

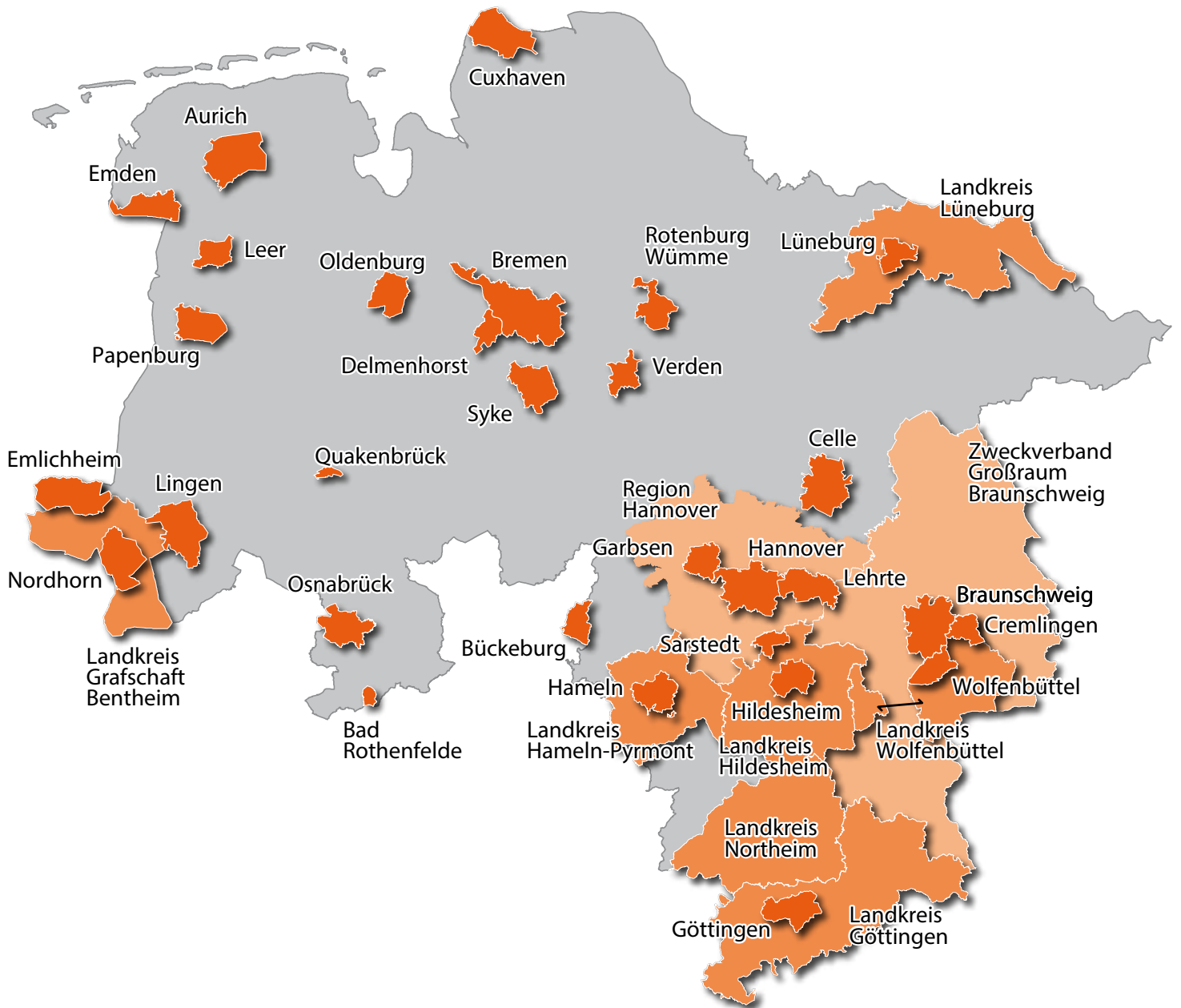
Dokumentation
guter Beispiele
2016



Fahrradland Niedersachsen 2016

Zertifizierung

„Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“
und Aktuelles zum Radverkehr



Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Fahrradfreunde,

in diesem Jahr präsentieren wir zum ersten Mal die Broschüre „Fahrradland Niedersachsen“ als gemeinsames Produkt des Landes Niedersachsen und der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen (AGFK). Diese neue Zusammenarbeit ist ein wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung in Niedersachsen.

Und der Erfolg gibt uns recht: Die AGFK wächst und wächst! Mittlerweile zählt dieses neue, starke Netzwerk 39 Kommunen aus Niedersachsen und Bremen zu seinen Mitgliedern. Allein in 2016 konnten neun weitere Kommunen hinzugewonnen werden. Wir heißen die neuen Mitglieder in der AGFK herzlich willkommen und stellen sie in dieser Broschüre kurz vor.

Ein weiterer Meilenstein in diesem Jahr: Die AGFK-Geschäftsstelle konnte mit Edwin Süsselbeck als Geschäftsführer besetzt werden. Damit hat die aktive Arbeitsphase der AGFK begonnen.

Darüber hinaus freuen wir uns, dass wir zum ersten Mal in diesem Jahr gemeinsam die ersten vier Kommunen mit dem Titel „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ auszeichnen konnten. Zertifiziert wurden der Landkreis Grafschaft Bentheim, die Landeshauptstadt Hannover, die Region Hannover sowie die Stadt Oldenburg. Dieses Zertifikat dürfen die „Preisträger“ jetzt fünf Jahre tragen. Zudem würdigen wir sehr gerne die Stadt Rotenburg an der Wümme für Ihre Bemühungen auf dem Weg zur Zertifizierung.

Neben der Gratulation an die zertifizierten Kommunen möchten wir einen weiteren Glückwunsch an die Stadt Göttingen richten, die mit dem eRadschnellweg beim Deutschen Fahrradpreis im Bereich Infrastruktur einen hervorragenden zweiten Platz belegen konnte.

An all dem sehen Sie – es tut sich einiges in Niedersachsen! Das Fahrrad nimmt einen immer größeren Stellenwert im Alltags- und Freizeitverkehr ein. Viele Kommunen haben erkannt, wie wichtig die Radverkehrsförderung geworden ist. An dieser Entwicklung werden wir auch in Zukunft gemeinsam weiterarbeiten. Daher machen wir auch an dieser Stelle noch einmal Werbung bei allen niedersächsischen Kommunen: Nutzen Sie die Vorteile unserer AGFK und werden Sie Mitglied!

Zum Abschluss der Hinweis, dass neben den Informationen zur AGFK und der Vorstellung der zertifizierten Kommunen natürlich auch in diesem Jahr die Rubrik „Aktuelles zum Radverkehr“ nicht fehlt. Neben Informationen beispielsweise zu Dunkelampeln, zum Radweg Deutsche Einheit sowie zum Ringleis-Projekt in Braunschweig sind wieder aktuelle und wichtige Informationen rund ums Thema Radverkehr enthalten.

Lassen Sie sich von unserer Broschüre für Ihre weiteren Tätigkeiten motivieren und inspirieren.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen der Lektüre!



Olaf Lies
Niedersächsischer Minister
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr



Prof. Dr. Axel Prieb
AGFK-Vorsitzender
Erster Regionsrat der Region Hannover



Inhalt

Radverkehr in Zahlen	6
Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V.	8
Die neuen AGFK-Mitgliedskommunen	10
Stadt Delmenhorst	10
Samtgemeinde Emlichheim	11
Stadt Garbsen	11
Landkreis Hameln-Pyrmont	12
Landkreis Hildesheim	12
Stadt Lehrte	13
Stadt Lingen (Ems)	13
Landkreis Lüneburg	14
Stadt Quakenbrück	14
Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“	15
Landkreis Graftschaft Bentheim	16
Landeshauptstadt Hannover	18
Region Hannover	20
Stadt Oldenburg	22
Aktuelles zum Radverkehr	25
Förderungen und Forschungsprojekte	25
NRVP-Projekte in Niedersachsen	26
STADTRADELN: Kampagne (auch) in Niedersachsen auf Überholspur	28
Flüchtlinge und Radverkehr	30
Das Braunschweiger Ringgleis	31
Das Lastenrad in der Stadt Oldenburg	31
Verbesserung einer Bestandssituation	32
Rad-Check – kostenfreies Angebot in Stadt und Region Hannover	32
Lust auf Fahrrad	32
Das Grafschafter Lastenrad – Fahrradförderung im Bereich der gewerblichen Nahverkehre	33
Förderung von Dunkelampeln im Landkreis Graftschaft Bentheim	33
1.000-Bügel-Programm der Region Hannover	33
Rad-Netzanalyse der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg	34
Masterplan zukunftsfähiger Radverkehr im Landkreis Göttingen	34
Cloppenburg tritt kräftig in die Pedale	34
Hansestadt Lüneburg fördert Radverkehr mit 11 Euro pro Einwohner	35
„Luft-Tankstellen“ im Landkreis Diepholz	35
E-Bike-Tankstellen im Aller-Leine-Tal	35
Die Nordhannoversche Moorroute „Von Moor zu Moor“	36
Der Weser-Radweg greift zu den Sternen	36
Kulinarik mit Radtouren verbinden	36
Radweg Deutsche Einheit	37
Radhöfe im Cuxland – Service für Rad und Radler	37
Radverkehrsanalyse Niedersachsen – erste Ergebnisse liegen vor	38
Kontakte	39



Neue AGFK-Mitglieder Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK) begrüßt die Städte Delmenhorst, Garbsen, Lehrte, Lingen und Quakenbrück, die Samtgemeinde Emlichheim sowie die Landkreise Hameln-Pyrmont, Hildesheim und Lüneburg als neue Mitglieder. Ab **Seite 10** stellen sich Ihnen die neuen AGFK-Kommunen vor.

Seite **10**



Fahrradfreundliche Kommunen Mit der AGFK-Mitgliedschaft verbunden ist, dass man die Zertifizierung als „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ anstrebt. Zum ersten Mal in diesem Jahr werden nun Zertifikate vergeben. Der Landkreis Grafschaft Bentheim, die Landeshauptstadt Hannover, die Region Hannover und die Stadt Oldenburg in Oldenburg dürfen nun für fünf Jahre die Zertifikate „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ tragen. Zugleich wurde die Stadt Rotenburg an der Wümme für ihr Engagement auf dem Weg zur „Fahrradfreundlichen Kommune“ gewürdigt. Die ausgezeichneten Kommunen berichten Ihnen ab **Seite 15** von ihren Aktivitäten.

Seite **15**



Aktuelles zum Radverkehr Unglaublich rege wird an vielen Stellen im Land Radverkehrsförderung betrieben. Das Spektrum ist dabei groß: Vom Ringgleis in Braunschweig (Seite 31) über „Dunkelampeln“ in der Grafschaft Bentheim (Seite 33), Lufttankstellen im Landkreis Diepholz (Seite 35) bis hin zum Radweg Deutsche Einheit (Seite 37) reichen einige der Beispiele. Ab **Seite 25** bis fast zum Heftende stellen wir Ihnen zahlreiche Projekte in Niedersachsen vor.

Seite **25**



STADTRADELN
Radeln für ein gutes Klima

STADTRADELN 53 Kommunen in Niedersachsen nahmen dieses Jahr an der Aktion STADTRADELN teil – letztes Jahr waren es noch 32 Kommunen. An 21 aufeinanderfolgenden Tagen sammelten Radfahrer möglichst viele Kilometer und traten sowohl innerhalb ihrer Stadt oder ihres Landkreises gegeneinander als auch als Teilnehmer einer Kommune gemeinsam gegen andere Kommunen an. Lesen Sie auf den **Seiten 28** und **29** einen Bericht über das STADTRADELN 2016 in Niedersachsen und informieren Sie sich, wie auch ihre Kommune nächstes Jahr beim STADTRADELN mitmachen kann.

Seite **28**

Radverkehr in Zahlen

Lassen Sie die Zahlen für sich sprechen und stöbern Sie durch Grafiken und Diagramme zum Thema Radverkehr.

50.000 Euro ermöglichen

- 100 bis 300 Meter Radweg zu bauen
- 10 km Radfahrstreifen zu markieren
- 35 km Radverkehrsnetz als Leitsystem zu beschildern
- 600 Fahrradbügel anzuschaffen
- einen Pool mit 50 bis 100 Leihrädern einzurichten
- 50 Fahrrad-Servicecheck-Tage zu organisieren
- 3 bis 5 Fahrradstraßen zu errichten und zu gestalten
- 50 überdachte, beleuchtete Fahrradabstellplätze zu errichten
- 100 Radfahrtrainings anzubieten
- 1 Radverkehrskordinator/in für 1,5 Jahre einzustellen

1

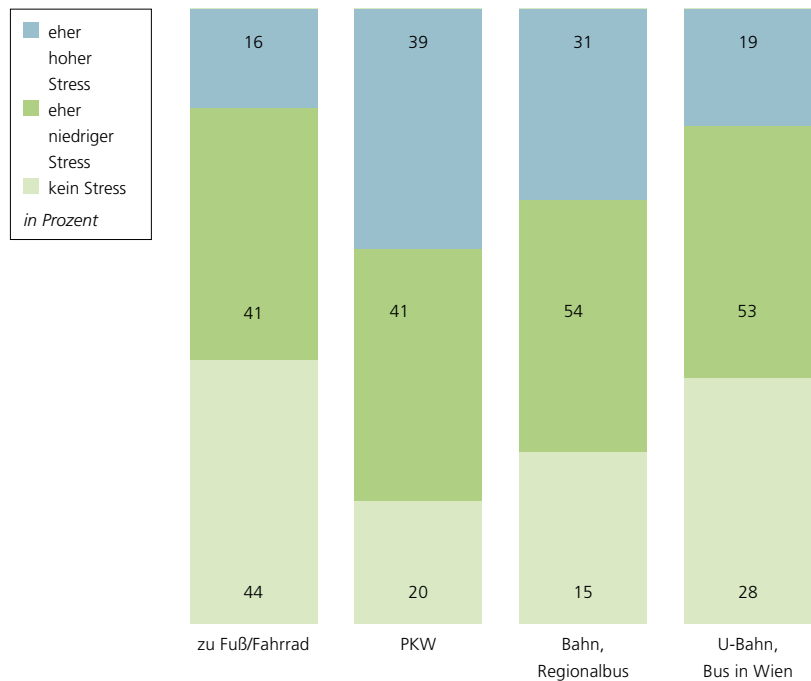
Kontakt: Edwin Süselbeck

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V.
info@agfk-niedersachsen.de

Quellen:

