: Längenstatistik des BMVI, Stand 01.01.2020, [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/InfAnlage/StB/laengenstatistik-2020.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/InfAnlage/StB/laengenstatistik-2020.pdf?__blob=publicationFile))



Niedersachsen Stand: 01.01.2020	Bundesstraßen	Landesstraßen	Kreisstraßen
<b>Gesamtlänge</b>	4.653 km	8.247 km	13.675 km
<b>Radwegelänge</b>	2.922 km	4.737 km	6.318 km
<b>Ausstattungsgrad</b>	63 %	57 %	46 %

Tabelle 1: Länge und Ausstattungsgrad der Radwege an Straßen in Niedersachsen

Schleswig-Holstein jeweils auf dem zweiten Platz. Bei den Kreisstraßen nimmt Niedersachsen mit einem Ausstattungsgrad von 46 Prozent sogar die Spitzenposition ein. Auch in diesem Bereich sollen die Anstrengungen weiter intensiviert werden.

Um die Radverkehrsinfrastruktur zu verbessern, sind die folgenden Maßnahmen vorgesehen:

<b>Handlungsfeld 2: Infrastruktur</b>			
<b>Maßnahmen</b>		<b>Zeitraum</b>	<b>Kosten [Euro]</b>
<b>Radwege</b>			
H 2.1	Verstärkter Neubau von Radwegen an Landesstraßen	Daueraufgabe	9 Mio. p.a.*
H 2.2	Radwege an Landesstraßen erhalten	Daueraufgabe	10 Mio. p.a.*
H 2.3	Förderung von Bürgerradwegen	Daueraufgabe	1 Mio. p.a.
H 2.4	Förderung von Radschnellwegen	Daueraufgabe	12 Mio.
H 2.5	Modellprojekt für Radwege in klimaschonender Bauweise	bis Ende 2022	500.000 bis 3 Mio.
H 2.6	Radverkehrsinfrastruktur an Bundesstraßen	Daueraufgabe	10 Mio. p.a.
<b>Abstellmöglichkeiten</b>			
H 2.7	Sonder-Förderprogramm „100.000 Bügel“	bis Ende 2022	4 Mio.

\* In den Jahren 2020 bis 2022 stehen zusätzlich zu den regulären Haushaltsmitteln noch 15 Mio. Euro für diese Maßnahmen aus dem 2. Nachtrag zum Haushaltsplan für das Haushaltsjahr 2020 zur Verfügung.

## H 2.1 Verstärkter Neubau von Radwegen an Landesstraßen

Das Land verstärkt den Neubau von Radwegen an Landesstraßen. Dabei ist zu priorisieren, welche Strecken vorrangig zu bauen sind. Hierzu wurde ein Radwegekonzept in enger Abstimmung mit den niedersächsischen Landkreisen aufgestellt. Dabei wurden die Projekte nach den Kriterien Radwegsicherung an Kitas und Schulen, Radfahrendenpotenzial, Lückenschluss, Tourismus, Machbarkeit und Kostenrelevanz gereiht. Auf dieser Grundlage ist im sogenannten „Vordringlichen Bedarf“ die Umsetzung von insgesamt 144 Projekten mit einer Länge von 461 km vorgesehen. Die NLStBV setzt die priorisierten Neubaumaßnahmen auch unter Einbindung der Kommunen um. Im sogenannten „Weiteren Bedarf“ befinden sich 466 Projekte mit einer Gesamtlänge von 1.300 km. Die Umsetzung einer dieser Maßnahmen ist als kommunal finanziertes Projekt möglich.

Landesweit werden die aktuell gültigen technischen Regelwerke auch für die Planung und den Bau von neuen Radwegen an Landesstraßen berücksichtigt, womit eine hohe Qualität der Rad-

wegeinfrastruktur sichergestellt werden kann. Diese Regelwerke setzen bundesweit einheitliche Vorgaben für die Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort. Darin wird auch den wachsenden Anforderungen durch eine steigende Zahl an Radfahrenden sowie einen zunehmenden Einsatz von breiteren Lasten- und Transporträdern sowie schnellen Elektrofahrrädern Rechnung getragen.

Die Abbildung 6 zeigt, dass die Investitionen in Niedersachsen sowohl für den Neubau als auch für die Sanierung von Radwegen an Landesstraßen seit 2018 mehr als verdoppelt wurden.

## H 2.2 Radwege an Landesstraßen erhalten

Ein guter Zustand der Radverkehrsanlagen ist wichtig. Eine Kenntnis über die jeweilige Beschaffenheit ist erforderlich, um den Erhaltungsbedarf zu ermitteln. Daher erfolgt grundsätzlich alle fünf Jahre eine Zustandserfassung und -bewertung der Radwege an den Landesstraßen. Gemäß der letzten Untersuchung von 2015 befinden sich 76 Prozent der Radwege in einem guten Zustand. 6 Prozent der Radwege sind in einem mittleren Erhaltungszustand und 19 Prozent weisen einen

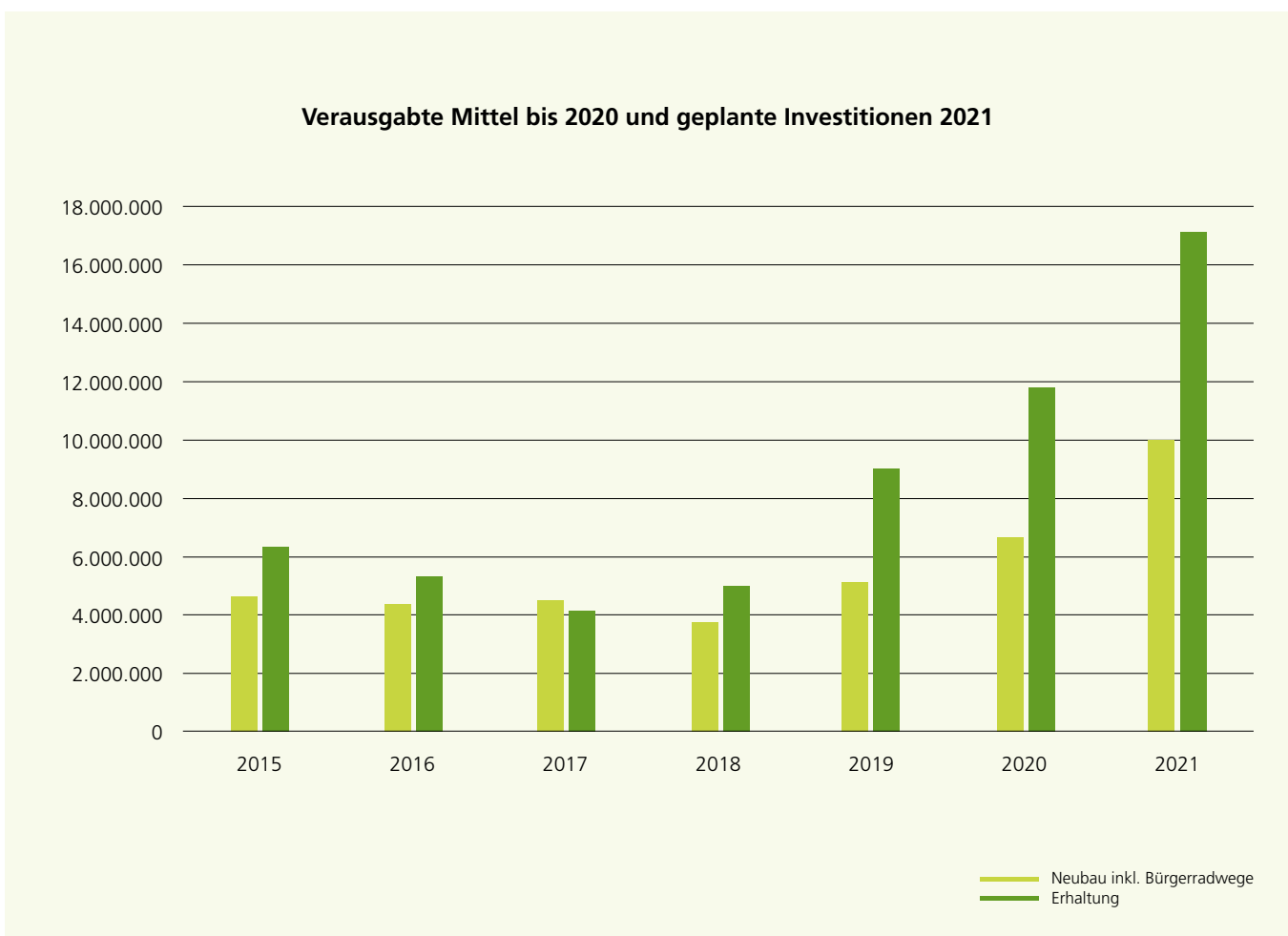


Abbildung 6: Investitionen in die Radwegeinfrastruktur an Landesstraßen in Euro

schlechten Zustand auf (<https://www.mw.niedersachsen.de> → Themen → Verkehr → Radverkehr → Übersicht).

Um dem Erhaltungsbedarf des vorhandenen Radwegenetzes in Niedersachsen nachzukommen, wurden und werden die Mittel für die Erhaltung von Radwegen an Landesstraßen in den letzten Jahren mehr als verdreifacht.