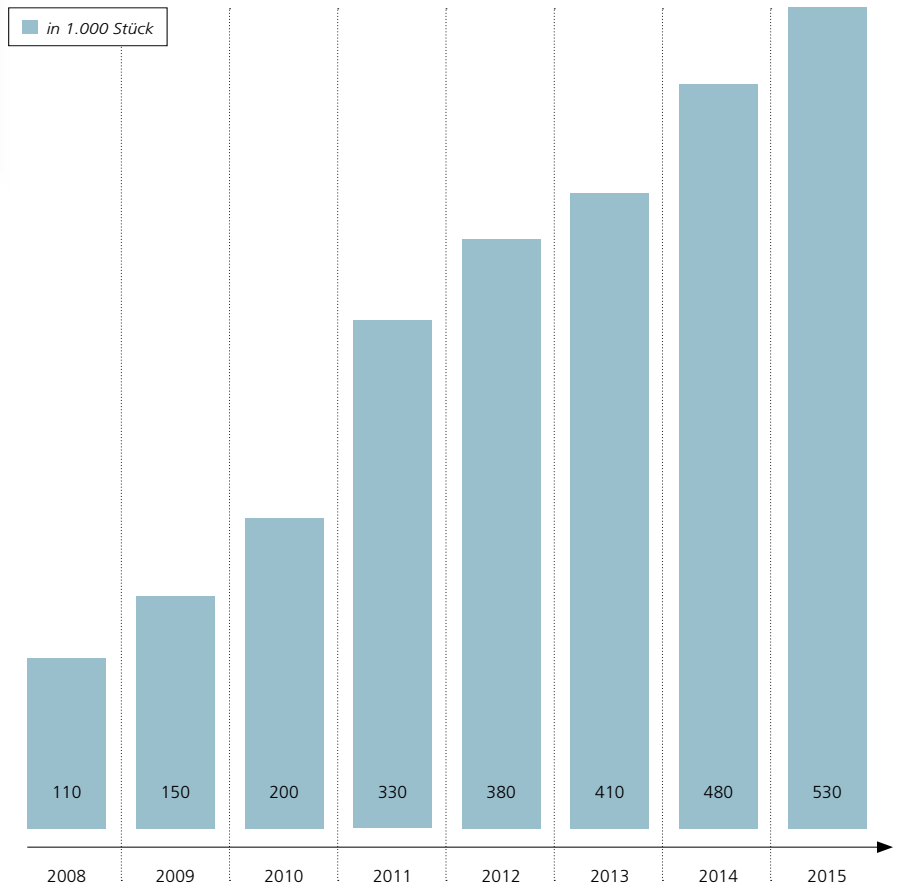
- 1 Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden; Österreichisches Bundesministerium für Verkehr, Technologie und Innovation, 2013; Seite 7.
- 2 Radverkehr in Zahlen – Daten, Fakten und Stimmungen; Österreichisches Bundesministerium für Verkehr, Technologie und Innovation, 2013; Seite 109.
- 3 ZIV, 2016.
- 4 Der Faktor Zeit im Radverkehr – Daten, Fakten und Maßnahmen zur Beschleunigung des Radverkehrs; Österreichisches Bundesministerium für Verkehr, Technologie und Innovation, 2016; Seite 23.
- 5 Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz, Umweltbundesamt, Kurzfassung, 2013; Seite 3.
- 6 Radverkehr in Zahlen – Daten, Fakten und Stimmungen; Österreichisches Bundesministerium für Verkehr, Technologie und Innovation, 2013; Seite 127.
- 7 Fahrrad-Monitor Deutschland; Sinus Markt- und Sozialforschung, 2015; Seite 62.
- 8 Fahrrad-Monitor Deutschland; Sinus Markt- und Sozialforschung, 2015; Seite 62.
- 9 Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2009; Seite 29.

Stressempfinden auf dem Weg zur Arbeit, 2001.



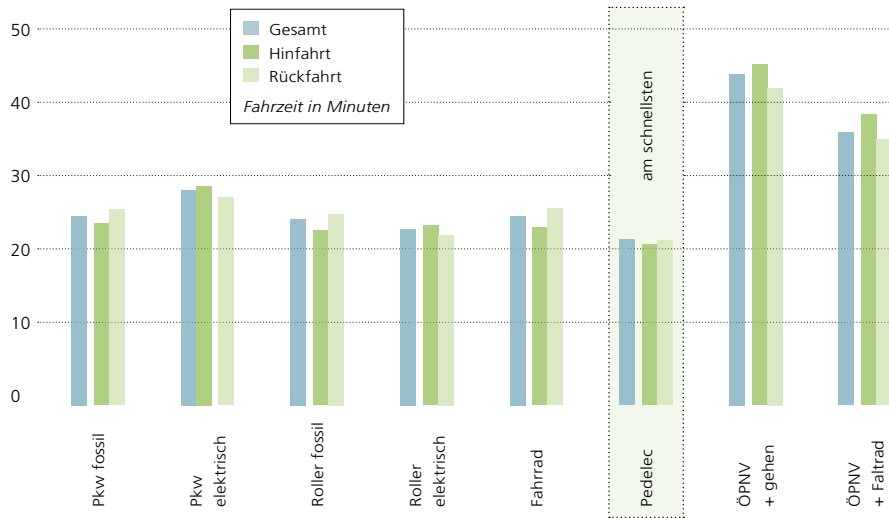
2

Absatz von Pedelecs und E-Bikes in Deutschland.



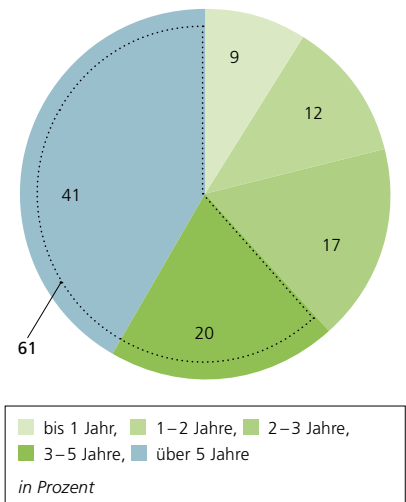
3

Mediane der verkehrsmittelspezifischen Fahrzeiten, Schwerin 2012.



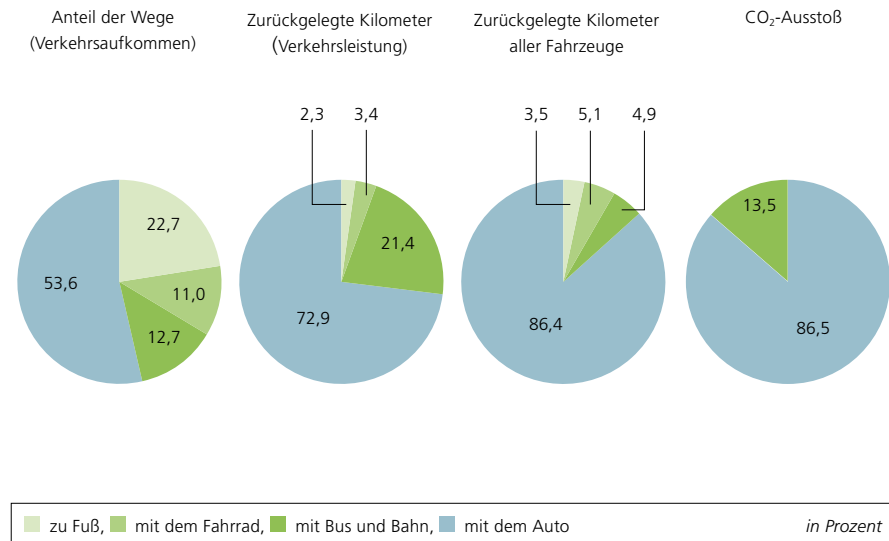
4

Wann haben Sie dieses Fahrrad gekauft?



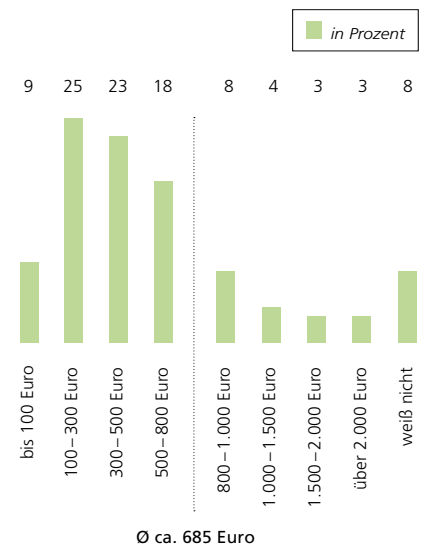
7

Wie bewegen sich die Deutschen fort?



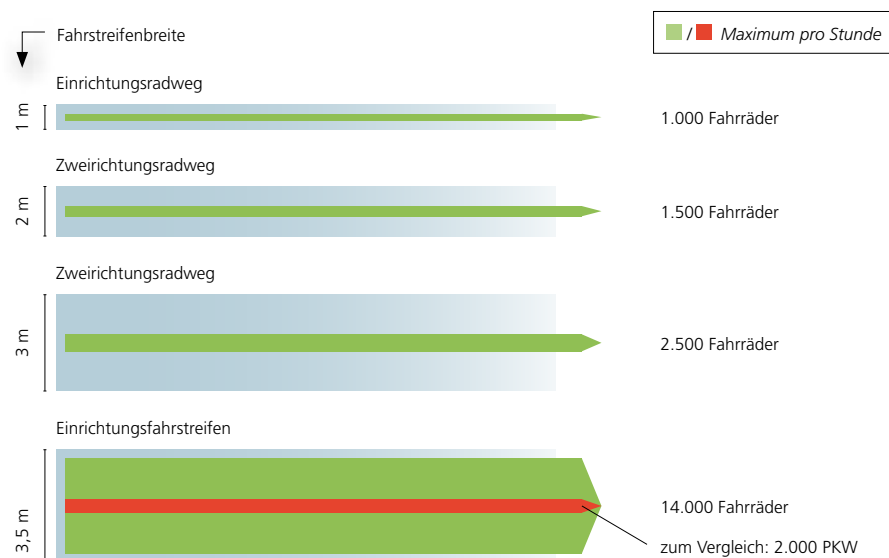
5

Wie viel hat dieses Fahrrad samt Zubehör gekostet?



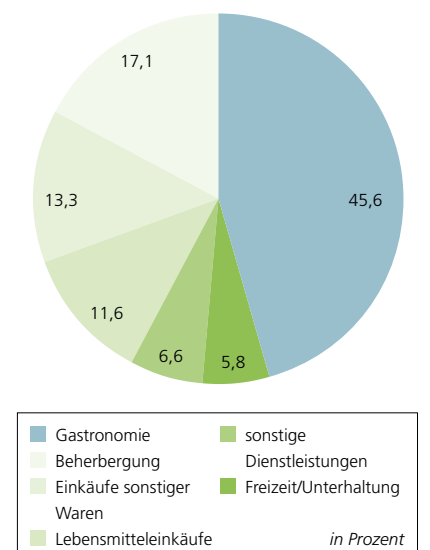
8

Fahrstreifenbreiten und Leistungsfähigkeiten.



6

Vom Fahrradtourismus in Deutschland profitierende Branchen.



9

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V.

Ein Jahr nach der Gründung der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK) stieg die Zahl der Mitgliedskommunen auf 39. Neun Kommunen begrüßte die AGFK in den letzten zwölf Monaten. Ab Seite 10 stellen sich die neuen AGFK-Mitglieder vor.

Im Mai dieses Jahres nahm Edwin Süselbeck seine Tätigkeit als Geschäftsführer der AGFK auf. Ein großer Dank geht an Frau Dr. Solveigh Jansen von der Region Hannover, die zuvor mit viel Engagement die Geschäftsstelle kommissarisch führte.

Die neue AGFK-Geschäftsstelle ist in Hannover angesiedelt, das Büro wird von der Region Hannover zur Verfügung gestellt. Anfangs standen organisatorische Tätigkeiten im Vordergrund, da das Büro zwar möbliert war, Arbeitsgeräte von der Schere bis zum Computer aber zu besorgen, der neue Arbeitgeber AGFK bei den verschiedensten Organisationen

von der Sozialversicherung bis zur Berufsgenossenschaft anzumelden war. Zeitgleich begann die inhaltliche Arbeit.

Ein Schwerpunkt ist dabei die Zertifizierung der fahrradfreundlichen Kommunen. Insgesamt vier Kommunen – der Landkreis Graftschaff Bentheim, die Landeshauptstadt Hannover, die Region Hannover und die Stadt Oldenburg – wurden dieses Jahr als „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ zertifiziert (siehe ab Seite 15), eine weitere – die Stadt Rotenburg an der Wümme – wurde für ihren Weg belobigt. Die Entscheidungsfindung der Jury war entsprechend zu organisieren. Nach den Erfahrungen in diesem ersten Zertifizierungsjahr folgt nun die organisatorische und inhaltliche Weiterentwicklung der Zertifizierung.

Mit der Zertifizierung einher ging das intensivere Kennenlernen der ersten Mitgliedskommunen, die vor der Jurybereitung von Edwin Süselbeck besucht wurden. Nach und nach

wird er alle Mitgliedskommunen besuchen. Interessenten für einen baldigen Besuch können sich gerne bei ihm melden.

Ein weiterer Schwerpunkt war die Erstellung dieser Broschüre, die nun in Zusammenarbeit zwischen dem Land Niedersachsen und der AGFK erscheint. Sie gibt einen guten Überblick über Niedersachsen und liefert viele nachahmenswerte Beispiele aus den Kommunen.

Inhalte der Broschüre finden sich seit dem Sommer auf der Internetseite der AGFK, www.agfk-niedersachsen.de, wieder: Hier werden nun genauso sämtliche 39 AGFK-Mitgliedskommunen wie der AGFK-Beirat in Text und Bild vorgestellt. Weitere Erweiterungen sind geplant.

Viele dieser Tätigkeiten liefen auf der Fachtagung „Zum Rad fahren begeistern“ zusammen, die gemeinsam mit der AGFK-Mitgliederversammlung am 31. Oktober 2016 in



Die Radverkehrsförderung wird klassischerweise in drei Bereiche eingeteilt: Marketing/Kommunikation, Service und Infrastruktur. Viele Punkte greifen dabei ineinander und ergänzen oder bedingen sich gegenseitig. Die AGFK wird in allen drei Bereichen aktiv sein.



Bild: Land Niedersachsen und AGFK

Die Broschüre „Fahrradland Niedersachsen“ erschien in diesem Jahr zum ersten Mal in enger Zusammenarbeit zwischen dem Land Niedersachsen und der AGFK.

Hannover stattfand. Die Fachtagung wurde gemeinsam vom Land Niedersachsen und der AGFK ausgerichtet. Auf der Fachtagung wurden die als „Fahrradfreundliche Kommunen Niedersachsen“ zertifizierten Kommunen durch Minister Olaf Lies bekanntgegeben und diese Broschüre vorgestellt.