Aktuelle Ergebnisse zum Erhaltungszustand der Radwege liegen voraussichtlich im Sommer 2021 vor, da die Zustandserfassung im Jahr 2020 angesichts der Corona-bedingten Rahmenvorgaben zum Gesundheitsschutz nicht abgeschlossen werden konnte und Hochrechnungen keine verlässlichen Daten liefern. Die aktuellen Daten werden dann für die Priorisierung der weiteren Erhaltungsmaßnahmen zugrunde gelegt.

### **H 2.3 Förderung von Bürgerradwegen**

Sogenannte „Bürgerradwege“ sind eine Ergänzung zu den klassischen Radwegen an Landesstraßen. Bei den Bürgerradwegen wird außerordentliches bürgerliches Engagement honoriert, indem ein Radweg gebaut wird, auch wenn er nicht in oberster Priorität steht (s.o. Maßnahme H 2.1). Wenn beispielsweise eine Bürgerinitiative ggf. gemeinsam mit der Kommune den Grunderwerb und die Planung sicherstellt, werden die Bürgerradwege unabhängig von der Einstufung im Radwegekonzept vom Land gefördert. Insgesamt werden seit 2020 jährlich 1 Mio. Euro für diesen Zweck bereitgestellt. Das Land übernimmt dann den Bau, die Finanzierung und die spätere Unterhaltung.

### **H 2.4 Förderung von Radschnellwegen**

Radschnellwege sollen auch und vor allem den überregionalen Radverkehr bedienen. Mit der deutlich größeren Breite von im Regelfall 4 Metern sind auf diesen Wegen Begegnungsverkehre und Überholvorgänge unproblematisch möglich. Das verbessert nicht nur den Komfort, sondern auch die Sicherheit der Radfahrenden.

Das Land Niedersachsen hat 12,35 Mio. Euro für die Förderung kommunaler Radschnellwege bereitgestellt. Auch der Bund hat ein Sonderprogramm für Radschnellwege aufgelegt, welches jährlich bundesweit rund 25 Mio. Euro für den Bau von Radschnellwegen zur Verfügung stellt. Auf Niedersachsen entfällt davon ein Anteil von rund 2,5 Mio. Euro jährlich. Das Programm des Landes Niedersachsen fördert Radschnellwege ab 5 km Länge. Die Bundesförderung hat mit einer Mindestlänge von 10 km und einer Radverkehrsprognose von 2.000 Radfahrenden pro Tag die Förderkriterien deutlich höher angesetzt.

Beide Programme richten sich an die Kommunen, die für die Planung und den Bau verantwortlich sind. Das Land unterstützt die Kommunen bei der Antragsstellung für die Fördermittel

des Bundes und bei der Planung und steht ihnen auch darüber hinaus unterstützend zur Seite. Die Nachfrage nach Radschnellverbindungen mit dem hohen Standard der Radschnellwege ist derzeit noch recht verhalten. Einige größere Kommunen planen bereits an konkreten Projekten. Als problematisch erweist sich zumeist die Trassenfindung, da hierbei auch Konfliktfelder wie beispielsweise die Anforderungen des Natur- und Landschaftsschutzes, anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sowie des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) berücksichtigt werden müssen.

### **H 2.5 Modellprojekt für Radwege in klimaschonender Bauweise**

Auch der Bau von Radwegen führt in der Regel zu einer Versiegelung von Flächen. Diese hat Nachteile für die Umwelt. Im Rahmen eines Modellprojektes wird daher geprüft, wie Radwege auch umweltfreundlicher gebaut werden können. Konkret wird ermittelt, ob wasserdurchlässige Oberflächen mit klimaschonenden Baustoffen eine sinnvolle Option darstellen, um einerseits die Umwelt zu schonen und andererseits den Radfahrenden trotzdem einen komfortablen Radweg zu bieten.

Bisherige Versuche mit wasserdurchlässigen Decken zeigen, dass es dabei zu einer geringeren Flächenversiegelung kommt und die Aufbrüche von Baumwurzeln minimiert werden. Nachteilig sind ein erhöhter Unterhaltungsaufwand und ein größerer Rollwiderstand für die Radfahrenden. Abhängig von den Ergebnissen der Modellprojekte, wie sie u.a. in Schleswig-Holstein durchgeführt werden, könnte diese klimaschonende Bauweise an geeigneten Stellen künftig verstärkt eingesetzt werden.

### **H 2.6 Radverkehrsinfrastruktur an Bundesstraßen**

Das Land Niedersachsen plant, baut und erhält die Radwege an Bundesstraßen in Auftragsverwaltung für den Bund.

Mit einer Länge von ca. 3.000 km hat Niedersachsen ein dichtes straßenbegleitendes Radwegenetz an Bundesstraßen. Bei etwa 15.000 km Bundesstraßenradwegen bundesweit liegt etwa jeder fünfte Radwegenkilometer an einer Bundesstraße in Niedersachsen.

Dennoch ist der Ausstattungsgrad innerhalb des Landes sehr unterschiedlich. Radwege gibt es vor allem dort, wo ein großer Bedarf besteht. So nutzen Radfahrende in der Regel weiterhin die kürzeren Ortsdurchfahrten von Straßen und folgen nicht einer längeren Ortsumgehung. Ebenso wird häufig ein gutes touristisches oder städtisches Radroutennetz von Radfahrenden bevorzugt genutzt, anstatt eines Radweges an einer dicht befahrenen Bundesstraße. Auch die topografischen Verhältnisse spielen eine Rolle bei der Ausstattung einer Bundesstraße mit einem Radweg. Die Küstenregionen sind meist durch geringe

Höhenunterschiede in der Topografie gekennzeichnet. Das Radfahren erfordert dort weniger Anstrengung als zum Beispiel in Gegenden mit größeren Steigungen. Zudem lassen sich Radwege dort oft einfacher planen und bauen. Auch aufgrund dieser Randbedingungen sind in flachen Regionen Niedersachsens meist überdurchschnittlich viele Bundesstraßen mit Radwegen ausgestattet. Beispielsweise beträgt der Ausstattungsgrad in den Geschäftsbereichen der NLStBV in Aurich, Stade und Verden jeweils über 80 Prozent. Hingegen liegen die Anteile in Goslar, Gandersheim und Hameln z.T. deutlich unter 50 Prozent.

Neben einem bedarfsgerechten Neubau ist der große Bestand an Radwegen verkehrssicher zu erhalten. Vom Land Niedersachsen werden jährlich etwa 10 Mio. Euro Bundesmittel in die Radwege an Bundesstraßen investiert. Diese werden etwa hälftig für den Neubau und die Erhaltung eingesetzt.

In Niedersachsen wird grundsätzlich jeder noch notwendige Radweg an einer Bundesstraße auch gebaut. Dafür stellt der Bund ausreichend Geld zur Verfügung. Limitierend wirken sich lange Planungszeiten auf den Neubau von Radwegen aus. Diese resultieren aus den gleichen Randbedingungen (u.a. Planungsrecht, Umweltrecht und Inanspruchnahme privater Flächen) wie bei der Planung neuer Straßen. Auch die personellen und finanziellen Planungsressourcen in der Straßenbauverwaltung haben einen Einfluss auf die Planungszeit und den Bau von Radwegen. In den vergangenen Jahren wurden diese Ressourcen prioritär für die Planung und die grundlegende Erneuerung von Bundesautobahnen eingesetzt. Durch die Übernahme der Autobahnen durch den Bund zum 01.01.2021 ergeben sich für die Straßenbauverwaltung zukünftig neue Möglichkeiten, neben einer verstärkten Planung von Ortsumgehungen auch die Planung von Radwegen zu intensivieren.

### **H 2.7 Sonder-Förderprogramm „100.000 Bügel“**

Radfahren wird bequemer und angenehmer, wenn das Fahrrad möglichst nah am Ziel gut und sicher abgestellt werden kann. Besonders vorteilhaft ist es, wenn die Fahrräder dabei gegen Witterungseinflüsse geschützt sind. Das ist jedoch aktuell auch in Niedersachsen oft nicht der Fall. Ziel ist es, dies langfristig möglichst flächendeckend zu ermöglichen. Dies kann jedoch nicht überall kurzfristig umgesetzt werden. Übergangsweise können Fahrradbügel, an denen die Räder angeschlossen werden können, die Situation verbessern. Die Planung von Abstellmöglichkeiten in Form von Fahrradbügeln ist vergleichsweise einfach und kostengünstig. Damit kann in vielen Fällen schnell eine Verbesserung der derzeitigen Situation erreicht werden.

Neben den bestehenden Fördermöglichkeiten des Bundes für die Errichtung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder legt

das Land ein eigenes Sonderprogramm auf, das neben den vorhandenen Förderprogrammen vor allem auf die schnellen Verbesserungen abzielt. Mit diesem Förderprogramm werden den heutigen Anforderungen entsprechende Fahrradablenkbügel zentral – und damit kostensparend – angeschafft und an die antragstellenden Kommunen weitergegeben. Es sind 100.000 Fahrradbügel zur Verbesserung der Abstellsituation in den Kommunen vorgesehen.

Zudem wird die bestehende Förderung von Bike+Ride-Anlagen an Bahnstationen und ÖPNV-Haltepunkten im Rahmen des Handlungsfeldes „Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern“ weiter verbessert (weitere Informationen siehe Kapitel 3.3).

### **3.3 Handlungsfeld „Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern“**

Niedersachsen ist ein Flächenland. Deshalb müssen vor allem außerhalb der Ballungsräume oft größere Distanzen zurückgelegt werden. Das ist mit dem Rad allein nur bedingt möglich. Hier können Elektroantriebe sowie eine Kombination mit anderen Verkehrsträgern helfen, um den Radius der Radfahrenden deutlich zu erweitern. Wenn der Radverkehr mit dem ÖPNV sinnvoll verknüpft wird und Übergänge zwischen den Verkehrsträgern einfach gestaltet werden, gibt es auch für große Entfernungen eine attraktive Alternative zum privaten Personenkraftwagen (Pkw). Eine weitere Möglichkeit bietet die



Kombination des Fahrrads mit dem Auto. Dabei können ein Teil der Strecke mit dem Pkw und die letzten Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt werden; zum Beispiel auf einem Rad-schnellweg in ein Oberzentrum.

Um das Fahrrad mit dem ÖPNV sinnvoll kombinieren zu können, müssen die Rahmenbedingungen stimmen. Dazu ist ein entsprechendes Angebot an Bussen und Bahnen erforderlich, in denen Fahrräder einfach und kostengünstig mitgenommen werden können. Als Alternative bieten sich sicher nutzbare Abstellmöglichkeiten für Fahrräder („Bike+Ride-Anlagen“) an den Bahnstationen und Bushaltestellen an.

Das Land unterstützt und fördert über die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) die Kommunen und Aufgabenträger bei Planung, Bau, Ausbau und Modernisierung von Bike+Ride-Anlagen an den Haltestellen und Stationen. Diese Fördermittel werden in zunehmendem Umfang von den Antragstellerinnen und Antragstellern in Anspruch genommen. In der Vergangenheit konnten alle beantragten förderfähigen Maßnahmen vonseiten des Landes finanziell unterstützt werden. Nach dem derzeitigen Stand der Planungen ist davon auszugehen, dass auch zukünftig Förderungen nicht an fehlenden finanziellen Mitteln scheitern werden.

Folgende Maßnahmen hat sich das Land zur Verbesserung der Verknüpfung des Fahrrads mit anderen Verkehrsträgern vorgenommen:

<b>Handlungsfeld 3: Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern</b>			
<b>Maßnahmen</b>		<b>Zeitraum</b>	<b>Kosten [Euro]</b>
<b>Bike+Ride-Anlagen</b>			
H 3.1	Förderung von Bike+Ride-Anlagen weiterentwickeln	bis Ende 2022	unter 500.000
H 3.2	Beratung der Kommunen	bis Ende 2022	unter 500.000
<b>Digitale Vernetzung</b>			
H 3.3	Digitalisierung an der Schnittstelle zwischen ÖPNV und Radverkehr	bis Ende 2025	über 3 Mio.
<b>Fahrradmitnahme</b>			
H 3.4	Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) optimieren	bis Ende 2025	unter 500.000
H 3.5	Möglichkeiten einer Fahrradmitnahme im straßengebundenen ÖPNV prüfen	bis Ende 2025	unter 500.000

### **H 3.1 + H 3.2 Förderung von Bike+Ride-Anlagen weiterentwickeln und Beratung der Kommunen**

Das NGVFG bietet bereits für Kommunen und Aufgabenträger attraktive Möglichkeiten zur Förderung von Bike+Ride-Anlagen mit Fördersätzen von bis zu 75 Prozent. Die finanzielle Unterstützung erfolgt derzeit grundsätzlich nachfrageorientiert.

D.h., es wird die Anzahl der regelmäßig abgestellten Fahrräder von der Kommune ermittelt. Dann werden auf diese Summe üblicherweise bis zu 20 Prozent aufgeschlagen. Daraus ergibt sich bisher die Zahl der förderfähigen Fahrradstellplätze. In den vergangenen Jahren konnten alle beantragten Projekte, welche die Voraussetzungen erfüllten, von der Förderung profitieren.

Künftig sollen noch mehr Bike+Ride-Stellplätze an den einzelnen ÖPNV-Stationen förderfähig sein. Die Anzahl der förderfähigen Abstellmöglichkeiten kann dann über den derzeitigen Aufschlag von 20 Prozent und damit deutlich über die aktuelle Nachfrage hinausgehen. Das ermöglicht den Kommunen eine offensive Ausgestaltung von Bike+Ride-Anlagen. Auf diese Weise kann durch ein deutlich ausgeweitetes und verbessertes Angebot auf eine mögliche erhöhte Nachfrage reagiert werden. Gerade an vielen ländlich gelegenen Stationen ist die Abstell-situation bisher eher unzureichend. Hier kann eine solche Angebotssteigerung nicht nur die aktuellen, sondern auch die zukünftigen Bedarfe besser abdecken.



Um die Kommunen bei der Einrichtung von attraktiven Bike+ Ride-Stellplätzen zu unterstützen, wird es eine umfangreiche Beratung durch die LNVG geben.

### H 3.3 Digitalisierung an der Schnittstelle zwischen ÖPNV und Radverkehr

Bislang gibt es noch immer große Hürden bei der Kombination des Fahrrads mit dem ÖPNV. Digitale Lösungen können helfen, den Übergang einfacher und bequemer zu machen. Beispielsweise sollen E-Tickets für einen Stellplatz in einer Fahrradgarage künftig komfortabel über eine App reserviert werden können. Ziel ist es, möglichst viele Angebote digital anzubieten. Diese sollen dann übersichtlich und intuitiv bedienbar über eine landesweit einsetzbare App den Nutzerinnen und Nutzern zugänglich gemacht werden.

### H 3.4 Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) optimieren

Bereits heute ist die Mitnahme von Fahrrädern und Pedelecs im SPNV möglich. Seit Juni 2020 ist es in Niedersachsen zudem erlaubt, auch schnelle S-Pedelecs im SPNV mitzunehmen. Allerdings ergeben sich bei der Mitnahme in der Praxis immer wieder Probleme. Insbesondere sind die Zeiten, in denen eine kostenfreie Mitnahme möglich ist, in den unterschiedlichen Verkehrsverbänden zum Teil sehr unterschiedlich geregelt und für die Radfahrenden damit unübersichtlich. Hier wird geprüft, ob eine landesweit einheitliche und eindeutige Regelung umgesetzt werden kann. Soweit möglich, wird angestrebt, die jeweiligen kostenpflichtigen und kostenfreien Zeiträume übereinstimmend festzulegen.

Darüber hinaus ist auch die Ausgestaltung der Tarife für die Fahrradmitnahme vergleichsweise unübersichtlich. Ziel ist es

deshalb, ein einfach zu bedienendes und für alle Radfahrenden verständliches elektronisches Ticketing zu etablieren. Dies kann aufgrund der unterschiedlichen Strukturen in den Tarifverbänden allerdings nur schrittweise und ggf. zunächst in Form von Modellprojekten erfolgen.

Schließlich wird geprüft, wie zukünftig Fahrräder im SPNV auch zu den Stoßzeiten zuverlässig und einfach mitgenommen werden können. Hierbei sind Lösungen für die begrenzten Kapazitäten zu erarbeiten. Damit wird eine verlässliche Planung für Berufspendler und

-pendlerinnen, die auf dem Weg zur Arbeit mit dem Rad den SPNV nutzen, erleichtert.

### H 3.5 Möglichkeiten einer Fahrradmitnahme im straßengebundenen ÖPNV prüfen

Die Fahrradmitnahme in Bussen im ÖPNV ist bisher nur in Einzelfällen möglich. Beispielsweise bietet das Unternehmen Regiobus Hannover in den Sommermonaten am Steinhuder Meer einen Fahrradbus an, bei dem die Fahrräder auf einem Anhänger mitgenommen werden. Das bietet Radfahrenden die Möglichkeit, z.B. bei schlechtem Wetter oder wenn sie das Meer nur zum Teil umfahren wollen, auf den ÖPNV zurückzugreifen. Für Pendlerinnen und Pendler gibt es bisher noch keine regelmäßigen Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder in Bussen. Es wird daher geprüft, ob und inwieweit sich hier Angebote realisieren lassen.

## 3.4 Handlungsfeld „Verkehrssicherheit“

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein wichtiges Ziel der Radverkehrsförderung. Es geht dabei in erster Linie um die objektive, aber auch um die subjektive Verkehrssicherheit. Es sollen die Unfallzahlen reduziert und zugleich das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden gesteigert werden. Nur wer sich sicher fühlt und sicher ist, wird gern auf das Rad steigen. Ein Schwerpunkt der Arbeit liegt darauf, möglichst solche Unfälle zu verhindern, bei denen Radfahrende verletzt oder getötet werden.

Die Zahl der Unfälle von Radfahrenden in Niedersachsen ist in den vergangenen drei Jahren leicht gestiegen. Während 2010 knapp 10.000 Radfahrende in Verkehrsunfälle verwickelt waren, verunfallten in 2018 und 2019 jährlich mehr als 12.000 Radfahrende.