Die jährliche große Fachtagung wird auch in der Zukunft ein zentrales Element der Vernetzung sein. Sie wird zukünftig durch kleine Veranstaltungen ergänzt, die jeweils ein Thema tiefer beleuchten und dabei je nach Thema auch Exkursionsteile beinhalten. Das Themenspektrum wird von „Schutzstreifen außerorts“ über Fahrradstraßen und dem eRadschnellweg Göttingen bis hin zur Öffentlichkeitsarbeit reichen.

Die Veranstaltungen finden dezentral im Land statt, in Einzelfällen werden aber auch Exkursionen in andere Länder führen. So ist bereits eine Exkursion ins Ruhrgebiet und ins Bergische Land geplant, wo erste Teile des Radschnellwegs 1 (RS 1) und die Nordbahntrasse bereist werden sollen. In einer eigenen Reihe werden sich die als fahrradfreundlich zertifizierten Kommunen vorstellen.

Eine Schwerpunktsetzung erfolgt auch in den Infobriefen der AGFK. Während ein allgemeiner Teil über wichtige und spannende Neuigkeiten berichtet, wird in einem Einleger ein Thema vertiefend behandelt. Auch hier wird das Spektrum von der Infrastruktur über Service bis hin zu Marketing/Kommunikation reichen. Themenvorschläge sind herzlich willkommen.

Neben den Infobriefen wird es auch umfangreichere Veröffentlichungen geben. Ein erstes Beispiel wird eine Broschüre sein, die über Radverkehrsführungen innerorts informiert. Diese Broschüre wurde von der Region Hannover erarbeitet und der AGFK zur Veröffentlichung zur Verfügung gestellt. Daneben sind selbst erstellte Broschüren und Faltblätter geplant.

Ebenfalls übernehmen kann die AGFK den Film „Sicher an(ge)kommen“, der Verkehrsvorschriften rund ums Rad vorstellt. Zielgruppe sind Flüchtlinge, für die der Film in den Sprachen Arabisch, Dari, Deutsch, Englisch und Urdu produziert wurde. Der Film ist ein Gemeinschaftsprojekt des Landkreises Graf-

schaft Bentheim, der Polizei Nordhorn und der Verkehrswacht Grafschaft Bentheim e. V. (siehe auch Seite 30).

Entwickelt und getestet wird in diesem Herbst ein Veranstaltungsformat, dass die Politik einbezieht: Beim „Politiktalk“ diskutieren Politiker mit Verkehrsexperten zum Thema Radverkehr. Ausprobiert wird das Konzept Ende November in den drei Kommunen Nordhorn, Oldenburg und Osnabrück. Mit den gesammelten Erfahrungen soll das Format so weiterentwickelt werden, dass es von anderen übernommen werden kann.

Die AGFK kombiniert also gegenseitige Unterstützung mit eigenen Aktivitäten. Dabei werden natürlich die verschiedenen Fragestellungen, die sich beispielsweise aufgrund der verschiedenen Stadtgrößen ergeben, genauso berücksichtigt wie die drei Säulen der Radverkehrsförderung: Marketing/Kommunikation, Service und Infrastruktur.

Kontakt: Edwin Süselbeck
Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V.
info@agfk-niedersachsen.de



Grafik: Edwin Süselbeck/AGFK



Die Gesellschaft verändert sich und dies betrifft auch den Verkehr – insbesondere den Radverkehr. Neue Fahrradtypen gehören genauso dazu wie ein stetig steigender Radverkehrsanteil. Viele neue Trends bieten große Chancen, zugleich lauern aber auch Risiken, die es zu bewältigen gilt.

Foto: Edwin Süselbeck/AGFK



Bei AGFK-Fortbildungen werden Themen tiefer beleuchtet. Bei Exkursionen können Lösungen direkt vor diskutiert werden.

Die neuen AGFK-Mitgliedskommunen

39 Mitglieder umfasst inzwischen die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. Kleinste Gemeinde ist Bad Rothenfelde mit 7.800 Einwohnern, Bremen ist die größte Stadt mit 550.000 Einwohnern. Auch das Spektrum der Landkreise/Region/Zweckverband ist breit und reicht von 121.000 Einwohnern (Landkreis Wolfenbüttel) bis hin zur Region Hannover (1.145.000 Einwohner) und dem Zweckverband Großraum Braunschweig (1.150.000 Einwohner).

Die neun neuen Mitglieder stellen sich auf den nächsten Seiten vor.

Welche Voraussetzungen sind an die Mitgliedschaft geknüpft?

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

- Vorliegen einer politischen Beschlussfassung zur Grundsatzentscheidung für die kommunale Radverkehrsförderung.
- Benennung einer festen Ansprechperson innerhalb der Kommunalverwaltung für den Radverkehr nach außen.

- Hinwirken auf die Erfüllung der Voraussetzungen für die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“.
- Bereitschaft zur Mitarbeit in der AGFK und zur Unterstützung, beispielsweise durch die aktive Teilnahme an der Mitgliederversammlung, dem ständigen Arbeitskreis Radverkehr und/oder in einer thematischen Arbeitsgruppe oder durch die Bereitschaft zur Unterstützung/Ausrichtung von Veranstaltungen u. Ä.
- Zahlung des Mitgliedsbeitrages der AGFK.

Stadt Delmenhorst

Zwischen dem Oldenburger und dem Bremer Land bildet die kreisfreie Stadt Delmenhorst mit ihren 81.000 Einwohnern und 62 km² Fläche ein modernes Mittelzentrum. Von der einst industriell geprägten Struktur zeugt heute noch das Armstrong-DLW-Werk (einst Deutsche Linoleum-Werke). Auf den Brachflächen der aufgegebenen Industriebetriebe und einer Bundeswehrkaserne entstanden neue Stadtteile, siedelten sich Unternehmen, öffentliche Einrichtungen und ein Einkaufszentrum an. 1998 eröffnete die Forschungsstätte Hanse-Wissenschaftskolleg der Länder Bremen und Niedersachsen sowie der Stadt Delmenhorst. Delmenhorst gehört zur europäischen „Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten“ und ist Sitz der Geschäftsstelle.

Verkehrlich ist die Stadt sehr gut an das überörtliche Verkehrsnetz mit Straße und Schiene angebunden. Viele der 100 km Radwege verlaufen abseits der Hauptverkehrsstraßen durch Wohngebiete und durch Parks, wie beispielsweise die ausgedehnten Graftanlagen. Mit der Region bestehen fast durchweg Verbindungen über Radwege. 2013 wurden im Binnenverkehr 24 % aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, bei allen Wegen waren es 18 %. Die Fahrradaffinität ist traditionell als hoch zu bezeichnen, Delmenhorst gilt als Stadt der kurzen Wege.

Mit dem aktuellen Verkehrsentwicklungsplan wurde 2014 ein Leitbild Radverkehr verabschiedet. In den nächsten Jahren soll der Radverkehr durch die Umsetzung eines hierarchischen Rou-

tennetzes insbesondere für die Alltagsmobilität sowie durch ein Maßnahmenprogramm Infrastruktur/Verkehrstechnik/Information gefördert werden. Sowohl für den fahrenden als auch für den ruhenden Fahrradverkehr wird das Angebot in der Stadt verbessert. Es sind zehn innerstädtische Routen vorgesehen, die radial von den Stadtteilen auf die Innenstadt und den Bahnhof ausgerichtet werden. Zwei Routen sind fertig geplant und beschlossen, nun beginnt die Umsetzung.

In der AGFK ist die aktive Mitarbeit und die Nutzung des Austausches im Netzwerk mit den anderen Mitgliedern vorgesehen.

Kontakt: Hendrik Abramowski
hendrik.abramowski@delmenhorst.de



Stadt Delmenhorst: Diese wichtige Achse können Radfahrer in beide Richtungen nutzen.



Stadt Delmenhorst: Der neugestaltete Bereich der Stedingstraße verfügt über benutzungspflichtige Radwege.



Stadt Delmenhorst: Fahrradabstellanlage in der zeitweise für Radfahrer freigegebenen Fußgängerzone.

Fotos links: Stadt Delmenhorst / Hendrik Abramowski



Samtgemeinde Emlichheim: Handbetriebene Kurbelfähre auf der Vechte für Fahrräder und Fußgänger.



Samtgemeinde Emlichheim: Jährliches Großevent „Fahrrad-4-Tage“ in Laar.

Samtgemeinde Emlichheim

Die Samtgemeinde Emlichheim liegt im westlichsten Teil Niedersachsens in der schönen Grafenschaft Bentheim. Hier leben 15.000 Einwohner auf einer Fläche von 184 km². Im Jahr 2008 gewann Emlichheim den Titel „Fahrradfreundlichste Kommune Niedersachsens“. Doch nicht erst seit dem Titelgewinn spielt das Radfahren eine herausragende Rolle.

Jede der vier Mitgliedsgemeinden liegt malerisch an der Vechte, die sich durch eine wunderschöne Auenlandschaft bis in die Niederlande schlängelt. Besonders die Nähe zu den niederländischen Nachbarn, bei denen das Fahrrad von jeher einen hohen Stellenwert genießt, hat die Liebe für das Radfahren geprägt. Auf der „Fietse“, wie das Fahrrad hier traditionell genannt wird, legen die Emlichheimer einen Großteil ihrer Wege zurück. Bekannt ist die Samtgemeinde Emlichheim besonders für ihre mehrtägigen Fahrradgroßveranstaltungen, an denen regelmäßig mehrere tausend Radfahrer teilnehmen, wie das „Fietzen ohne Grenzen“ im Frühling oder die „Fahrrad-4-Tage“ im Sommer. Neben den regionalen Routen „Vechtetalroute“ und „Grafschafter Fietsentour“ führen sechs eigene Themenrouten durch die Samtgemeinde Emlichheim, die zum Teil grenzüberschreitend sind.

Einer besonderen Erwähnung sind die überaus reizvollen Radwege entlang des Coevorden-Piccardie-Kanals wert, wo das Radfahren durch denkmalgeschützte Eichenalleen ein einzigartiges Erlebnis ist. Die Samtgemeinde Emlichheim investiert stetig in den Ausbau und die Unterhaltung des Radwegenetzes. In den letzten Jahren sind viele Radweglücken geschlossen und erhebliche Verkehrsverbesserungen für Radfahrer erzielt worden. Sobald es möglich wird, in Emlichheim eine Umgehungsstraße zu bauen, soll der mit Schwerverkehr belastete Ortskern vor allem für

Radfahrer deutlich attraktiver werden. Dazu wurde ein Ortskernentwicklungskonzept erstellt.

Mit der Mitgliedschaft in der AGFK möchte die Samtgemeinde Emlichheim sich gemeinsam mit anderen fachlich austauschen und die Bedeutung des Radverkehrs vor allem für eine attraktive Ortsentwicklung, die Naherholung und den Radtourismus hervorheben. Zugleich soll hier die Lebensqualität gesteigert und ein Beitrag für den Klimaschutz geleistet werden.

Kontakt: Daniela Kösters
koesters@emlichheim.de

Stadt Garbsen

Garbsen ist mit 60.000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt in der Region Hannover. Die Stadt Garbsen besteht aus insgesamt dreizehn Stadtteilen. Garbsen verfügt über exzellente Verkehrsanbindungen (A 2, B 6, Flughafen Hannover-Langenhagen und Stadtbahn).

Aktuell entsteht ein innovativer Maschinenbau-Campus, in dem alle Institute des Fachbereichs Maschinenbau der Leibniz Universität Hannover mit insgesamt 5.000 Studenten und Mitarbeitern vereint werden. Die Stadt Garbsen liegt in der naturräumlichen Region „Weser-Aller-Flachland“ und dort in dem Naturraum

„Nordhannoversche Moorgeest“. Die Leine, der Mittellandkanal und die zahlreichen Seen mit Bademöglichkeiten stellen einen hohen Freizeitwert dar. Topographisch lädt Garbsen zum Radfahren ein.

Radwegplanung wird in Garbsen schon seit vielen Jahren als integrativer Bestandteil in der Mobilitätsplanung verstanden. 2009 wurde ein Handlungskonzept zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs erarbeitet, nach dem verschiedenste Maßnahmen realisiert werden konnten.

Weiterentwickelt werden soll die Idee einer Radschnellwegverbindung zwischen der Landeshauptstadt Hannover und Garbsen, die in einer Machbarkeitsstudie positiv bewertet wurde. Zurzeit wird zudem der Masterplan Mobilität 2030 erarbeitet, der auch den Radverkehr als wesentliches Thema im Fokus hat.

Wichtige Elemente zur Förderung des Radverkehrs in den letzten Jahren waren der Neubau von Radwegen zwischen den Ortsteilen, die Schaffung von Schutzstreifen entlang von Hauptverkehrsstraßen, der Bau von Fahrradabstellanlagen, Öffentlichkeitsarbeit mit Fahrradrallys, Stadtradeln, Workshops, die Anschaffung von Diensträdern, die Unterhaltung der bestehenden Wege, die Radverkehrswegweisung u. v. a.

Wir sind Mitglied der AGFK, weil wir Radverkehrsförderung als eine Gemeinschaftsaufgabe ansehen. Ideen, Informations- und Erfahrungsaustausch und die Vernetzung der Akteure sind wichtig für eine zukünftige Radverkehrsförderung und eine nachhaltige Mobilität unserer jungen Stadt.

Kontakt: Andreas Richter
andreas.richter@garbsen.de



Stadt Garbsen: Fahrradparken an der Stadtbahnhaltestelle.



Stadt Garbsen: Neue Radfahrstreifen am Planetenring.



Landkreis Hameln-Pyrmont: Radfahrer auf dem Weser-Radweg vorm Stift Fischbeck.

Landkreis Hameln-Pyrmont

Der Landkreis Hameln-Pyrmont liegt mit rund 150.000 Einwohnern in 8 Städten und Gemeinden und einer Gesamtfläche von 796 km² im wunderschönen Weserbergland.

Einmalig ist die Ansammlung von Schlössern und Gebäuden aus der Renaissancezeit, wie zum Beispiel die Hamelner Altstadt sowie die Schlösser Hämelschenburg und Schwöbber. Neben der weltbekannten Rattenfängerstadt Hameln gehört auch das traditionsreiche Staatsbad Bad Pyrmont zum Landkreis, in dem schon im 16. Jahrhundert deutsche und europäische Könige und Fürsten Heilung an den Quellen suchten.

Den Landkreis Hameln-Pyrmont kennzeichnet eine ausgewogene mittelständische Industrie mit Handel, Handwerk, Tourismus, Gesundheit und Erholung. Bekannt ist der Landkreis durch seinen großen Anteil im Dienstleistungssektor und als Gesundheitsstandort mit vielen Kur- und Rehabilitationseinrichtungen.