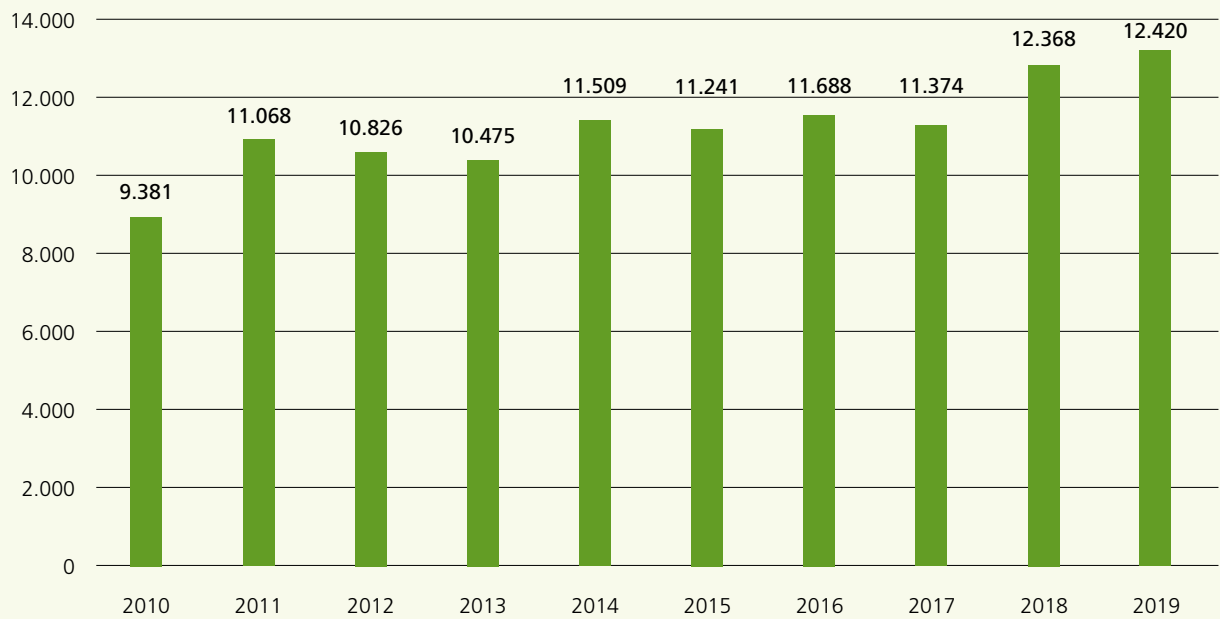


Abbildung 7: Anzahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrenden in Niedersachsen (Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Stand 05.02.2021)



Abbildung 8: Entwicklung der Anzahl der verletzten und getöteten Radfahrenden in Niedersachsen (Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Stand 05.02.2021)

Auch die Zahl der Verletzten und bei Unfällen getöteten Radfahrenden bewegt sich in den letzten zehn Jahren in Niedersachsen auf hohem Niveau. Da es jedoch nicht bei jedem Unfall mit Radfahrenden verletzte oder getötete Personen gibt, liegt diese Zahl niedriger als die Anzahl der Unfälle mit Rad-

fahrenden. In den Jahren 2018 und 2019 sind die Zahlen im Vergleich am höchsten. Während in Niedersachsen bis 2017 rund 9.000 Radfahrende pro Jahr bei Verkehrsunfällen verletzt oder getötet wurden, stieg diese Zahl in den vergangenen zwei Jahren auf jeweils knapp 10.000 Radfahrende.

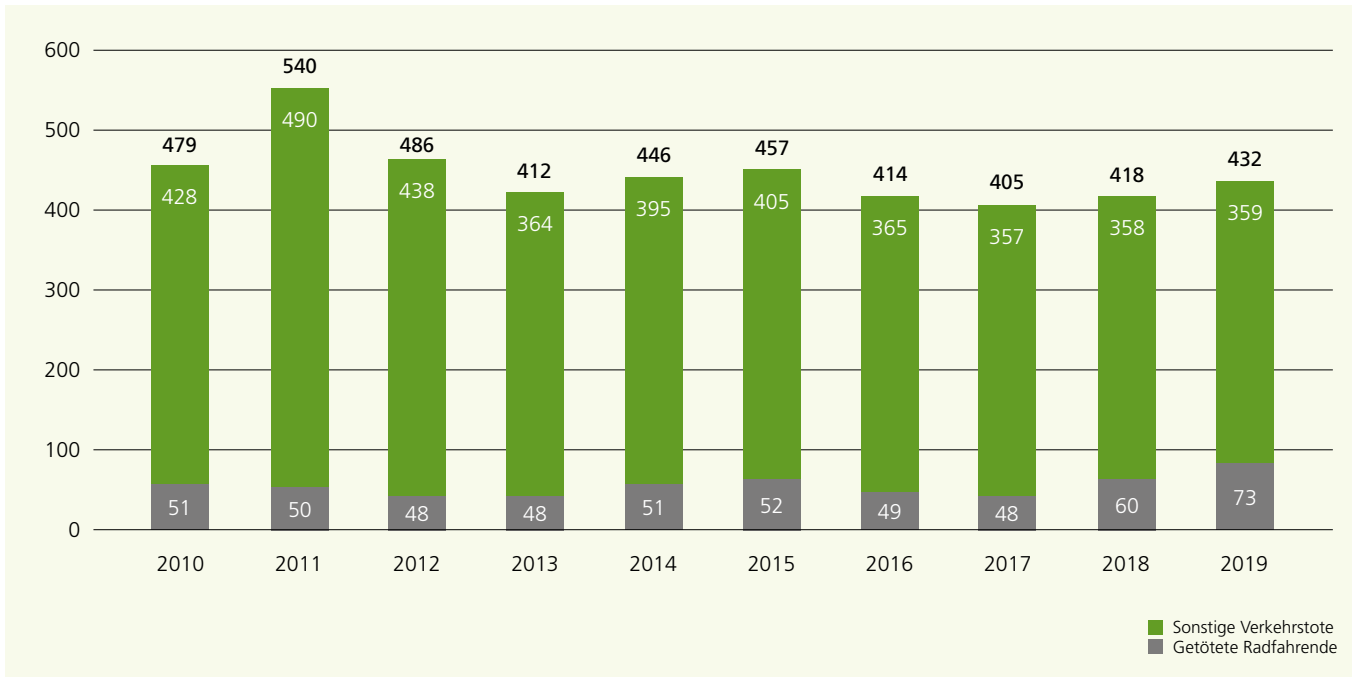


Abbildung 9: Vergleich der Anzahl der Verkehrstoten in Niedersachsen (Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Stand 05.02.2021)

Noch auffälliger ist der Anstieg bei der Zahl der getöteten Radfahrenden im Vergleich zur Zahl der Verkehrstoten insgesamt. Während die Zahl der getöteten Radfahrenden zwischen 2017 und 2019 deutlich anstieg (von 48 im Jahr 2017 bis 73 im Jahr 2019), blieb die Zahl der sonstigen Verkehrstoten im gleichen Zeitraum mit 357 in 2017, 358 in 2018 und 359 in 2019 nahezu konstant. Mittlerweile ist annähernd jeder fünfte Verkehrstote in Niedersachsen eine RadfahrerIn oder ein Radfahrer.

Dies kann zumindest in den Jahren 2018 und 2019 mit heißen Sommermonaten auch darauf zurückzuführen sein, dass mehr Menschen Rad gefahren sind. Eine weitere Ursache könnte die zunehmende Verbreitung von Pedelecs mit entsprechend höheren Geschwindigkeiten sein. Dies drückt auch der Umstand aus, dass zum Beispiel im Jahr 2019 von den 73 getöteten Radfahrenden 30 (41 Prozent) mit einem Pedelec unterwegs waren.

In der Zukunft ist von einer weiteren Steigerung des Radverkehrsanteils auszugehen. Es ist zu erwarten, dass dabei der Anteil der Pedelecs und E-Bikes überproportional zunimmt. Die sich daraus ergebenden Herausforderungen bedürfen eines fortgesetzten abgestimmten Vorgehens aller Akteure, um die

Zahl der Toten und Verletzten im Radverkehr in Niedersachsen bis 2025 um 20 Prozent zu senken.





Die aktuelle Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) geht dabei in die richtige Richtung, indem sie verschiedene Regelungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Radfahrenden trifft. Exemplarisch seien hier die konkretisierten Vorschriften zum Überholabstand und die Schrittgeschwindigkeit von Lkw beim Abbiegen genannt (s. auch Kapitel 3.1).

Gemeinsam mit anderen Akteuren wie den Verkehrswachten und betroffenen Verbänden sowie der Polizei und den Kommunen werden Maßnahmen und Aktionen, die der Verkehrssicherheit dienen – wie beispielsweise Sicherheitstrainings für Rad fahrende Kinder – entwickelt und durchgeführt. Daher ist

es wichtig, dass die Kommunen und die Akteure vor Ort Unterstützung für ihre Aktivitäten erhalten.

So hat zum Beispiel die Landesverkehrswacht ein Pedelec-Trainingsprogramm entwickelt, um auf die zunehmenden Risiken durch den Anstieg der genutzten Pedelecs zu reagieren. Der Kurs „Fit mit dem Pedelec“ richtet sich an ältere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, die bereits ein Pedelec besitzen oder dessen Anschaffung planen. Ausgebildete Moderatorinnen und Moderatoren bieten dabei Seminare für Einsteiger und Fortgeschrittene an.

Folgende Maßnahmen sollen sicherstellen, dass das Radfahren in Niedersachsen noch sicherer wird:

<b>Handlungsfeld 4: Verkehrssicherheit</b>			
<b>Maßnahmen</b>		<b>Zeitraum</b>	<b>Kosten [Euro]</b>
H 4.1	Landesweite Kampagne zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit	bis Ende 2022	unter 500.000
H 4.2	Jährliche Broschüre „Sicher auf dem Fahrrad“ für Schulen aktualisieren	Daueraufgabe	unter 500.000
H 4.3	Fahrradfreundliche Regelwerke	Daueraufgabe	unter 500.000
H 4.4	Abbiegeassistenten für Lkw	bis Ende 2022	unter 500.000
H 4.5	Stärkung der Landesverkehrswacht	bis Ende 2025	unter 500.000
H 4.6	Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen	Daueraufgabe	unter 500.000

#### **H 4.1 Landesweite Kampagne zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit**

Menschliches Fehlverhalten ist häufig die Ursache von Verkehrsunfällen. Die Verkehrsteilnehmenden sollten daher im Rahmen präventiver Aktionen immer wieder für das Thema sensibilisiert und auf potenzielle Gefahren aufmerksam gemacht werden. Zu diesem Zweck ist eine landesweite Kampagne geplant. Mit dieser Maßnahme soll für gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr geworben werden. Darüber hinaus soll ein verkehrssicheres Verhalten für alle Verkehrsteilnehmenden aufgezeigt werden.

Es ist dabei unter anderem eine themen- und zielgruppenorientierte Vorgehensweise vorgesehen, die in regelmäßigen Abständen wiederholt wird. Um einen möglichst großen Adressatenkreis zu erreichen, sollen die Aktionen, wie beispielsweise Plakatkampagnen, landesweit durchgeführt werden.

#### **H 4.2 Jährliche Broschüre „Sicher auf dem Fahrrad“ für Schulen aktualisieren**

Es ist wichtig, bereits die Kinder auf eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr vorzubereiten. Die Broschüre „Sicher auf dem Fahrrad“ dient dabei als Vorbereitung für die Radfahrprüfung in den Schuljahrgängen 4 und 5. Diese Broschüre wird kontinuierlich weiterentwickelt, um die Veränderungen zum Beispiel im Rahmen der Novelle der StVO zu berücksichtigen.

#### **H 4.3 Fahrradfreundliche Regelwerke**

Bei der Weiterentwicklung von Regelwerken wird sich die Niedersächsische Landesregierung weiterhin für fahrradfreundliche und pragmatische Regelungen auf Bundes- und EU-Ebene einsetzen. Neben der StVO als Gefahrenabwehrrecht kommen hier insbesondere Förderprogramme, aber auch eigenständige (neue) Regelwerke zur Förderung des Radverkehrs in Betracht.

#### H 4.4 Abbiegeassistenten für Lkw

Wenn schwere Nutzfahrzeuge rechts abbiegen, besteht für die Radfahrenden eine besondere Gefahr, da sie im sogenannten „Toten Winkel“ des Lkw-Spiegels häufig nicht erkennbar sind. Schon seit Langem setzt sich das Land Niedersachsen daher auf allen politischen Ebenen für verpflichtende Abbiegeassistenzsysteme bei Lkws ein, um diese Risiken zu vermindern und Unfälle mit Schwerverletzten und Toten zu vermeiden. Dafür wird sich das Land auch weiterhin starkmachen. Die derzeitigen rechtlichen Vorgaben der Europäischen Union sehen vor, dass

Abbiegeassistenten ab Juli 2022 für neue Fahrzeugtypen und ab Juli 2024 für neue Fahrzeuge insgesamt verpflichtend sind. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung hat hier in einem ersten Schritt veranlasst, dass die Fahrzeuge der NLStBV mit Abbiegeassistenten nachgerüstet werden. Zudem haben alle ab 2021 neu beschafften Geräteträger (Unimog) und Lkw über 12t einen Abbiegeassistenten. Damit werden Gefahrenpotenziale unmittelbar verringert.



*Minister Dr. Althusmann bei der Vorstellung des Abbiegeassistenten bei der Straßenmeisterei Sarstedt*

#### H 4.5–4.6 Stärkung der Landesverkehrswacht und Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen

Die Landesverkehrswacht soll künftig finanziell besser ausgestattet werden, um zusätzliche Verkehrssicherheitsaktionen speziell auch für den Radverkehr zu ermöglichen. Zudem werden bei der Verkehrssicherheitsarbeit neue Mobilitätsformen wie E-Scooter berücksichtigt.

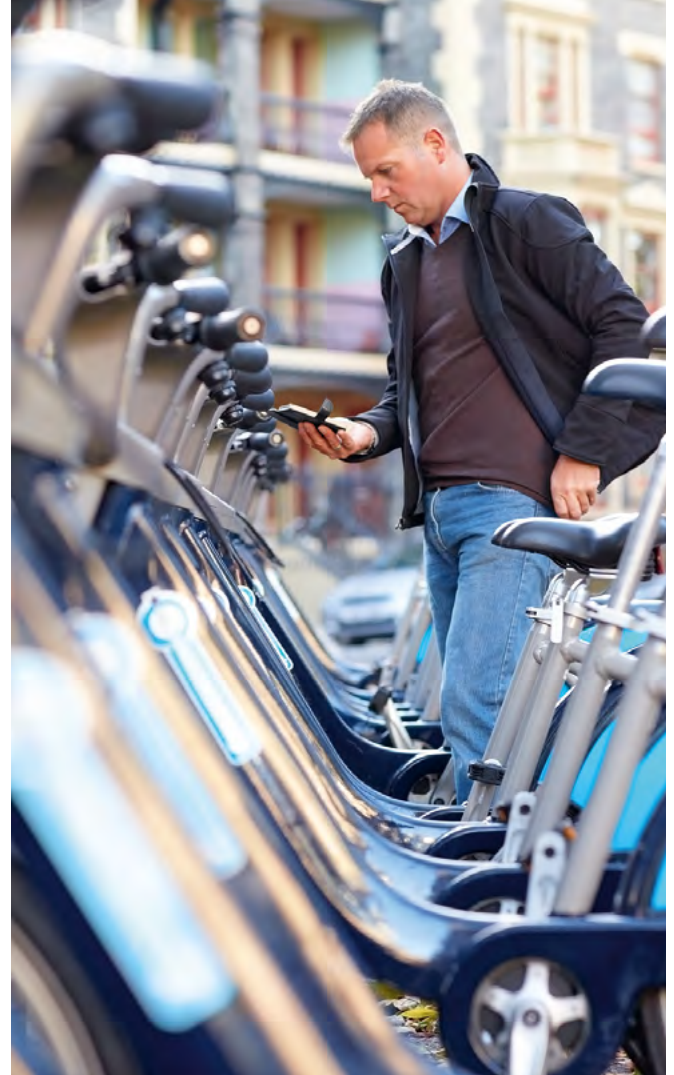
##### **Landesverkehrswacht:**

Die Landesverkehrswacht Niedersachsen ist ein gemeinnütziger Verein, der sich aus Mitgliedsbeiträgen und öffentlicher Unterstützung finanziert. Er entwickelt Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrsunfällen und setzt diese um. In Niedersachsen gibt es mehr als 100 Kreis- und Ortsverkehrswachten mit rund 10.000 Mitgliedern.

### 3.5 Handlungsfeld „Nachhaltigkeit und Innovation“

Radfahren leistet einen Beitrag zur Nachhaltigkeit. Das Fahrrad nimmt deutlich weniger Platz ein als ein Kfz, so dass weniger Fläche benötigt wird und versiegelt werden muss. Darüber hinaus verbraucht ein Fahrrad im Betrieb keine fossilen Brennstoffe. Nachhaltig ist ein Fahrrad aber nicht nur unter ökologischen Gesichtspunkten. Auch soziale und ökonomische Aspekte spielen eine Rolle. Das Fahrrad ermöglicht soziale Teilhabe, da fast alle Menschen zu vergleichsweise geringen Kosten Fahrrad fahren können. Die gesundheitlichen und ökonomischen Auswirkungen zeigen sich beispielsweise in einem besseren Gesundheitszustand der Radfahrenden gegenüber Nichtradfahrenden. Dies wird auch in einer Übersicht des ADFC über Studien deutlich, wonach Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die regelmäßig mit dem Fahrrad zur Arbeit pendeln, seltener krank sind (<https://adfc-sachsen.de/index.php/478-radfahrer-sind-seltener-krank>). Das kommt Beschäftigten und Arbeitgebern gleichermaßen zugute.

Innovationen setzen vielfach auch bereits bei kleinen Dingen an. Beispielsweise machen gute Rahmenbedingungen, um mit dem Fahrrad die Arbeitsstelle zu erreichen, Arbeitgeber attraktiver. Dies haben bereits viele Institutionen und Betriebe erkannt. Ein solches innovatives Mobilitätsmanagement in den Firmen umfasst beispielsweise die Bereitstellung von attraktiven Abstellmöglichkeiten oder die Möglichkeit, vor Ort zu duschen. Darüber hinaus können Arbeitgeber auch weitere Anreize setzen, um Mitarbeitende zu einer Anreise mit dem Rad zu animieren, zum Beispiel mit verschiedenen Boni oder durch finanzielle Beteiligungen am Erwerb eines Fahrrads.



Allerdings reichen fahrradfreundliche Angebote der Unternehmen alleine nicht aus, um Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zur Anfahrt mit dem Fahrrad zu motivieren. Daher wollen wir weitere Innovationen im Zusammenhang mit dem Radverkehr vorantreiben. Unter anderem können fahrradfreundliche Ampeln oder Wettbewerbe zum Mitmachen dazu beitragen, dass sich mehr Personen für das Fahrrad entscheiden.