Der Weser-Radweg, der mitten durch den Landkreis führt, gehört zu den meistbefahrenen und beliebtesten Radfernwegen Deutschlands. Mit der Umsetzung der „Qualitätsinitiative Weser-Radweg“ – ein EU-gefördertes Gemeinschaftsprojekt von 6 Landkreisen – wird unter der Federführung des Landkreises Hameln-Pyrmont die Zertifizierung des Weser-Radweges angestrebt.

Im Jahr 2005 wurde mithilfe von Fördergeldern ein kreisweites Radwegenetz inklusive Beschilderung geschaffen. Diese Radwege verlaufen überwiegend auf Nebenstrecken und Wirtschaftswegen abseits von Hauptverkehrsstraßen. Verschiedene Themenradrouten führen sowohl Einwohner als auch Gäste zu den Sehenswürdigkeiten im Landkreis.

Ein besonderes Highlight ist immer wieder das einmal jährlich stattfindende Felgenfest – der autofreie Erlebnistag. Diese Fahrrad- und Freizeitveranstaltung wird seit 15 Jahren vom Landkreis Hameln-Pyrmont veranstaltet und organisiert.

Durch eine Mitgliedschaft in der AGFK erhofft sich der Landkreis Hameln-Pyrmont einen regen Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunen und Anregungen für die Stärkung des Alltagsradverkehrs.

Kontakt: Sylvia Weitze
sylvia.weitze@hameln-pyrmont.de

Landkreis Hildesheim

Im Landkreis Hildesheim leben auf 1.206 km² rund 274.000 Einwohner. Touristische Zentren bilden die Kreisstadt Hildesheim und die Stadt Alfeld (Leine) mit ihren UNESCO-Welterbestätten sowie das Moor- und Soleheilbad Bad Salzedturm. Während der nördliche Bereich durch die Hildesheimer Börde geprägt ist, ist der Süden mit seinen Flusstälern und bewaldeten Hügelketten schon dem Mittelgebirge zuzurechnen.

Seit Mitte der 90er Jahre sind rund 460 km Radwege ausgeschildert worden. Dabei wird seit jeher eine enge Zusammenarbeit mit dem ADFC-Kreisverband praktiziert, der ein eigenes Schilderkataster aufgebaut hat. Dieses ist Grundlage für die vom Landkreis beauftragte halbjährliche Kontrolle der Beschilderung. Ersatzschilder werden vom Landkreis beschafft und von den örtlichen Bauhöfen montiert.

Besonders sei auf den Leine-Heide-Radweg hingewiesen: Dieser wurde unter Federführung des Landkreises bis 2012 unter dem Motto „Weg von der Straße – Ran an den Fluss!“ optimiert



Landkreis Hildesheim: Typische Radverkehrsweisung.



Landkreis Hildesheim: Infotafeln am Bahnhof Alfeld (Leine).

und für rund 1,84 Mio. Euro ausgebaut und mit begleitender Infrastruktur versehen.

2009 hat der Kreistag ein Radwegebauprogramm für Radwege an Kreisstraßen beschlossen. Hierfür wurde nach einheitlichen Kriterien eine Reihenfolge nach Dringlichkeit ermittelt. In der ersten Stufe stehen dabei 14 Abschnitte mit einer Länge von rund 21 km und einem Investitionsvolumen von 3,8 Mio. Euro. Bisher wurden drei Abschnitte mit 4,6 km realisiert; fünf weitere befinden sich in der konkreten Planung.

Der Landkreis Hildesheim arbeitet seit vielen Jahren in der Lenkungsgruppe der Radverkehrsstrategie Metropolregion mit. Zudem übernahm er die kreisgrenzenübergreifende Koordinierung der Planung, Realisierung und Vermarktung des Innerste- und des Ambergau-Radweges und hat die Einführung der Kulturroute begleitet. Künftig ist vorgesehen, alle radverkehrsrelevanten Daten zusammenzufassen und GIS-technisch aufzubereiten, um eine koordinierte Weiterentwicklung zu ermöglichen.

Die Mitarbeit in der AGFK stellt daher einen logischen Schritt dar.

Kontakt: Rainer Poelmann
rainer.poelmann@landkreishildesheim.de



Stadt Lehrte: Fahrradabstellanlage am Bahnhof.



Schutzstreifen in der Stadt Lehrte.

Stadt Lehrte

Die Stadt Lehrte liegt östlich der Landeshauptstadt und gehört zur Region Hannover. In neun Ortsteilen leben 44.000 Einwohner. Das Autobahnkreuz A2/A7 sowie das Eisenbahnkreuz verhalfen Lehrte zu wirtschaftlichem Aufschwung. Die Zuckerfabrik, der Bergbau und weitere Industriebetriebe prägten früher die Stadt, in der sich inzwischen große Dienstleistungsbetriebe sowie kleinere, hochqualifizierte Handwerksbetriebe ansiedelten.

Die Voraussetzungen für den Radverkehr in Lehrte sind gut. Neben dem flachen Relief ist es vor allem die Stadtstruktur: In einem Radius von nur 2,5 km um das Zentrum, ideal für Radfahrer, leben mit 23.000 Menschen über 50 % der Bevölkerung.

2001 entstand das 120 km lange, beschilderte Radroutennetz der Stadt Lehrte. Es berücksichtigt die Belange des Alltags- und Freizeitverkehrs. 2003 kamen die drei Rundrouten „Lehrter Ringe“ hinzu. 2015 und 2016 wurde die Beschilderung in großen Teilen saniert.

Die weitgehend vorhandene Infrastruktur (Geh-/Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, geöffnete Einbahnstraßen) und das gute Fahrradabstellangebot an fünf Bahnstationen sind im Stadtgebiet weitere Pluspunkte. Die Stadt Lehrte erhielt die Auszeichnung

„Fahrradfreundliche Kommune 2009“.

Ende 2015 beschloss der Rat das integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) mit dem Starterprojekt „Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes mit dem Schwerpunkt Alltagsradverkehr“. Politik und Verwaltung möchten das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel stärken und das Freizeitwegenetz kontinuierlich weiterentwickeln.

Lehrte ist Mitglied in der AGFK, weil der Verein den Mitgliedskommunen in beratender Funktion zur Verfügung steht und die Interessen der Kommunen gegenüber Land, Bund und weiteren Akteuren vertritt. Im Erfahrungs- und Informationsaustausch leistet er Hilfestellung rund um das Thema Radverkehr. Die AGFK kann dabei auf ein landesweites Netzwerk von Akteuren aus der Politik, den Verbänden und der Wirtschaft zurückgreifen und sich als Expertenforum etablieren.

Kontakt: Niklas Nave
Niklas.nave@lehrte.de

Stadt Lingen (Ems)

Die Stadt Lingen (Ems) ist mit 57.000 Einwohnerinnen und Einwohnern die größte Stadt des Emslandes. Die Stadt liegt eingebettet in der Flusslandschaft der Ems; Waldgebiete wie der Lingener Wald oder Biener Busch sind schnell erreicht. Die Innenstadt ist in besonderer Weise auf die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern eingestellt. Zahlreiche ausgeschilderte Radwege führen in die umliegende Natur.

Lingen (Ems) nahm von 2001 bis 2003 an dem Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ des Umweltbundesamtes teil. Bei dem Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune 2006“ erzielte die Stadt den zweiten Platz. Das Projekt „Fahrradfreundliche Stadt“ zählt 2016 zu den ersten vier thematischen Schwerpunkten des Zukunftsprozesses „Lingen 2025 – der Lingener Weg“. Gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern wurde ein „Klimaschutzteilkonzept für den Fuß- und Radverkehr“ aufgestellt, welches bauliche, organisatorische und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen aufzeigt.



Lingens Oberbürgermeister Dieter Krone, Fachbereichsleiter Detlev Thieke, Holger Giest, Leiter des Wasserschiffahrtsamt Meppen und Landrat Reinhard Winter (v. l.) stellen im Jahre 2015 den damals neu fertiggestellten Teilabschnitt des DEK-Radweges vor.



Stadt Lingen: Bahnunterführung am Theo-Lingen-Platz.

Einen Meilenstein stellt die Bahnunterführung am Theo-Lingen-Platz dar. Seit 2007 verbindet sie den Campus Lingen der Hochschule Osnabrück und die östlichen Stadtgebiete mit der Lingener Innenstadt. Zudem stellt die Unterführung insbesondere in der Dunkelheit einen architektonischen Blickfang dar.

Die Radwanderoute entlang des Dortmund-Ems-Kanals wird unter Federführung des Landkreises Emsland seit 2013 zu einem Premierradweg ausgebaut. Die Lingener Innenstadt wurde 2015 angeschlossen. Zu den schönsten Ems-Erlebnissen gehört eine Fahrt auf dem EmsRadweg, der auch durch Lingen führt.

Für die Stadt Lingen gilt es nun, die im oben genannten Klimaschutzteilkonzept aufgeführten Maßnahmen umzusetzen. Hierbei besitzt das Rad fahren im Alltagsverkehr einen hohen Stellenwert. Die Stadt will damit ihre Vorbildfunktion für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung unter Einbeziehung von Nutzern und Öffentlichkeit stärken.

Die Stadt Lingen (Ems) ist Mitglied bei der AGFK, weil die Netzwerkarbeit mit anderen Kommunen sehr wichtig ist und alle von dem Austausch profitieren können.

Kontakt: Anita Mrugalla
fahrrad@lingen.de

Landkreis Lüneburg

Von der Elbe bis in die Heide: Im Landkreis Lüneburg (179.000 Einwohner) verbindet ein attraktives Radwegenetz Wohnorte und Arbeitsstätten, Urlaubsorte und Erholungslandschaften. Für das Kreisstraßennetz gibt es ein mehrjähriges Programm zum Neu- und Ausbau von Radwegen. Beliebte Fahrradstrecken in der Region Lüneburg sind der Ilmenauradweg von Uelzen durch die Hansestadt Lüneburg bis nach Winsen/Luhe, Radrouten im Naturpark Lüneburger Heide und der Elberadweg in der Biosphärenregion Elbtalaue-Wendland.

Die Verkehrssituation für Radfahrer wird auch im Landkreis Lüneburg immer wichtiger. Seit 2012 kümmert sich eine Arbeitsgemeinschaft aus Politik, Verwaltung, Verbänden und Polizei unter Leitung des Radverkehrsbeauftragten um die Belange des Radverkehrs. Und er wirbt in der Bevölkerung für die Vorzüge des Radfahrens. Denn von finanziellen Einsparungen bis Gesundheit und Klimaschutz gibt es viele gute Gründe, das Auto häufiger stehen zu lassen. Außerdem vertritt der Radverkehrsbeauftragte den Landkreis Lüneburg in den Gremien der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. Die Mitgliedschaft seit Anfang 2016 ist ein weiterer Schritt auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Kommune.

Und es geht weiter: Der Kreistag des Landkreises Lüneburg hat 2015 die Erarbeitung eines kreisweiten Integrierten Radverkehrskonzeptes beschlossen. „Integriert“ heißt: Kooperation

Foto: Landkreis Lüneburg



Landkreis Lüneburg: Fahrradfreundliche Dörfer in Marsch und Heide.

und Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln bei Infrastruktur, Service und Kommunikation. „Damit ist der Landkreis Lüneburg auf einem guten Weg“, sagt der derzeitige Radverkehrsbeauftragte Olaf Pahl, „ob Berufspendler, Radsportler oder Freizeitradler: Rad fahren in unserer Region macht Spaß.“

Kontakt: Ulrich Mentz
ulrich.mentz@landkreis.lueneburg.de

Stadt Quakenbrück

Die Hase, viele Frösche und ungezählte Drachen spielen in Quakenbrück, das im nördlichen Zipfel des Osnabrücker Landes liegt, eine wichtige Rolle: So fließt malerisch der sich mehrmals teilende Fluss „Hase“ durch die Stadt, vorbei an mehr als 100 unter Denkmalschutz stehenden Fachwerkhäusern, deren Holzgiebel vielerorts mit Drachenfiguren verziert sind.

Quakenbrück mit seinen rund 13.900 Einwohnern ist Mittelzentrum und auch die „Metropole“ des Artlandes. Diese parkähnliche Region ist geprägt von einer ebenen Landschaft und durchzogen mit lokalen Themenradrouten wie z.B. der Giebeltour oder der AckerschnackerTour. Auch überregionale Radwanderwege wie die Hase-Ems-Tour sind in das Radverkehrsleitsystem eingebunden.

Im Außenbereich entstand einer der ersten Bürgerradwege in Niedersachsen. Diesen Radweg schufen engagierte Anwohner zusammen mit den Vertretern aus Politik und Verwaltung und konnten durch Eigenleistungen die Baukosten erheblich senken.

Bei einer Gesamtfläche von nur 18 km² ist das Fahrrad eines der bevorzugten Verkehrsmittel innerhalb der Stadt, die auf eine lange Fahrradtradition zurückblicken kann. Vom einstmaligen größten Fahrradproduzenten Europas bis hin zu Herstellern von bestimmten Radfahrsegmenten war bzw. ist Quakenbrück eng mit dem Fahrrad verbunden.

Im verkehrsberuhigten Innenstadtbereich sind Radfahrer, Fußgänger und Autofahrer gleichberechtigt. Die Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt soll auch durch einen noch intensiveren Trend hin zum Fahrrad erreicht werden.

Der Beitritt zur AGFK ist für die Stadt Quakenbrück ein weiterer Baustein in der Zusammenarbeit der lokalen Akteure, zu denen auch die Kaufmannschaft, touristische Anbieter oder beispielhaft Vereine und Gruppen zählen, verbunden mit der Idee eines Erfahrungsaustausches mit Kommunen ähnlicher Größe.

Kontakt: Peter Hohnhorst
hohnhorst@artland.de



Gäste des Quakenbrücker Radtages erzeugen den Strom für die Veranstaltungsbühne.



Stadt Quakenbrück: Radler vor einer der vielen denkmalgeschützten Artländer Hofanlagen.

Fotos: Stadt Quakenbrück

Foto: Landkreis Lüneburg



Landkreis Lüneburg: Am Elberadweg bei Artlenburg.

Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“

Mit der Vereinsgründung der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen (AGFK) im Jahr 2015 wurde ein neues Instrument in der Radverkehrsförderung eingeführt: Die Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“. Bis zum 31. März eines jeden Jahres haben die Mitgliedskommunen der AGFK die Möglichkeit, sich zertifizieren zu lassen.

Ein intensiver Arbeitsprozess im Jahr 2015 hat in einem aus vielen Experten bestehenden Arbeitskreis einen umfangreichen Kriterienkatalog erarbeitet. Als notwendige Voraussetzung für die Zertifizierung wurde ein politischer Grundlagenbeschluss zur Radverkehrsförderung sowie eine konzeptionelle Grundlage der Radverkehrsförderung und die Mitgliedschaft in der AGFK definiert. Sollten diese Voraussetzungen für eine Kommune nicht erfüllt sein, ist eine Zertifizierung nicht möglich.