Innovative Ideen entstehen auch in Universitäten. Das BMVI fördert vor diesem Hintergrund Professuren für den Radverkehr. Erfreulich ist, dass nunmehr auch eine dieser Stiftungsprofessuren in Niedersachsen ihre Arbeit aufgenommen hat. Seit November 2020 ist die Stelle für Radverkehrsmanagement an der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften am Standort Salzgitter besetzt. Hierdurch wird die Forschung zum Radverkehr in Niedersachsen erweitert. Davon profitieren das Land Niedersachsen und seine Kommunen, beispielsweise indem mehr Fachkräfte für den Radverkehr zur Verfügung stehen. Das Land hat die Aktivitäten der Hochschule, um den Zuschlag für die Stiftungsprofessur zu erhalten, von Anfang an unterstützt.

In diesem Handlungsfeld sind die folgenden Maßnahmen vorgesehen:

Handlungsfeld 5: Nachhaltigkeit und Innovation			
Maßnahmen		Zeitraum	Kosten [Euro]
<b>Betriebliches Mobilitätsmanagement</b>			
H 5.1	Fahrradfreundliche Arbeitgeber	bis Ende 2022	unter 500.000
<b>Innovation und City-Logistik</b>			
H 5.2	Förderung von Lastenrädern	bis Ende 2022	5 Mio.
H 5.3	Gamification	bis Ende 2022	unter 500.000
H 5.4	Fahrradfreundliche Ampeln (intelligente Steuerung)	bis Ende 2025	unter 500.000
H 5.5	Nutzung von Wirtschaftswegen für den Radverkehr vereinfachen	bis Ende 2025	unter 500.000
H 5.6	Modellprojekte ermöglichen	Daueraufgabe	unter 500.000

### H 5.1 Fahrradfreundliche Arbeitgeber

Arbeitgeber können Anreize dafür geben, die Arbeitsstelle möglichst umweltfreundlich zu erreichen. Sie können einiges tun, um ihre Beschäftigten zum Radfahren zu motivieren. Dazu zählen zum Beispiel überdachte Abstellplätze, Duschen oder eine Dienstradflotte. Wir werden einen Wettbewerb veranstalten, um die fahrradfreundlichen Arbeitgeber Niedersachsens auszuzeichnen. Die Maßnahmen dieser Arbeitgeber können dann für viele andere Institutionen und Betriebe als Anregung dienen. Letztlich lohnen sich diese Investitionen auch für die Arbeitgeber selbst.

### H 5.2 Förderung von Lastenrädern



Mit dem Wachstum der Wirtschaft und dem zunehmenden Online-Handel nimmt auch der Anteil des Güterverkehrs in den Innenstädten zu. Die Folgen sind Staus, Lärm und Belastun-

gen durch Abgase. Konzepte zur Entlastung der städtischen Infrastruktur sind somit dringend notwendig. Bestellungen und Einkäufe lassen sich bis zu einer bestimmten Entfernung mit Lastenrädern anstelle von Kfz transportieren.

Das Land Niedersachsen fördert daher mit 5 Mio. Euro die Beschaffung von Cargobikes, um zumindest die „letzte Meile“ des Transports umweltfreundlich zurückzulegen. Eine besondere Förderung erhalten dabei Verleih- und Verleihsysteme, da sie eine unkomplizierte Möglichkeit darstellen, solche Fahrzeuge bei Bedarf auch nur zeitweise zu nutzen. In etlichen Städten und Gemeinden in Niedersachsen werden bereits heute solche Verleihräder angeboten, um diese Art des Lastentransports besser bekannt zu machen. Das Projekt „Hannah“, welches vom ADFC in Hannover durchgeführt wird, findet beispielsweise großen Zuspruch.

### H 5.3 Gamification

**Gamification:** Unter Gamification versteht man die Nutzung von Spielmechanismen in an sich spielfernen Kontexten. Es geht darum, die in Spielen bewährten Motivations- und Feedbacktechniken anzuwenden, um andere Ziele zu erreichen. Dazu werden Aufgaben mit Tätigkeiten verbunden, bei denen man belohnt wird oder sich im Wettbewerb mit Dritten befindet. Durch die Integration dieser spielerischen Elemente in die Lebenswirklichkeit sollen Menschen spielerisch zu einem anderen Verhalten animiert werden.



Durch spielerische Aktionen sollen Menschen motiviert werden, bisherige Verhaltensmuster auch im Hinblick auf die Nutzung von Fahrrädern zu verändern. Ein Beispiel ist die Kampagne „Stadtradeln“. Es sollen in einem dreiwöchigen Wettbewerb so viele Kilometer wie möglich mit dem Fahrrad gefahren werden. Die Kommunen mit den meisten gesamten gefahrenen Kilometern werden dann ausgezeichnet. Ziel der Aktion ist es, möglichst viele Menschen zum Umsteigen auf das Rad zu bewegen. Damit künftig noch mehr Kommunen an dem Wettbewerb teilnehmen und möglichst viele Menschen zumindest für einige Wochen auf das Rad umsteigen, fördert das Land Niedersachsen die Kommunen bei dieser Kampagne.

#### **H 5.4 Fahrradfreundliche Ampeln (intelligente Steuerung)**

Ampeln sind in den Schaltprogrammen derzeit noch häufig auf die Geschwindigkeiten des Autoverkehrs ausgerichtet. Das führt dazu, dass die Radfahrenden aufgrund der meist geringeren Geschwindigkeit nicht von den abgestimmten Grünphasen profitieren können und öfter anhalten müssen. Daraus folgen längere Fahrtzeiten und Komfortverluste beim Radfahren. Das Land plant daher ein Programm, mit dem Kommunen dabei unterstützt werden, solche Ampelschaltungen für den Radverkehr zu optimieren. Es sind dabei auch die Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr zu berücksichtigen. Ziel ist es, die Ampelschaltungen so weit wie möglich auch auf die Geschwindigkeiten und Bedürfnisse des Radverkehrs abzustimmen. Damit soll ein schnelleres Vorankommen erreicht werden, was vor allem im Berufs- und Pendlerverkehr nützlich ist.

#### **H 5.5 Nutzung von Wirtschaftswegen für den Radverkehr vereinfachen**

Wirtschaftswege sind oft eine gute Ergänzung zum bestehenden Radverkehrsnetz. Dabei handelt es sich um Wege, die

überwiegend land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken dienen und keine überörtliche Bedeutung haben. Sie werden aber auch häufig von Radfahrenden genutzt, dies allerdings auf eigene Gefahr. Um hier für alle Beteiligten Rechtssicherheit zu schaffen, wird eine Mustervereinbarung erarbeitet, die künftig die Nutzung von Wirtschaftswegen inkl. Haftungsfragen regelt. Ein großes Problem besteht darin, dass die Eigentümer der Wege aufgrund der bestehenden Verkehrssicherungspflichten umfangreich haften. Diese verweigern daher oft die Nutzung ihrer Wege durch Dritte. Auf der Basis einer solchen Mustervereinbarung könnten die Kommunen die Eigentümer der Wege zum Beispiel von solchen Verkehrssicherungspflichten freistellen.

#### **H 5.6 Modellprojekte ermöglichen**

In der Vergangenheit waren u.a. Pedelecs und Lastenfahrräder wegweisende Neuerungen im Radverkehr. Diese haben dazu beigetragen, dass mehr Menschen das Fahrrad nutzen. Bei künftigen Innovationen wird es Pilotprojekte geben, um Innovationen und Neuheiten bekannter zu machen. Die Bürgerinnen und Bürger sollen dabei die Möglichkeit bekommen, Erfahrungen mit den Neuerungen zu sammeln, aber auch eigene Verbesserungsvorschläge in die Prozesse einzubringen. Hier bieten sich digitale Veranstaltungsformate an, die eine niedrigschwellige einfache Beteiligung ermöglichen. Dies wurde in Niedersachsen im Jahr 2020 erstmals mit der digitalen Fachtagung erfolgreich durchgeführt (vgl. Maßnahme H 6.3).

### **3.6 Handlungsfeld „Öffentlichkeitsarbeit“**

Mit gezielter Öffentlichkeitsarbeit sollen Radfahrende, aber auch andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer für ein rücksichtsvolles Miteinander sensibilisiert werden. Zugleich sollen Interesse und Spaß am Radfahren geweckt werden. Mit

einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit können unterschiedliche Personenkreise angesprochen werden. Unter anderem soll damit auf neue Infrastrukturangebote, die Verkehrssicherheitsarbeit oder modifizierte Regelungen aufmerksam gemacht werden.

Öffentlichkeitsarbeit umfasst neben den Informationen für die breite Bevölkerung auch die Kommunikation in die Fachöffentlichkeit in Form von Wissensvermittlung gegenüber Fachleuten

in Verwaltungen und Planungsbüros sowie Multiplikatorinnen und Multiplikatoren und Entscheidungspersonen.

Daneben initiiert und unterstützt das Land Informationsreihen, die noch mehr Freude am Radfahren vermitteln und das Thema Fahrrad verstärkt und positiv im Bewusstsein verankern sollen. Beispielsweise ist hier die Kampagne „Unsere Fahrradstraße“ der AGFK zu nennen.