Die Zertifizierungskriterien untergliedern sich in sechs verschiedene Bewertungsblöcke, die unterschiedlich gewichtet werden:

	Gewichtung
A Kommunalpolitische Zielsetzungen, konzeptionelle Grundlagen und personelle/organisatorische Vorkehrungen	10 %
B Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen, pflegen und erhalten	35 %
C Verkehrssicherheitsarbeit	15 %
D Fahrradtourismus	10 %
E Fahrradfreundliches Klima fördern (Service und Kommunikation)	20 %
F Berufsradsverkehr	10 %
G Weitere fahrradfreundliche Aktivitäten in der Kommune	*

* Eine Kompensation von fehlenden Punkten in anderen Kategorien ist über diese Kategorie möglich. Maximal ausgeglichen werden können hierüber bis zu ca. 5 Prozentpunkte.

Grundsätzlich müssen 70 % der Punkte erlangt werden, um ein Zertifikat zu erhalten. In jedem Bewertungsblock müssen mindestens 50 % der Punkte erreicht werden.

Sieben Anträge gingen im Jahr 2016 ein. Nach eingehender Prüfung wurde festgelegt, dass fünf Kommunen von der Jury bereist werden sollten. Neben dem Antrag einschließlich seiner Anlagen und einer Vorauswertung durch ein Fachbüro floss so auch der Eindruck vor Ort in die Entscheidung ein.

Nach dieser ersten Phase der Zertifizierung im Jahr 2016 wurde klar, dass das Zertifizierungsverfahren durch die gesammelten praktischen Erfahrungen in den nächsten Jahren weiterzuentwickeln ist. Jährlich soll die Arbeitsgruppe zur Anpassung der Kriterien und des Ablaufes einberufen werden und Veränderungen im Verfahren festlegen.

In diesem Jahr werden vier Kommunen mit dem Zertifikat ausgezeichnet, eine weitere Kommune wird für ihre Aktivitäten belobigt. Das Zertifikat wurde von Herrn Minister Lies auf der Fachtagung „Fahrradland Niedersachsen – Zum Rad fahren begeistern“ am 31. Oktober 2016 überreicht. Die Berichte mit entsprechenden Highlights der Radverkehrsförderung der zertifizierten Kommunen sind im Nachfolgenden dargestellt.

Kontakt: Anja Heuck

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

Jurymitglieder:

- Meinhard Abel (Vertreterin: Stefanie Brüning), Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund
- Ines Buddensiek, Landesverkehrswacht Niedersachsen
- Karsten Heineking, Mitglied des Niedersächsischen Landtages, CDU-Fraktion
- Anja Heuck, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Gwendolin Jungblut, Niedersächsischer Städtetag
- Gabriele König (Vertreter: Horst Kortlang), Mitglied des Niedersächsischen Landtages, FDP-Fraktion
- Dr. Lutz Mehlhorn, Niedersächsischer Landkreistag
- Susanne Menge, Mitglied des Niedersächsischen Landtages, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
- Karin Proell, TourismusMarketing Niedersachsen
- Dieter Schulz, ADFC Niedersachsen
- Edwin Süselbeck, AGFK
- Gerd Ludwig Will, Mitglied des Niedersächsischen Landtages, SPD-Fraktion

Für den AGFK-Vorstand:

- Frank Adenstedt, Landkreis Graftschaft Bentheim
- Frank Otte, Stadt Osnabrück
- Prof. Dr. Axel Prieps, Region Hannover
- Thimo Weitemeier, Stadt Nordhorn
- Christel Wemheuer, Landkreis Göttingen



Die Bereisung führt die Jury mit dem Fahrrad durch.

Foto: Edwin Süselbeck

Landkreis Grafschaft Bentheim

In direkter Nachbarschaft zu den Niederlanden gelegen, gehört das Radfahren schon immer fest zum Alltag der gut 135.000 Einwohner des Landkreises Grafschaft Bentheim. Der hohe Radverkehrsanteil von über 33 % liegt dreimal höher als der Bundesdurchschnitt und macht deutlich, dass das Nutzen der Fietse für die Grafschafter eine Philosophie ist, die gelebt wird. Mittlerweile verfügt der Landkreis über 84 % Radwege am 270 km langen Kreisstraßennetz.

Radfahren in der Grafschaft macht Spaß und ist bereits eine Klasse für sich, nicht umsonst konnte die Grafschaft schon in den Jahren 2007 und 2011 den Titel „Fahrradfreundlichster Landkreis Niedersachsens“ gewinnen. Dennoch ist in den letzten fünf Jahren viel passiert und es konnten weitere herausragende Aktivitäten initiiert werden.

Auf Basis des bereits im Jahr 2009 verabschiedeten Leitbildes „Fahrradfreundlicher Landkreis Grafschaft Bentheim“ wurde seitdem über die Jahre hinweg kontinuierlich Radverkehrsarbeit betrieben. Anfang des Jahres 2016 wurde das Leitbild schließlich zu einem aktuellen und umfassenden Radverkehrskonzept fortgeschrieben und im Kreistag beschlossen.

Den Kern der über die Jahre geleisteten Radverkehrsarbeit bildet das aus dem seinerzeitigen Leitbildprozess hervorgegangene Kompetenzzentrum Radverkehr – bestehend aus Vertretern der Kreisverwaltung, den Gemeinden, Verbänden, Tourismus, Klimaschutz, ÖPNV-Verkehrsunternehmen, Polizei und der Verkehrswacht

Grafschaft Bentheim e. V. Hier werden die Prioritäten und Schwerpunkte der Radverkehrsarbeit verankert. Zudem werden Synergieeffekte im Zusammenwirken optimal genutzt und durch die Einbindung externer Referenten Mehrwerte generiert. Im Rahmen moderierter Workshops werden im Kompetenzzentrum Radverkehr u. a. Aktivitäten wie Bike & Ride, Fahrradtouristik, Verkehrssicherheit und Informationssysteme abgestimmt, Fortbildungen organisiert, gemeinsame Planungen sowie Modellvorhaben und Begleitforschungen durchgeführt. Für die Umsetzung der Handlungsfelder des Radverkehrskonzeptes stehen, wie schon beim Leitbild, jährlich Finanzmittel in Höhe von 50.000 Euro zur Verfügung.

Weitere Impulse werden auch durch die Beauftragung eines gesonderten Verkehrssicherheitskonzeptes erwartet, an dessen Inhalten seit nunmehr einem Jahr gearbeitet wird. Hier ist ein gesetzter Schwerpunkt die flächendeckende Identifikation von Verkehrssicherheitsdefiziten im Bereich des Radverkehrs.

Der Landkreis Grafschaft Bentheim ist zudem an dem bundesweiten Pilotprojekt „Schutzstreifen außerorts“ beteiligt. Diese alternative Führungsform des Radverkehrs hat sich in den Niederlanden bereits bewährt. Auch in der Grafschaft konnten gute Erfahrungen gesammelt werden.

Neben der Bereitschaft, alternative Führungsformen des Radverkehrs umzusetzen und dem stetigen Bestreben, die noch wenigen Lücken durch Neubauten zu schließen, wird dem qualitativen Erhalt des Bestandsnetzes ein hoher Stellenwert beigemessen. Zu sanierende Radwege werden grundsätzlich auf den aktuellen ERA-Standard ausgebaut. Daneben werden alle Poller/Umlaufsperrern im Bestandsnetz, die ein Verkehrssicherheitsrisiko für Radfahrer darstellen, überprüft. Bei falscher Anordnung oder Nichterfordernis werden diese zurückgebaut oder entsprechend den ADFC-Empfehlungen neu angeordnet.

Ein weiteres wichtiges infrastrukturelles Themenfeld der letzten Jahre ist das Fahrradparken in der Grafschaft. Die „Konzeption für Fahrradabstellanlagen in Grund- und Mittelzentren“ aus dem Jahr 2009 enthält für jede Kommune ein Handlungskonzept, für dessen Umsetzung der Kreis Fördermittel bereitstellt. Die Realisierung wurde zwischenzeitlich weitestgehend abgeschlossen und hat seit dem Jahr 2007 zu einer stetigen Angebotserweiterung von Abstellplätzen geführt. Seitdem sind zahlreiche Abstellanlagen kreisweit entstanden.

Im Zuge der anstehenden Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs in der Grafschaft werden fünf neue Bahnhaltedpunkte eingerichtet.



Zur Verkehrserziehung an Grundschulen setzt die Polizei einen Fahrradparcours der Verkehrswacht Grafschaft Bentheim e. V. ein.



Zusätzlich zu Fahrradkursen für Migranten wurde ein Film in fünf verschiedenen Sprachen gedreht (siehe Seite 30).



Neu angeordnete Poller im Bestandsnetz erhöhen die Verkehrssicherheit für Radfahrer.



Die Graftschaft Bentheim beteiligt sich an dem bundesweiten Pilotprojekt „Schutzstreifen außerorts“.

Für die Bahnhöfe Nordhorn und Neuenhaus ist die Errichtung von neuen Radstationen mit einem elektronischen Zugangssystem und einer Kapazität von jeweils ca. 70 Fahrrädern vorgesehen. Für die drei kleineren Bahnhaltepunkte sind ebenfalls Abstellanlagen geplant. Daneben werden an allen Orten Lademöglichkeiten für E-Bikes geschaffen.

Weitere Förderungen gewährt der Landkreis Graftschaft Bentheim für die Anschaffung von Lastenfahrrädern und durch die Bezuschussung der Zertifizierungskosten fahrradfreundlicher Arbeitgeber. Außerdem wird den Gemeinden eine Förderung für die Installation von Dunkelampeln im Innerortsbereich gewährt.

Die verhaltensorientierte Verkehrssicherheitsarbeit setzt weiter einen Schwerpunkt bei der Sicherung gefährdeter Personen. Gemeinsam mit der Verkehrswacht werden seit Jahren Aktionen zum „Toten Winkel“ durchgeführt. An Förderschulen wurde im Rahmen eines Forschungsvorhabens „Mobil auf ganzer Linie, MogLi – barrierefreier Schülerverkehr“ ein Curriculum entwickelt, durch das behinderte Kinder mehr Selbstständigkeit auch im Bereich des Radfahrens entwickeln können. Neben den Sicherheitstrainings an Schulen werden auch Radfahrkurse für Senioren, auch für Pedelecs und

E-Bikes, angeboten. Zudem hat sich der Landkreis des zusätzlichen Bedarfs an Trainings- und Aufklärungsangeboten durch die bestehende Flüchtlingsproblematik angenommen. Für diese Zielgruppe wurden weitere Trainingsparcours für Schulungen bereitgestellt und in Kooperation mit der Polizei und der Verkehrswacht ein Film mit dem Titel „sicher an(ge)kommen“ in fünf Sprachen gedreht.

Fortentwickelt haben sich in der Graftschaft auch die Angebote in den Bereichen Radtourismus und Service. Neben jährlich neuen Schutzhütten entlang von Radrouten und der Errichtung von 15 Fahrradservicestationen wurden in der Niedergrafschaft Lücken im touristischen Radwegenetz durch Kurbelfahren geschlossen. Um die bereits vorhandene, flächendeckende Radverkehrswegweisung auf einem hohen Niveau zu halten, wird im Jahr 2016 ein Projekt zur Verbesserung der Beschilderung des flächendeckenden touristischen Netzes umgesetzt. Hierbei werden u. a. Zwischenwegweiser durch Zielwegweiser ersetzt.

Ein weiterer zentraler Bestandteil des touristischen Angebotes ist der seit dem Jahr 2005 auf der Linie 100 Bad Bentheim-Emlichheim im Stundentakt betriebene Fietsenbus. Hierfür wurden im Jahr 2015 vier neue Anhänger mit

einer rund 40 cm niedrigen Ladekante angeschafft, die eine leichtere Beladung auch für E-Bikes ermöglichen. Im Jahr 2010 wurde der Fietsenbus-Fahrplan auf die Verbindung 161 Nordhorn-Lingen im Zwei-Stunden-Takt ausgedehnt. Von April bis Oktober ist der Fietsenbus an den Wochenenden unterwegs – die Linie 100 in den niedersächsischen Ferien zusätzlich von Montag bis Freitag.

Um die Öffentlichkeit noch weiter für das Radfahren zu begeistern, finden eine Reihe von jährlichen Veranstaltungen statt. Seit 2009 wird z. B. beim „Graftschafter Anfietsen“, in Form einer Sternfahrt in wechselnden Kommunen, die Fahrradsaison eröffnet. Für das Jahr 2017 ist mit dem Graftschafter Fietsenfestival ein neues Highlight in Planung.

Durch das vielseitige Engagement zur Radverkehrsförderung ist es für den Landkreis Graftschaft Bentheim eine Selbstverständlichkeit gewesen, als ein Gründungsmitglied der AGFK in dieser von Anfang an dabei zu sein. Der Landkreis wird weiter daran arbeiten, die Qualität als Fahrradregion zu erhalten, und mit klar definierten Aktionen und Zielen die weitere Entwicklung und Verbesserung im Bereich des Radverkehrs vorantreiben.

Kontakt: Frank Adenstedt
Landkreis Graftschaft Bentheim
frank.adenstedt@grafschaft.de

Die Jury beeindruckte...

...das herausragend gute Zusammenspiel zahlreicher Beteiligter und die lange und innige Fahrradtradition, die sich im Großen wie Kleinen zeigt.



Um eine eigenständige Mobilität von Kindern mit geistiger oder körperlicher Behinderung zu ermöglichen, wird u. a. ein Fahrraddiplom durchgeführt.



An immer mehr Standorten wie Bushaltestellen oder zentralen Plätzen, werden neue Abstellanlagen eingerichtet.



Im touristischen Radroutennetz werden auch Kurbelfahren zur Überwindung von Gewässern eingesetzt.

Landeshauptstadt Hannover

Hannover wächst! Die Landeshauptstadt zählt mit über 523.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zu den Großstädten Deutschlands. Im Übergang vom Niedersächsischen Bergland zum Norddeutschen Tiefland bietet die hiesige Topographie der Fahrradmobilität ausgezeichnete Perspektiven. Stand nach dem Zweiten Weltkrieg beim Wiederaufbau das Konzept der autogerechten Stadt im Vordergrund, gewann die Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel während der 1980er-Jahre mehr und mehr an Bedeutung. Der Radverkehr gehört längst zum Stadtbild. Lag der Anteil des Radverkehrs an allen Fahrten und Wegen im Jahr 2002 bei 13 Prozent (MiD 2002), waren es 2011 bereits 19 Prozent (MiR 2011). Diese Entwicklung wurde nicht zuletzt begünstigt durch die politische Grundsatzentscheidung, den Weg einer strategischen Radverkehrsförderung einzuschlagen. Der Rat der Stadt verabschiedete im März 2010 das Leitbild Radverkehr, mit dem bis 2025 drei Ziele für die Radverkehrsplanung umgesetzt werden sollen:

- Mobilität – Verdoppelung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf 25 Prozent
- Sicherheit – Halbierung der Radverkehrsunfälle mit Schwerverletzten und Getöteten
- Nachhaltigkeit – Sensibilisierung für eine umweltverträgliche Mobilität

Diesbezüglich werden in den Handlungsfeldern Fahren, Parken und Handeln die Bausteine des Radverkehrs als System zusammengefasst.

Die Bemühungen Hannovers, den Radverkehr zu fördern, wurden belohnt mit der Auszeichnung Fahrradfreundliche Kommune durch das Land Niedersachsen bereits im Jahr 2010. Die umgesetzten Maßnahmen, die aus dem Leitbild Radverkehr resultieren, wurden in den vergangenen Jahren deutlich. Im Jahr 2015 bewarb Hannover sich erneut um den Landespreis unter dem Motto „Fahrrad und Beruf“ und präsentierte auf einer Rundfahrt mit der Jury die entsprechende Infrastruktur wie die Fahrradstation am Hauptbahnhof, sichere Abstellanlagen am Arbeitsstandort, Umfahrung der Fußgängerzone mit dem City-Rad-

ring und die Fahrradstraße Lange Laube. Die Landeshauptstadt wurde daraufhin ein weiteres Mal als Preisträger ausgezeichnet.

Der Wettbewerb Landespreis Fahrradfreundliche Kommune wurde 2015 ein letztes Mal ausgetragen. Ab 2016 soll im Rahmen eines Zertifizierungsverfahrens das Zertifikat „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ vergeben werden. Daher wurde im selben Jahr die Beitrittserklärung Hannovers in die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen (AGFK) von 2011 erneuert, um eine gemeinsame Strategie zum Ausbau des Radverkehrs sowie den interkommunalen Austausch unter den Mitgliedern zu verfolgen.

Vor diesem Hintergrund strebte die Landeshauptstadt Hannover die Zertifizierung zur Fahrradfreundlichen Kommune gleich im ersten Jahr an.

Das durch die Verwaltung der Landeshauptstadt Hannover selbst auferlegte Aktionsprogramm 2016/2017 beinhaltet entsprechend der Handlungsfelder Fahren, Parken, und Handeln aus dem Leitbild Radverkehr vielfältige bauliche, infrastrukturelle und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen.

Es ist Ziel gewesen, zu den bisher zwölf ausgewiesenen Fahrradstraßen in Hannover, weitere

Abschnitte des Radverkehrsnetzes im Mischverkehr hervorzuheben. Hierzu wurde die Grundlage mithilfe von Verkehrszählungen bestätigt, um die straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen einzuleiten. Im ersten Halbjahr dieses Jahres wurden somit sechs Fahrradstraßen und ein Fahrradstraßenverbund mit fünf einzelnen, in einer Achse zusammenhängenden Straßen angeordnet und verkehrstechnisch eingerichtet sowie eine bestehende Fahrradstraße grundenerneuert. Für die zweite Jahreshälfte sind vier weitere Freigaben geplant, sodass es bis zum Ende dieses Jahres insgesamt 26 Fahrradstraßen geben wird.

Angesichts des damaligen Preisgeldes zur „Fahrradfreundlichen Kommune 2015“ kam verwaltungsintern die Idee, dieses als Teilfinanzierung für ein Zählstellennetz für den Radverkehr zu verwenden. Die planerische Grundlage hierzu wurde Ende 2015 geschaffen. Zunächst wurden acht Zählquerschnitte identifiziert. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit sollten darunter drei Anzeigetafeln an Haupttrouten des Radverkehrs zum Einsatz kommen. Diese wurden teilfinanziert durch die Richtlinie über die finanzielle Förderung regionalbedeutsamer Projekte und Vorhaben im Bereich Klimaschutz in der Region Hannover. Der finanzielle Restaufwand wurde aus bestehenden, laufenden Haushaltsmitteln für den Radverkehr beglichen. Ab März 2016 sind die Zählstellen



Trittbretter an der Otto-Brenner-Straße/Lange Laube erleichtern das Warten auf das Grünlicht.



Viefältig sind die Mittel, die die Landeshauptstadt einsetzt, um „Lust auf(s) Fahrrad“ zu machen.



Unter dem Motto „Lust auf Fahrrad“ wird die Freude am alltäglichen Fahren mit dem Rad gefördert.

sukzessive in Betrieb genommen worden. Im Zuge einer Baumaßnahme im Sommer 2016 wurde bereits ein weiterer Querschnitt mit Anzeigetafel eingerichtet; weitere sind perspektivisch für das kommende Jahr geplant.

Nachdem der City-Radring 2015 mit einer Markierung kenntlich und öffentlichkeitswirksam eingeweiht wurde, hat die Verwaltung in diesem Frühjahr einen Relaunch für die Markierung vollzogen. Ein speziell für den City-Radring entwickeltes Design in Verbindung mit neuer Farbgebung, Markierungsgröße und Materialität fand in der Öffentlichkeit, Politik und bei den Interessensgemeinschaften große Zustimmung.

Infrastrukturellen Komfortmaßen sollen Radfahrerinnen und Radfahrern mit Wertschätzung begegnen. Experimentell wurden im Umfeld der Straße Lange Laube Haltegriffe an Ampelmast-

ten installiert und von der verwaltungseigenen Schlosserei Trittbretter konstruiert. Eine mechanisch zu bedienende, öffentliche Luftstation ergänzt das Mobiliar.

Durch umfängliche Sanierungen im Rahmen unterschiedlicher Maßnahmenprogramme – Netzkonzept Radverkehr, Grunderneuerung im Bestand, Kopfsteinpflasterprogramm, Radwegsanierung sowie weiteren Bauprojekten – werden jährlich mehrere Kilometer Radverkehrsinfrastruktur maßgeblich aufgewertet. Insbesondere das Kopfsteinpflasterprogramm eröffnet dem Radverkehr in den jeweiligen Straßen mit neuer Asphaltdecke erstmalig hochwertige Qualitäten. Diese Straßen können nach Prüfung infrage kommender Abschnitte entsprechend als Fahrradstraße gewidmet werden.

Auf Basis der Machbarkeitsstudie der Metropolregion Hannover – Braunschweig – Göttingen

– Wolfsburg zur Realisierung von Radschnellwegen aus dem Jahr 2011 prüft die Landeshauptstadt derzeit konkret die Verbindungen nach Lehrte und Garbsen beziehungsweise zur Wasserstadt Limmer konkreter. Ein finanzieller Rahmen wurde haushaltspolitisch bereits aufgezeigt.

Die Landeshauptstadt Hannover hat 500 kostenfreie Fahrradbügel bei der Region Hannover im Rahmen ihres Bügelprogramms geordert und stellt diese im Stadtgebiet, insbesondere an Großveranstaltungsorten, 2016 eigenverantwortlich auf. Darüber hinaus wird 2017 die Kapazität der Radstation 2 am Hauptbahnhof aufgestockt und der Servicebereich ausgebaut. Im selben Jahr soll in einem Pilotprojekt in Kooperation mit der Region Hannover an der Stadtbahnendhaltestelle Roderbruch eine verschließbare Fahrradgarage errichtet werden.

Im Jahreswechsel 2015/2016 hat die Landeshauptstadt Hannover einen Ideenwettbewerb durchgeführt, um im dritten Baustein „Handeln“ des Leitbildes Radverkehr die Aktivitäten zu verstärken. Aus den Wettbewerbsbeiträgen hat eine Fachjury den Beitrag „Lust auf Fahrrad“ der Agentur helios GmbH München/Bozen ausgewählt, der durch seine Bild- und Wortmarke, die vorgeschlagene Kommunikationsstrategie und die Zielgruppenansprache sowie die konzeptionelle Herangehensweise überzeugte. Bereits im Frühjahr 2016 startete die Initiative „Lust auf Fahrrad“, welche die übergeordneten, im Leitbild Radverkehr festgelegten Ziele verfolgt, d. h. 25 Prozent Radverkehrsanteil am Modal Split Hannovers, Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr und Radfahren in allen Lebensbereichen (Wohnen/Arbeit/Einkauf/Freizeit) sowie auf allen Wegen in der Stadt. Das Zusammenwirken der Bausteine Fahren, Parken und Handeln des Handlungskonzeptes trägt zu einem insgesamt fahrradfreundlichen Klima bei.

Kontakt: Heiko Efkes

Landeshauptstadt Hannover

heiko.efkes@hannover-stadt.de

Die Jury beeindruckte...

...die sehr breit und konzeptionell aufgestellte Radverkehrsförderung, die mit vielen innovativen Projekten flankiert wird.



Die Fahrradstraße Ellernbuschfeld in Kronsberg verfügt über einen Pflasterstreifen auf beiden Seiten.

Region Hannover

Die Region Hannover hat sich zum Ziel gesetzt, mehr Menschen fürs Rad fahren zu begeistern. Bereits in der Vergangenheit gab es dazu viele Aktivitäten im Alltags- und Freizeitradverkehr. Mit der Erarbeitung und Verabschiedung des Handlungskonzeptes Radverkehr „umsteigen:aufsteigen“ im Frühjahr 2015 wurden dazu auch ein konzeptioneller Rahmen geschaffen und feste Ziele gesetzt. Mit der Bereitstellung von zusätzlich einer Millionen Euro jährlich wurde außerdem der finanzielle Spielraum erweitert. Ziel ist die Steigerung des Radverkehrsanteils in der gesamten Region Hannover bei gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit. Bis 2025 sollen im Durchschnitt 21 Prozent aller Wege in und um Hannover mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Damit steigt die Bedeutung des Radverkehrs im Gesamtverkehrssystem, ein hoher Radverkehrsanteil wird wesentlich zur Reduzierung verkehrsbedingter CO₂-Emissionen beitragen (10 %). Das Handlungskonzept Radverkehr gliedert sich in vier Handlungsfelder in denen alle Top-Maßnahmen zur Radverkehrsförderung aufgeführt sind.

1. Bauen: Neue Anlagen

Radwegenetz

Die Region Hannover ist für den Bau von Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen zuständig. Um in der gesamten Region durchgängige Radverkehrsverbindungen zu ermöglichen, wurde gemeinsam mit allen relevanten Akteuren das 800 Kilometer umfassende baulast-

trägerübergreifende „Vorrangnetz für den Alltagsverkehr“ entwickelt und der Ausbaubedarf für die regional wichtigen Verbindungen ermittelt. Auch Radschnellwege – mit höherem Ausbaustandard – sind weiter in Planung, etwa zwischen Hannover und Lehrte oder Hannover und dem Uni-Campus Garbsen.

Bereits etabliert ist die FAHRRADREGION, das Radverkehrsnetz für den Freizeitradverkehr. Es ist ein wichtiges Handlungsfeld im Regionalen Naherholungsprogramm 2016. Das Freizeitwegenetz umfasst 15 RegionsRouten sowie den RegionsRing und wird durch weitere Freizeitradwege, wie z. B. die Nordhannoversche Moorroute „Von Moor zu Moor“, den Grünen Ring, den Deisterkreisel, die überregionale Kulturroute sowie den Radfernweg Leine-Heide-Radweg ergänzt, so dass sich insgesamt rund 1.200 Kilometer Freizeitradwege ergeben. Die Routen sind ausgeschildert und an verschiedenen Standorten sind Infotafeln zu finden. Eine aktuelle Weiterentwicklung des Freizeitwegenetzes besteht in der Einrichtung so genannter „Essbarer Rastplätze“, die zu einer qualitativen Aufwertung der FAHRRADREGION beitragen und gleichzeitig einen kreativen Beitrag zum Naturschutz und zur Umweltbildung leisten werden.

Abstellanlagen

Die Region Hannover fördert den Ausbau hochwertiger Abstellanlagen über das so genannte Bügel-Programm (siehe getrennten Artikel).

2. Sichern: Bestand

Neben dem Ausbau spielt die Bestandssicherung der Radverkehrsinfrastruktur eine immer wichtigere Rolle. Breitere Fahrbahnen und eine bessere Qualität des Fahrbahnbelags auch auf älteren Radwegen sorgen dann dafür, dass die Wege auch bei schlechtem Wetter gut befahrbar sind und länger Bestand haben. Die Verkehrssicherheit verbessert sich zudem durch Umbaumaßnahmen in den Ortsdurchfahrten sowie an schwer einsehbaren Kreuzungen. Insgesamt werden 2016 zwölf Sofortmaßnahmen umgesetzt. Bei den Baumaßnahmen an Kreisstraßen werden dafür in diesem Jahr insgesamt 1,56 Millionen Euro eingesetzt. Neben dem Neubau von Radwegen werden an verschiedenen Ortsdurchfahrten die bestehenden Radwege durch neue Fahrbahndecken und durch eine Markierung von Schutzstreifen optimiert sowie in einem Pilotprojekt auf 2,50 m verbreitert. Um einen guten Überblick zu behalten, wird ein Instandhaltungsmanagement für die Radwege an Kreisstraßen sowie für die Freizeitradwege aufgebaut.

3. Verknüpfen: Fahrrad, Bus und Bahn

Radverkehr und ÖPNV sind in der Region Hannover keine Konkurrenten, sondern ergänzen sich in der intermodalen Wegekette. Deutlich wird das bei der konsequenten Berücksichtigung der Anbindung von neuen regionalen Naherholungsangeboten an den ÖPNV sowie den Angeboten zum Abstellen der Räder an Stationen und Haltestellen des ÖPNV (Bike +



Handlungsprogramm umsteigen:aufsteigen.



Radwege- und Freizeitkarte der Fahrradregion.



Fahrradsternfahrt über Schnellwege zum Auftakt von Stadtradeln 2015.

Foto: Mirko Bartels



Stadtradeln-Sieger Wennigsen bedankt sich.

Foto: Ingo Laskowski



Fahrradmitnahme in der S-Bahn.

Foto: Christian Stahl

Ride) und bei den Möglichkeiten zur Mitnahme von Rädern in Bussen und Bahnen. Die Region will die beiden letztgenannten Angebote zukünftig noch attraktiver gestalten sowie Konflikte entschärfen und führt hierzu seit Anfang des Jahres Forschungsprojekte durch, die durch den Nationalen Radverkehrsplan des Bundesverkehrsministeriums gefördert werden. Zur Erleichterung der Fahrradmitnahme in der S-Bahn wurden im Frühjahr 2015 verschiedene Maßnahmen durch bauliche Anpassung der Fahrzeuge beschlossen. Diese Maßnahmen werden 2016 schrittweise umgesetzt.