<b>Handlungsfeld 6: Öffentlichkeitsarbeit</b>			
<b>Maßnahmen</b>		<b>Zeitraum</b>	<b>Kosten [Euro]</b>
<b>Landesweite Imagekampagne</b>			
H 6.1	Kampagne für Öffentlichkeitsarbeit	bis Ende 2025	500.000 bis 3 Mio.
<b>Information aller Nutzerinnen und Nutzer</b>			
H 6.2	Erstellung von Informationsmaterialien (online)	bis Ende 2022	unter 500.000
H 6.3	Jährliche Fachtagung fortführen und weiterentwickeln	Daueraufgabe	unter 500.000
H 6.4	Jährliche Broschüre weiterhin veröffentlichen	Daueraufgabe	unter 500.000
H 6.5	Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“	Daueraufgabe	unter 500.000

### H 6.1 Kampagne für Öffentlichkeitsarbeit

Es wird eine auf Dauer angelegte landesweite Öffentlichkeitskampagne in Niedersachsen zum Radverkehr geben. Die einzelnen Elemente der Kampagne werden auf die jeweiligen Zielgruppen ausgerichtet. Schwerpunkte dieser Kampagne werden vor allem die Verkehrssicherheit und ein verbessertes Bild des Radverkehrs in der Öffentlichkeit sein. Der Radverkehr soll über alle Bevölkerungsgruppen hinweg positiv wahrgenommen werden. Damit sollen die Menschen für das Radfahren begeistert und dazu motiviert werden, das Fahrrad im Alltag und in der Freizeit regelmäßig und selbstverständlich zu nutzen.

### H 6.2 Erstellung von Informationsmaterialien (online)

Im Bereich der Radverkehrsplanung und Radverkehrsförderung sowie der rechtlichen Grundlagen ist ein umfangreiches Fachwissen verfügbar. Diese neuen Erkenntnisse sind nicht hinreichend bekannt und werden vielfach nicht angewendet. Dieses Wissen soll effektiv, schnell und problemlos vermittelt werden.

Diese Wissensvermittlung kann u.a. dazu beitragen, Verkehrsicherheitsdefizite abzubauen. Um möglichst viele Interessierte zu



erreichen, werden aktuelle und korrekte Inhalte zum Radverkehr dauerhaft für alle im Internet leicht verfügbar gemacht. Hierzu gehören auch Informationen über die rechtlichen Grundlagen. Beispielsweise können Fragen zu Fahrrad-Schutzstreifen, Radwegbenutzungspflichten und verkehrsrechtlichen Neuerungen schnell und problemlos beantwortet werden.

### H 6.3 Jährliche Fachtagung fortführen und weiterentwickeln

Die Kommunen sind auch in Niedersachsen gemeinsam mit dem Land die Hauptakteure bei der Förderung des Radverkehrs. Es ist daher wichtig, dass diese zum Beispiel stets aktuell zu Förderprogrammen und neuen Entwicklungen im Radverkehr informiert sind. Nur wenn die Entscheidungspersonen vor Ort ein umfassendes Wissen zur Thematik haben, können sie geeignete Maßnahmen umsetzen. Dabei sind nicht allein die entsprechenden Förderungen von Relevanz, sondern auch die Kenntnis über die rechtlichen Spielräume. Beispielsweise ist nach der aktuellen Änderung der StVO die Einrichtung von Lastenräder-Parkplätzen zulässig. Daher informiert das Land Niedersachsen gemeinsam mit der Freien Hansestadt Bremen und der AGFK weiterhin jährlich im Rahmen einer Fachtagung über neue Entwicklungen im Radverkehr. Dabei werden künftig digitale Elemente eine noch größere Rolle spielen.

### H 6.4 Jährliche Broschüre weiterhin veröffentlichen

Die im Regelfall jährlich erscheinende Broschüre „Fahrradland Niedersachsen/Bremen“ ist ein wichtiges Instrument, um die interessierte Fachöffentlichkeit über Best-Practice-Beispiele und Weiterentwicklungen im Radverkehr zu informieren. Sie soll auch künftig jedes Jahr erscheinen. Angesichts der Digitalisierung ist zu prüfen, ob rein digitale Broschüren attraktiv für das Zielpublikum sein können. Die Broschüren der letzten Jahre finden sich unter <https://www.mw.niedersachsen.de> → Themen → Verkehr → Radverkehr → Übersicht.

### H 6.5 Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“



Seit 2016 werden Kommunen jährlich für vorbildliche Arbeit im Bereich Radverkehr durch die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ geehrt. Die vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung ausgezeichneten Kommunen sind beispielgebend für andere Kommunen in Niedersachsen. Zudem können sie mit diesem Prädikat für sich werben und auch nach außen deutlich machen, dass die Radverkehrsförderung in ihrer Kommune einen hohen Stellenwert hat. Diese Zertifizierung wird fortge-

führt. Voraussetzung für eine Zertifizierung von Kommunen ist u.a. die Mitgliedschaft in der AGFK. Weitere Informationen zur Fahrradfreundlichen Kommune finden sich im Internet unter <https://www.mw.niedersachsen.de> → Themen → Verkehr → Radverkehr → Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen.

#### Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen

**Niedersachsen/Bremen e.V. (AGFK):** Die AGFK hat 61 Mitgliedskommunen, in denen rund 74 Prozent der Bevölkerung Niedersachsens leben (Stand: Februar 2021). Die AGFK steht im kontinuierlichen Austausch mit dem Land und kann so die Interessen der Mitgliedskommunen gegenüber dem Land direkt vertreten. Umgekehrt können die Entwicklungen auf Landesebene über die AGFK in die Mitgliedskommunen weitergeleitet werden.

## 3.7 Handlungsfeld „Radtourismus“

Niedersachsen bietet bereits heute sehr gute Voraussetzungen für den Radtourismus. Radtouristen, die ausgedehnte Touren in der Natur genießen wollen oder auch die niedersächsischen Städte mit dem Rad erkunden wollen, finden in dem Flächenland eine Vielzahl von geeigneten Angeboten sowohl für Tages- als auch Mehrtagestouren. Auch Rennrad- und Mountainbike-Fahrende kommen in Niedersachsen auf ihre Kosten. Im Harz sowie in anderen Mittelgebirgen und in ganz Niedersachsen gibt es für Mountainbike-Fahrende neben speziellen Strecken grundsätzlich einen freien Zugang zu allen befestigten und unbefestigten Wegen.

Insgesamt bietet Niedersachsen damit sehr viele gute Angebote für den touristischen Radverkehr. Das zeigen auch Befragungen auf den Radfernwegen im Land. Demnach bewerteten im Jahr 2018 insgesamt 93 Prozent der befragten Radtouristinnen und Radtouristen die von ihnen befahrenen Strecken mit „sehr gut“ oder „gut“ und 90 Prozent würden Niedersachsen als Ziel für einen Radurlaub weiterempfehlen (<https://www.mw.niedersachsen.de> → Themen → Wirtschaft → Tourismus → Aktivtourismus → Radverkehrsanalyse).

Das Land fördert den Radtourismus im Rahmen verschiedener Förderprogramme. Die Hauptakteure sind hier vor allem die Kommunen gemeinsam mit den Tourismusorganisationen, die die Maßnahmen umsetzen. Dies betrifft vor allem die Etablierung neuer radtouristischer sowie die Weiterentwicklung vorhandener Angebote. Gefördert werden dabei insbesondere Investitionen in die radtouristische Infrastruktur der Radfernwege und überregional vermarkteten Radrouten. Die Förderquote beträgt üblicherweise 50 Prozent der Investitionsmittel.



Für die Planung des Radurlaubes bietet der Radroutenplaner Niedersachsen eine gute Grundlage ([www.niedersachsen-radroutenplaner.de](http://www.niedersachsen-radroutenplaner.de)). Die Rahmenbedingungen für den Fahrrad-

tourismus in Niedersachsen werden weiter verbessert, um noch mehr Gäste für einen Radurlaub in unserem Bundesland zu begeistern. Davon profitiert auch die Wirtschaft.

Es sollen die folgenden Maßnahmen umgesetzt werden:

<b>Handlungsfeld 7: Radtourismus</b>			
<b>Maßnahmen</b>		<b>Zeitraum</b>	<b>Kosten [Euro]</b>
<b>Radtouristische Routen</b>			
H 7.1	Klassifizierung von ADFC-Qualitätsradrouten und ADFC-RadReiseRegionen	bis Ende 2025	500.000 bis 3 Mio.
H 7.2	Fortführung der Radverkehrsanalyse	bis Ende 2025	500.000 bis 3 Mio.
<b>Kommunikation</b>			
H 7.3	Durchführung von regelmäßigen Treffen der Akteure	Daueraufgabe	unter 500.000
H 7.4	Faktenblatt zum Wirtschaftsfaktor Radtourismus	bis Ende 2022	unter 500.000
H 7.5	Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen	bis Ende 2022	unter 500.000



### H 7.1 Klassifizierung von ADFC-Qualitätsradrouten und ADFC-RadReiseRegionen

Qualitativ gute Radfernwege und Tagestouren sind eine wichtige Voraussetzung für einen erfolgreichen Radtourismus. Wir setzen uns daher dafür ein, dass möglichst viele Radfernwege in Niedersachsen einen hohen Qualitätsstandard erreichen. Bei der Beurteilung der Qualität werden die Kriterien der ADFC-Klassifizierung herangezogen. Der ADFC klassifiziert Radfernwege und vergibt für diese in Abhängigkeit von der Qualität bis zu fünf Sterne. Der Weser-Radweg zum Beispiel ist ein vom ADFC klassifizierter Radfernweg, der vier von fünf Sternen erhalten hat.