4. Motivieren: Akteure und Öffentlichkeit

Kampagnen, Aktionen, Informations- und Beteiligungsangebote

Neben der Förderung von Infrastruktur ist es wichtig, die Wahrnehmung des Radverkehrs in der Öffentlichkeit zu verbessern. 2016 hieß es daher mittlerweile zum vierten Mal: „STADTRADELN – Wer radelt die meisten Kilometer in der Region Hannover?“. Erstmals beteiligten sich 2016 alle 21 Kommunen in der Region an der Aktion für mehr umweltfreundliche Mobilität mit verschiedenen Höhepunkten im dreiwöchigen Aktionszeitraum wie z. B. der Fahrradsternfahrt über gesperrte Schnellwege zum Aktionstag „Autofreier Sonntag“.

Auch im Bereich der Naherholung werden gezielt Fahrradaktivitäten für Erholung und Freizeit entwickelt. Hierzu zählen u. a. zahlreiche geführte Radtouren im Rahmen des Jah-

resprogramms „Grünes Hannover“ oder der „Gartenregion Hannover“. So unterstützt die Region Hannover beispielsweise den Rad-Wander-Tag des ADFC und die „Tour de Flur“ des Landvolkkreisverbandes oder entwickelt mit externen Partnern zusammen neue Veranstaltungsformate wie das „Literadeln – Der rollende Poetry-Slam“. Jährlich finden außerdem mehrere öffentliche Sommerradtouren des Regionspräsidenten durch die Städte und Gemeinden der Region Hannover statt. Wer lieber alleine unterwegs ist, kann sich über diverser Informationsmaterial zu verschiedenen Themenrouten informieren. Auch der Radwanderführer „Fahr Rad!“, den das Team Regionale Naherholung derzeit aktualisiert, sowie die neue Freizeitradwegkarte „Unterwegs in der Region Hannover“ bieten umfangreiche Informationen zum Thema Fahrrad fahren. Des Weiteren entsteht derzeit der erste Band einer neuen Rad-(Rat)geber Reihe zum Thema „Radverkehrsführungen innerorts“.

Mit den „Fahrradfreundlichsten Arbeitgebern“ wird alle zwei Jahre ein Wettbewerb durchgeführt, um speziell Betriebe dazu zu motivieren, sich für mehr Radverkehr zu engagieren. Ein Konzept zur Etablierung von Mobilitätsmanagement in Betrieben soll helfen, die Förderung des Radverkehrs dort dauerhaft zu verankern.

Vernetzung

Für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung ist die Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und einer Vielfalt anderer Akteure wichtig.

In der Region Hannover finden daher halbjährlich ein Runder Tisch Radverkehr mit Verbänden und anderen Organisationen sowie Vernetzungstreffen der Städte und Gemeinden zum Radverkehr statt. Die Region Hannover fördert Fahrradprojekte Anderer, z. B. durch die Bürgerinitiative Umweltschutz durchgeführte FahrradChecks an Schulen und auf öffentlichen Plätzen, Fahrradzahlstellen der Landeshauptstadt Hannover sowie dem Lastenradverleih Hannah des ADFC. In Kooperation mit der Polizei und anderen Partnern wird zudem jährlich der HannoverHelm aufgelegt und vermarktet. Ein Netzwerk für Nachhaltige Mobilität speziell an Schulen stellt „Movidu“ dar, auch hierüber werden kleinere Projekte von Partnern u. a. zum Fahrrad fahren, wie zum Beispiel das Thema Radschulwegpläne (ADFC), unterstützt. Die Mitgliedschaft in der AGFK und der Sitz der AGFK Geschäftsstelle bei der Region Hannover ermöglichen zudem gute Kontakte und Kooperationen über die Regionsgrenzen hinaus.

Kontakt: Sina Wenning
Region Hannover
sina.wenning@region-hannover.de

Die Jury beeindruckte...

...die konzeptionelle Förderung des Radverkehrs gepaart mit innovativen Projekten und einer umfangreichen finanziellen Förderung von fahrradfreundlichen Aktivitäten der regionsangehörigen Kommunen.

Stadt Oldenburg

Typisch für Oldenburg ist der allgegenwärtige, starke Radverkehr, der über eine lange Tradition verfügt und über alle Sozial- und Altersgruppen hinweg seine alltäglichen Nutzer findet. Diese spezielle Verkehrskultur prägt nicht nur das innerstädtische Verkehrsgeschehen, sondern das Erscheinungsbild der Stadt mit. Im Binnenverkehr erreicht der Radverkehr nahezu gleich hohe Anteile wie der motorisierte Individualverkehr.

Aus diesem Grund wurde von 2007 bis 2008 ein Radverkehrsförderungskonzept (IRO) erarbeitet. In dem Konzept wurden alltägliche und aktuelle Probleme benannt, Leitsätze und Ziele formuliert sowie Kategorien und Handlungsfelder für eine langfristige Entwicklung des Radverkehrs aufgestellt. Diese flossen bei der Aufstellung des Strategieplans Mobilität und Verkehr (smv2025) von 2010 bis 2014 in den Plan mit ein. Eine wesentliche Zielsetzung der IRO und damit auch des smv2025 ist eine weitere Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr bei gleichzeitiger Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die beschlossene Größenordnung einer Steigerung von 5 Prozentpunkten ist dem bereits außerordentlich hohen Ausgangswert geschuldet. Dieser wurde 2009 durch eine repräsentative Datenerhebung des Binnenverkehrs in Oldenburg nach srv-Methodik erhoben und beträgt 42,7 % im modal split.

Der smv2025 beinhaltet radverkehrsspezifische Maßnahmenvorschläge, darunter auch Schlüsselprojekte.

Schlüsselprojekt: Radroute Süd

Schaffung einer durchgängigen schnellen Verbindung Kreyenbrück-Osternburg-Innenstadt für den Radverkehr. Modellprojekt für innerstädtische Radschnellwege-Verbindung (Huntestraße, Wendehafen, Kanalstraße, Cäcilienbrücke, Hermann-Ehlers-Straße, Osternburger Kanal).

Das Radwegenetz in Oldenburg ist vorrangig für den Alltagsradverkehr konzipiert und besteht aus einem Haupt- und einem Alternativnetz. Das Hauptnetz orientiert sich überwiegend an den radial verlaufenden Hauptverkehrsstraßen und wird durch die untergeordneten Alternativstrecken, die zumeist auf Stadtteilebene durchgehend verlaufen, verdichtet. Diese folgen in der Regel den Straßen im Nebennetz oder verlaufen auf selbständig geführten Radwegen, sind weniger stark im Kfz-Verkehr befahren und führen zuweilen durch landschaftlich attraktive Bereiche, beispielsweise entlang von Wasserzügen. Mit diesem Haupt- und Alternativnetz steht dem Radverkehr insgesamt ein engmaschiges Netz zur Verfügung.

Zukünftig sollen so genannte „Radrouten“ das bestehende Netz als Premiumverbindungen ergänzen. Diese stellen schnelle Hauptverbindungen

von der Innenstadt aus in die Stadtteile her. Darüber hinaus werden die Radrouten bis in die Nachbargemeinden geführt. Die Umsetzung beinhaltet u. a. neue Beleuchtung, Brückenbau, Fahrbahnerneuerung, Ausweisung von Abschnitten als Fahrradstraße usw.

Schlüsselprojekt: Grüne Fahrradwelle Verbesserte Ampelschaltungen für den Radverkehr.

Bislang verfügt in Oldenburg ein erheblicher Teil der LSA über gemeinsame Fußgänger-/Radfahrersignale. Die Ampelanlagen werden aber zunehmend mit eigenen Signalen für den Radverkehr umgerüstet. An inzwischen 10 innerstädtischen Ampelanlagen wird der Radverkehr über eigene Erfassungseinrichtungen detektiert. Hier wird die Grünzeit des Radverkehrs ähnlich wie bei den üblichen verkehrsabhängigen Schaltungen des Kfz-Verkehrs bedarfsabhängig verlängert (Beispiel Cäcilienbrücke). An wichtigen Verbindungsstrecken sind automatische Zählrichtungen für den Radverkehr installiert worden, um aktuelle Radverkehrsdaten zu erfassen. Diese Daten werden gemeinsam mit den Daten des Kfz-Verkehrs in verkehrsabhängigen Signalprogrammen verarbeitet, um die Ampelanlagen auch für Radfahrer bedarfsgerecht zu schalten (Beispiel Stautor).



Foto: Stadt Oldenburg

Beide Fahrradstationen am Hauptbahnhof sind rund um die Uhr nutzbar.



Foto: Stadt Oldenburg

Beim Fachtag der Verkehrssicherheitstage werden Ideen in Workshops erarbeitet.

Woran wir noch arbeiten:

Darüber hinaus kümmert sich die Stadt Oldenburg seit einigen Jahren auch um qualitativ hochwertige und nutzbare Abstellanlagen für den Radverkehr. In Oldenburg werden im innenstadtnahen Bereich Abstellanlagen mit standardisierten Anlehnbügel, vor allem an den Hauptzugangsstellen zum zentralen Geschäftsbereich der Altstadt mit seiner ausgedehnten Fußgängerzone, angeboten. Hier stehen insgesamt 1.600 Fahrradparkplätze zur Verfügung. Neben den beiden Fahrradstationen auf der Nord- und Südseite des Hauptbahnhofs mit ihren insgesamt ca. 1.500 Abstellplätzen befinden sich ständig weitere ca. 800 – 1.000 Fahrräder auf den beiden Vorplätzen. Dort wurden in mehreren Bauabschnitten Anlehnbügel für 550 Fahrräder errichtet. Somit stehen am Hauptbahnhof mehr als 2.000 Fahrradparkplätze zur Verfügung. Zukünftig sollen öffentliche und private Akteure (Universität, Wohnungsbaugesellschaft, Dienstleistungsunternehmen wie Versicherungen und Banken usw.) über funktionale Abstellanlagen durch die Stadt informiert und beraten werden.

Bei der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes (IRO von 2009) und der Einspeisung in den Strategieplan Mobilität und Verkehr (2014) wurde auch ein Schwerpunkt dem Thema Sicherheit gewidmet. Ziel ist, neben der allgemeinen Verbesserung der Verkehrssicherheit

Foto: Stadt Oldenburg



Kingston Cycling Campaign aus London bereist Oldenburg.

heit und Reduzierung der Unfälle eine höhere Akzeptanz der verkehrlichen Regelungen zu erlangen. Maßnahmen sind z. B. die Durchführung von Umbau- und Markierungsarbeiten sowie Aufklärungs- und Aktionstagen. So finden alle zwei Jahre die durch die Stadt initiierten und durchgeführten „Oldenburger Verkehrssicherheitstage“ statt, die sich 2014 dem Thema der Radverkehrssicherheit in Form einer zweitägigen Veranstaltung gewidmet haben. Die Veranstaltung bestand aus einem öffentlichen Aktionstag und einem Fachtag. Der Aktionstag zum Thema Radverkehrssicherheit wurde gemeinsam mit der Verkehrswacht und dem ADFC in der Oldenburger Fußgängerzone durchgeführt. Am Fachtag nahmen ca. 50 Fachleute aus dem gesamten Bundesgebiet teil. Ergebnisse werden in der Maßnahmenplanung der entsprechenden kommunalen Maßnahmenprogramme berücksichtigt.

Im Rahmen der städtischen „Kinderreporter“ wurde ein Filmbeitrag über den siche-

ren Schulweg erstellt. Das Skript wurde von der Stadtverwaltung verfasst. Mit Hilfe der Polizei und dem lokalen TV-Sender oeins konnte 2012 ein ansprechender Filmbeitrag von Kindern für Kinder produziert werden. Beim Landeswettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen 2013“ wurde dieser Beitrag der Stadt Oldenburg mit einem Sonderpreis gewürdigt.

Oldenburg nutzt internationale Beziehungen für das Thema der Radverkehrsförderung. Diese ist regelmäßig Gegenstand der jährlichen „Trilateralen Planertreffen“ Oldenburg-Groningen-Bremen und bilateraler Gespräche mit den Fachkolleg/innen der Oldenburger Partnerstadt Groningen. Darüber hinaus wurde das Thema Radverkehr auch im Zusammenhang mit Vertreter/innen der Partnerstadt Kingston upon Themse erörtert.

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

Die Jury beeindruckte...

...die vor Ort spürbare Fahrradtradition und die herausragende, innovative Steuerung der Fahrradströme an den Knotenpunkten, wo bedarfsabhängig Grünzeiten für den Radverkehr verlängert werden.

Foto: Durdiek



Viele Oldenburger fahren bereits heute mit dem Rad in die Stadt.

Foto: Stadt Oldenburg



Je nach Radverkehrsaufkommen wird die Grünzeit für den Radverkehr verlängert.

Stadt Rotenburg (Wümme)

Die Stadt Rotenburg (Wümme) ist eine Mittelstadt mit rund 23.000 Einwohnern und liegt als Kreisstadt des Landkreises Rotenburg (Wümme) im nordöstlichen Niedersachsen. Sie besteht aus einer Kernstadt und mehreren Ortschaften. Die Geestlandschaft mit Sandböden und Mooren sowie die Flussniederungen der Wümme, der Wiedau und der Rodau prägen die Stadt topographisch.

Die verkehrliche Erschließung der Stadt erfolgt über mehrere Bundesstraßen, die durch den zentralen Innenstadtbereich verlaufen. Nördlich der Wümme führen die Eisenbahnstrecken Bremen-Hamburg und Rotenburg-Verden entlang.

Rotenburg wird über den regional bedeutsamen Wümme-Radweg sowie weitere gebietsmäßig beachtenswerte touristische Routen für den überregionalen Radverkehr erschlossen. So verfügt die Stadt über ein gut ausgeschildertes Radwegenetz mit attraktiven Themenrouten rund um Rotenburg.

Entsprechend dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2002 beträgt der Radverkehrsanteil in Rotenburg ca. 12 % am Gesamtverkehrsaufkommen. 2005 wurde der Ansatz für den Radwegebau erstmalig deutlich auf 40.000 Euro erhöht und in den Folgejahren kontinuierlich beibehalten, wobei er aktuell in der mittelfristigen Finanzplanung mit einem Betrag von 50.000 Euro jährlich, neben individuellen Einzelprojekten, ausgewiesen ist.

Neben den laufenden Unterhaltungen und diversen Erweiterungen des vorhandenen Wegenetzes wurden im Jahre 2012 die ersten

beiden für Fahrradfahrer gegenüber Nebenstraßen bevorzugten Radwegquerungen gebaut. Weitere werden in den nächsten Jahren folgen.