Daneben gibt es die Zertifizierung von Rad-Regionen als sogenannte ADFC-RadReiseRegionen. Dies sind touristische Regionen, die sich besonders auf Radreisende eingerichtet haben und ihnen ein hohes Maß an Qualität und Service bieten. Dabei wird nicht ein einzelner Radfernweg bewertet, sondern eine ganze Region mit ihrem Tagestouren-Angebot. In einer solchen Region sind abwechslungsreiche Routen wichtig, damit die Radfahrenden Gäste viel entdecken können. Durch den Einsatz von Fördermitteln des Landes wird diese Zertifizierung entsprechend unterstützt. Die TourismusMarketing Niedersachsen berät und unterstützt die Regionen bei der Zertifizierung.

Mehr Informationen zu den Siegeln des ADFC gibt es unter folgender Adresse: <https://www.adfc.de/artikel/adfc-qualitaetsradrouten-und-adfc-radreiseregionen>.

**TourismusMarketing Niedersachsen (TMN):** Die TMN ist die zentrale Anlaufstelle für den Tourismus. Sie arbeitet als Landesgesellschaft eng mit den regionalen Tourismusakteuren zusammen und entwickelt Maßnahmen, um den niedersächsischen Tourismus zukunftsorientiert aufzustellen.

### H 7.2 Fortführung der Radverkehrsanalyse

Der Radtourismus stellt andere Anforderungen an die Infrastruktur als der Alltagsradverkehr. Wichtig sind beispielsweise ausreichende Rastplätze und sanitäre Anlagen sowie auch Lademöglichkeiten für Pedelecs entlang der Strecken. Diese Anforderungen sind – ebenso wie der Radtourismus selbst – einem kontinuierlichen Wandel unterworfen. Um auf Veränderungen jederzeit angemessen reagieren zu können, sind spezielle Erhebungen und Analysen zur Infrastruktur, zum Nutzendenverhalten sowie den jeweiligen Bedürfnissen der Radtouristinnen und Radtouristen erforderlich. Die in den Jahren 2015 bis 2017 durchgeführte Radverkehrsanalyse für Niedersachsen (<https://www.mw.niedersachsen.de> → Themen → Wirtschaft → Tourismus → Aktivtourismus → Radverkehrsanalyse) liefert erstmals fundierte Aussagen über das touristische Radverkehrsaufkommen und zur Wertschöpfung im

niedersächsischen Radtourismus. Über begleitende Befragungen konnten zudem umfangreiche Daten über die Qualität des Angebotes aus Kundensicht gewonnen werden. Die vorliegenden Ergebnisse zeigen eine hohe Kundenzufriedenheit. Es wird deutlich, dass sich Investitionen in den Radtourismus für die Kommunen lohnen. Die Daten der Radverkehrsanalyse liefern für die qualitative Weiterentwicklung des radtouristischen Angebotes wertvolle Informationen. Daher soll die Radverkehrsanalyse auch in den kommenden Jahren fortgeführt werden.

### H 7.3 Durchführung von regelmäßigen Treffen der Akteure

Durch einen regelmäßigen fachlichen Austausch können sich die Akteure gegenseitig unterstützen und von Best-Practice-Beispielen an anderen Orten lernen. Die TMN und die Regionen konzentrieren sich in der Vermarktung auf die radtouristischen Angebote, die den gemeinsam entwickelten Qualitätskriterien entsprechen. Bei der Weiterentwicklung des Radtourismus in Niedersachsen kommt dem von der TMN initiierten Netzwerk Aktivtourismus, in dem alle Reiseregionen des Landes und das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung mitarbeiten, besondere Bedeutung zu. Das Netzwerk ist eine Austauschplattform, in der das rad- und wandertouristische Know-how geteilt wird und regionsübergreifende Marketingmaßnahmen entwickelt werden.

### H 7.4 Faktenblatt zum Wirtschaftsfaktor Radtourismus

Radtourismus hat auch positive Auswirkungen auf die Wirtschaft. Beispielsweise konnten aus den Befragungen von Radtouristinnen und Radtouristen und Radreisenden auf dem EmsRadweg die jährlichen Ausgaben berechnet werden. Diese belaufen sich bei den Radreisenden auf rund 3,57 Mio. Euro/Jahr und die Radtouristinnen und Radtouristen geben insgesamt rund 4,47 Mio. Euro/Jahr am EmsRadweg aus. Aus der Gegenüberstellung der Ausgaben der Radreisenden bzw. der Radtouristinnen und Radtouristen und der Kosten für den Radweg lassen sich Verhältniswerte zwischen diesen beiden Kenngrößen ermitteln. Diese Zahlen können beispielsweise zeigen, ob sich Investitionen in attraktive Radwege lohnen und wie viele zusätzliche Touristen mit bestimmten Maßnahmen gewonnen werden können. Um den Wirtschaftsfaktor Radtourismus gut aufzubereiten, werden die wichtigsten Informationen dazu von der TMN in einem Faktenblatt zusammengetragen und den im Radtourismus tätigen Akteuren zur Verfügung gestellt.

### H 7.5 Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen

Für die komfortable Nutzung von touristischen Wegen ist eine einheitliche und logische Wegweisung sinnvoll. Zur weiteren Optimierung wird der bereits existierende „Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen“ überarbeitet. Der Leitfaden ist hier zu finden: <https://www.mw.niedersachsen.de> → Themen → Verkehr → Radverkehr → Übersicht.



## 4 Ausblick

Wenn mehr Menschen Fahrrad fahren, kann dies das Leben der Bürgerinnen und Bürger in Niedersachsen angenehmer machen. Weniger Staus, bessere Luft und weniger Lärm sind einige der positiven Folgen. Das Entwicklungspotenzial des Radverkehrs ist bei Weitem noch nicht ausgeschöpft. Ein Beispiel der vergangenen Jahre für Neuerungen, die den Radverkehr grundlegend verändert haben, sind die zunehmenden Zahlen der Pedelecs und Lastenräder. Vor zehn Jahren waren solche Fahrzeuge noch Exoten im Straßenverkehr. Heute sind sie aus unserem Straßenbild kaum mehr wegzudenken. Daher müssen vor allem neue Entwicklungen beim Radverkehr ständig beobachtet und bewertet werden, um sinnvolle Neuerungen möglichst schnell in die Praxis zu übertragen. Nur dann können wir unsere Politik zielgerichtet gestalten.

Visionen von heute können morgen vielleicht schon Realität werden. Vorstellbar ist zum Beispiel, dass es unter anderem durch eine zunehmende elektrische Unterstützung beim Fahren und durch Verbesserungen in der Infrastruktur immer selbstverständlicher wird, auch längere Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Das Fahrrad könnte mehr und mehr zu einer attraktiven Alternative zum Auto werden oder dieses zumindest für viele Wege ergänzen.

Wenn wir die Attraktivität vor allem der urbanen Räume erhalten und verbessern wollen, dann bedarf es kreativer Lösungen. Immerhin geht es hier um die zukünftige Mobilität in Städten und Siedlungsräumen. Die wachsenden Städte brauchen deutlich mehr Rad fahrende Menschen, um Mobilität gewährleisten zu können. Und die Menschen brauchen eine Infrastruktur, die ihnen das Radfahren einfach macht.

Darüber hinaus ist eine Weiterentwicklung der Verkehrsgesetzgebung und weiterer Verordnungen, Richtlinien sowie Regelwerke dringend geboten. Bisher sind sie überwiegend am motorisierten Individualverkehr ausgerichtet und damit an einer daran orientierten Stadt- und Verkehrsplanung. Sie müssen deshalb an den Zielen einer Mobilitätswende ausgerichtet werden. Der Blick in andere Länder gibt Hinweise, dass es geht und wie es geht.

Eines ist sicher: Die Innovationen und Weiterentwicklungen der kommenden Jahre und Jahrzehnte werden die Attraktivität des Radfahrens weiter erhöhen. Wir bleiben dran!

Die vorliegende Broschüre steht Ihnen auch als Download auf der Homepage des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, [www.mw.niedersachsen.de](http://www.mw.niedersachsen.de), unter der Rubrik Radverkehr zur Verfügung.

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

Referat 40  
Friedrichswall 1  
30159 Hannover

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

Bildnachweise:

Titel: birgl, Pixabay; S. 3: MW/Martin Rohrmann; S. 5: visualsplace, istock; S. 6: amriphoto, istock; S. 9: Catkin, Pixabay; S. 12: Michael Gaida, Pixabay; S. 15: Cafeymas, Pixabay; S. 20: Circle Creative Studio, istock; S. 22: Stephanie Albert, Pixabay; S. 24: Rainer Dröse; S. 26: Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung; S. 27: Dean Mitchell, istock; S. 28: Tatabrada, istock; S. 29: Wikemeidalmages, Pixabay; S. 30: Jasmina007, istock; S. 32: Manfred Antranas Zimmer, Pixabay; S. 34: iammos, istock

Grundlage der Broschüre ist ein Gutachtenentwurf von D. Alrutz, E. Willhaus, L. Schröder, Dr. P. Bischof & K. Bröhan im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung und der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr.

Stand: Februar 2021

Diese Broschüre darf, wie alle Publikationen der Niedersächsischen Landesregierung, nicht zur Wahlkampfwerbung in Wahlkämpfen verwendet werden.