Mit dem Radverkehrskonzept von 2013 hat Rotenburg die nachhaltige Stärkung der Nahmobilität durch Förderung des Umweltverbundes beschlossen. Politik und Verwaltung erhielten eine Entscheidungsgrundlage für eine effiziente Steuerung der Haushaltsmittel. Zur Umsetzung wurde ein Arbeitskreis Fahrradverkehr gegründet, in dem sowohl die radverkehrsbezogenen Institutionen (Polizei, ADFC, Verkehrsbehörden, Politik u. a.) als auch fahrradinteressierte Bürger mitarbeiten. Erste Ergebnisse aus diesem Arbeitskreis waren sowohl die Eröffnung der ersten Fahrradstraße in Rotenburg als auch die Erstellung einer Prioritätenliste für die Radwegenetzerweiterung, mit deren Umsetzung mit Fördermitteln des Bundes bzw. der EU noch in 2016 begonnen wird.

2008/2009 errichtete die Stadt nach dem Abriss des alten Bahnhofsgebäudes an gleicher Stelle eine überdachte Bike+Ride-Anlage. 2012 erhielt Rotenburg für diese Anlage einen Sonderpreis beim Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“.

Auch im gesamten verkehrsberuhigten Geschäftsbereich von Rotenburg wurden in den letzten Jahren die Fahrradabstellmöglichkeiten verbessert. Vorderradhalter wurden kontinuierlich gegen moderne Rahmenhalter ausgetauscht. 2016 folgte in einer größeren Aktion der Austausch des gesamten Restbestandes im öffentlichen Verkehrsraum.

Das vorhandene innerstädtische Wegenetz für den Radverkehr, das mit der Erstellung des Radverkehrskonzeptes noch einmal deutlicher herausgearbeitet wurde und sowohl über Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigt ausgebaute Straßen als auch gemeinsame Fuß- und Radwege führt, ermöglicht es dem Fahrradfahrer, innerhalb der Stadt alle relevanten Ziele wie z. B. Schulen, Innenstadtbereich mit Fußgängerzone, Gewerbegebiete und größere Arbeitgeber und die verschiedenen Lebensmittelmärkte abseits der Hauptverkehrsstraßen zu erreichen.

Dass in Rotenburg ein gutes Fahrradklima besteht, haben die beiden Fahrradklimatests des ADFC in den Jahren 2012 und 2014 gezeigt. Insgesamt wurde die Stadt mit einer Gesamtnote von 3,4 bewertet und erreichte damit auf Landesebene in der Stadtgrößenklasse von unter 50.000 Einwohnern jeweils den 6. Rang. Das aktuelle besondere Highlight der Stadt ist die mittlerweile zweite Teilnahme an der Aktion „Stadtradeln“, die von Anfang an einen großen Zuspruch in der Bevölkerung fand.

Kontakt: Stephan Lohmann
Stadt Rotenburg (Wümme)
stephan.lohmann@rotenburg-wuemme.de

Die Jury beeindruckte...

...dass das Thema Fahrradfreundlichkeit großgeschrieben wird. Viele fahrradfreundliche Aktivitäten sind bereits angeschoben und werden in den nächsten Jahren umgesetzt. Die Jury sieht die Stadt Rotenburg damit auf einem guten Weg.



Die Rotenburger sind aktive Stadtrader – Abschluss der Sternfahrt zum Ende des Stadtradelns 2016.



Sehr gut genutzt wird die vorbildliche und mehrfach erweiterte B+R-Anlage in Rotenburg.



Eine von zwei bevorzugten Fahrradquerungen in Rotenburg.

Aktuelles zum Radverkehr

Förderungen und Forschungsprojekte

Das Thema Radschnellwege im Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

Das Bundeskabinett beschloss am 3. August 2016 den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 sowie die Ausbaugesetze für die Bundes-schiene-, Bundesfernstraßen- und Bundeswasserstraßenwege. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 heißt es zum Thema Radschnellwege: „Zukünftig wird sich der Bund im Rahmen seiner verfassungsrechtlichen Möglichkeiten noch stärker am Bau von Radschnellwegen beteiligen. Die zu ändernden Grundlagen werden derzeit von der Bundesregierung geprüft.“

(Nähere Informationen: https://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan2030/bundesverkehrswegeplan2030_node.html.)

Foto: Stadt Göttingen/Christoph Mischke



Der eRadschnellweg in Göttingen an der umgestalteten Kreuzung Berliner Straße/Godehardstraße.

Mit dem Bau des bundesweit ersten eRadschnellwegs entstand auf einem 4 km langen Abschnitt ein neuartiges Netzelement in der Radverkehrsinfrastruktur Göttingens. Eine wissenschaftliche Begleitforschung befasst sich parallel mit der Fragestellung, welche Anfor-

Kommunalrichtlinie

Seit Sommer 2008 fördert das Bundesumweltministerium auf Basis der Kommunalrichtlinie („Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative“) Klimaschutzprojekte in Kommunen. Das Interesse an der Kommunalrichtlinie ist groß: Seit 2008 wurden knapp 9.000 Projekte in rund 3.000 Kommunen gefördert.

Um nachhaltige Mobilitätsformen zu unterstützen, sind folgende infrastrukturelle Maßnahmen zuwendungsfähig:

- die Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen,
- die Einrichtung von Wegweisungssystemen für den alltagsorientierten Radverkehr,
- die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch die Ergänzung vorhandener Radwegenetze (Lückenschluss durch Radwege, Fahrradstraßen, Radschnellwege oder Radfahr- und Schutzstreifen), die Umgestaltung von Knotenpunkten sowie die LED-Beleuchtung der neu errichteten Radwege,
- die Errichtung von Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten mit öffentlichen Einrichtungen oder dem öffentlichen Verkehr.

derungen Radfahrende mit Elektrofahrrädern an die Infrastruktur stellen und ob durch das Angebot von Radschnellwegen und Elektrofahrrädern die Bereitschaft von Pendlerinnen und Pendlern steigt, vom Auto auf das Zweirad umzusteigen.

Mit diesem herausragenden Projekt der Radverkehrsförderung ist der eRadschnellweg in Göttingen mit dem zweiten Platz in der Kategorie Infrastruktur des Deutschen Fahrradpreises ausgezeichnet worden. In dieser Kategorie werden Projekte und Maßnahmen verstanden, die den Radverkehr in Alltag, Freizeit und Tourismus durch Planungs- oder Baumaßnahmen fördern.



Bundesverkehrswegeplan 2030, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Anträge auf Zuwendung können jeweils vom 1. Juli bis zum 30. September und vom 1. Januar bis zum 31. März beim Projektträger Jülich eingereicht werden. Im Regelfall erfolgt die Zuwendung durch einen nicht rückzahlbaren Zuschuss in Höhe von bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Der Zuschuss ist pro Antrag auf 350.000 Euro begrenzt.

(Nähere Informationen: <https://www.klimaschutz.de/de/zielgruppen/kommunen/foerderung/erweiterte-foerdermoeglichkeiten-der-kommunalrichtlinie>.)

Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr

Mit dem Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr werden die bestehenden Fördermöglichkeiten im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative ergänzt, um einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung zu leisten.

Bis zum 15. April 2016 konnten Kommunen, Unternehmen sowie Einrichtungen und Vereinigungen in öffentlicher oder privater Trägerschaft mit ihren Projektskizzen am Wettbewerb teilnehmen. Ausgewählte investive Maßnahmen werden in der Regel mit bis zu 70 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben beziehungsweise Kosten gefördert.

Die individuelle Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrads soll gefördert und die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs verrin-



Aufruf zum Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit.

gert und damit durch die geförderten Projekte die Radverkehrssituation in einem definierten Gebiet insgesamt verbessert werden.

In diesem Sinn sollen die Projekte:

- integriert geplante Maßnahmen umfassen,
- modellhaft und kurzfristig umsetzbar sein,
- dazu beitragen, Treibhausgasemissionen einzusparen,
- die Umwelt- und Lebensqualität steigern,
- Vorbildcharakter haben und zur breiten Nachahmung animieren.

Die Bewertung der eingereichten Projektskizzen und Förderanträge richtet sich nach folgenden Kriterien:

- Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung,
- Modellcharakter und bundesweite Ausstrahlung,
- nachvollziehbares und schlüssiges Gesamtkonzept.

(Nähere Informationen:

<https://www.klimaschutz.de/de/programm/bundeswettbewerb-klimaschutz-im-radverkehr>.)

Förderprogramm

„Nationaler Radverkehrsplan 2020“

Die Bundesregierung misst der Förderung des Radverkehrs als Teil eines modernen Verkehrssystems in Städten und ländlichen Räumen einen hohen Stellenwert bei. Auch im Hinblick auf die energie- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung will der Bund diese Entwicklung begleiten und unterstützen.



Nationaler Radverkehrsplan 2020, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Nationaler Radverkehrsplan 2020

Aus diesem Grunde fördert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) innovative, auf andere Städte und Gemeinden übertragbare, nicht investive Modellprojekte im Bereich des Radverkehrs, die der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 (NRVP) in den Handlungsfeldern des NRVP sowie in gesellschaftlich relevanten Bereichen wie Gesundheitsförderung, Stadtentwicklung, Klima- und Umweltschutz mit Bezug zum Radverkehr dienen und seine Ziele auch im Zusammenwirken mit anderen Verkehrsträgern unterstützen. Sie sollen die Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr verbessern, eine nachhaltige Mobilität (auch im Zusammenwirken mit anderen Verkehrsträgern) sichern und neue Erkenntnisse im Bereich Radverkehr liefern.

Jedes Jahr im Frühjahr wird ein Projektaufruf für das nachfolgende Förderjahr veröffentlicht (Einsendeschluss für Projektideen ist jeweils der 1. August).

Zur Umsetzung des NRVP stehen jährlich rund 3,2 Millionen Euro zur Verfügung. Insgesamt wurden über 180 Projekte im Rahmen des NRVP gefördert, die einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Radverkehrs in Deutschland geleistet haben.

(Nähere Informationen: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/nationaler-radverkehrsplan-nrvp-2020>.)

NRVP-Projekte in Niedersachsen

Prospektive Studie zu gesundheitsfördernden Effekten der Pedelec-Nutzung

Tragen Pedelecs trotz geringerer körperlicher Belastung im Vergleich zum Rad fahren dazu bei, die Ziel-Vorgaben der WHO zu körperlicher Aktivität in der Prävention zu erreichen?

Laufzeit des Projektes: Juli 2016 bis Juni 2019

Projektbeteiligte:

- Medizinische Hochschule Hannover – Institut für Sportmedizin
- Leibniz Universität Hannover – Institut für Versicherungsbetriebslehre

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt zur präventiven Gesundheitsförderung 150 Minuten moderate bzw. 75 Minuten intensive ausdauernde körperliche Aktivität pro Woche. Bei Pedelec-Nutzung anstelle eines Fahrrades sind Energieumsatz und Herzfrequenz um 29-37 % geringer als beim Rad fahren, die WHO-Empfehlung konnten daher seltener erreicht werden. Ziel der Studie ist zu untersuchen, welchen Beitrag das Pedelec in der Gesundheitsförderung leisten kann.

In fünf Regionen werden die Gesundheitseffekte bei Pedelec-Nutzern untersucht. Die Fahrraddauer mit den Herzfrequenzen wird zu zwei Zeitpunkten über jeweils vier Wochen gemessen: Zwei Monate nach dem Kauf und nach weiteren zwölf Monaten.

Auf Basis der erhobenen Messwerte erfolgt eine gesundheitsökonomische Analyse der Pedelec-Nutzung. Es wird erwartet, dass die Studie den konkreten, gesundheitlichen Nutzen des Pedelec-Fahrens belegt und dass für Nutzer in ganz Deutschland individuell optimale, gesundheitsorientierte Empfehlungen zum Fahren mit Pedelecs herausgegeben werden können. Die Verbindung des Pedelecs mit Präventionsaspekten wird die Akzeptanz und Marktfähigkeit/Marktdurchdringung von Pedelecs wesentlich erhöhen.

Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsqualität an Knotenpunkten €

Laufzeit des Projektes:

Februar 2016 bis Januar 2019

Projektkoordination: Stadt Leipzig

wissenschaftlicher Projektpartner: TU Berlin

Projektbeteiligte:

- Stadt Frankfurt am Main
- Landeshauptstadt Hannover
- Stadt Oldenburg i. O.

Wissenschaftliche Begleitung:

- Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitskreis 2.5.1 Radverkehr
- Umweltbundesamt

Der Radverkehrsanteil nimmt insbesondere in urbanen Räumen immer weiter zu. Somit steht die zukünftige Verkehrs- und Anlagenplanung für Radverkehrsanlagen vor großen Herausforderungen. Wurden diese bisher überwiegend nach Flächenverfügbarkeit und somit angebotsorientiert angelegt, so zeigt sich nun, dass gerade an wichtigen Radverkehrsverbindungen die Verkehrsanlagen so geplant werden müssen, dass sie den Qualitätsansprüchen einer guten und sicheren Verkehrsflussabwicklung auch aus Sicht des Radverkehrs genügen müssen. Die bestehenden Regelwerke gehen jedoch kaum oder nur in ungenügendem Umfang auf das Kriterium der Verkehrsqualität des Radverkehrs ein. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) unterscheiden beispielsweise bei den Führungsformen an Knotenpunkten überhaupt nicht nach den Kapazitäten für den Radverkehr.

Das allgemeine Ziel dieses Projekts ist es daher, mittels Verkehrsbeobachtungen, Verkehrssimulationen und der Umsetzung von Pilotmaßnahmen an exemplarischen Knotenpunkten Erkenntnisse zu gewinnen, die zur Verbesserung der Radverkehrsqualität in Städten beitragen werden.

Im Rahmen des Projekts sollen grundsätzlich die folgenden allgemeinen Fragestellungen untersucht und beantwortet werden:

- Welchen Einfluss hat die Dimensionierung der Führungsform auf die Verkehrsabwicklung an den exemplarischen Knotenpunkten?

- Welchen Einfluss hat die betriebliche Abwicklung des Radverkehrs auf die Verkehrsqualität an diesen Knotenpunkten?
- Welche verkehrlichen Kapazitäten ergeben sich an den exemplarischen Knotenpunkten im Radverkehr?
- Wie lässt sich insbesondere mit kurz- und/oder mittelfristigen sowie kostengünstigen Anpassungen an der Verkehrsanlage die Radverkehrsqualität an den exemplarischen Knotenpunkten maßgeblich verbessern?

Weiterentwicklung des Bike+Ride-Angebotes

Laufzeit des Projektes:

Januar 2016 bis Dezember 2018

Region Hannover, Fachbereich Verkehr

Projektbeteiligte:

- Planungsgemeinschaft Verkehr GbR, PGV-Alrutz
- SHP-Ingenieure GbR
- Design-Gruppe

Ziel des Modellprojektes ist die Gewinnung von Erkenntnissen über relevante Ausstattungen aus Sicht der zukünftigen Betreiber von B+R-Anlagen. Auf Grundlage von Befragungen und Workshops sollen zusätzlich Anforderungen unterschiedlicher Nutzerinnen und Nutzer ermittelt werden. Es sind mündliche Befragungen an verschiedenen Haltestellen und Bahnhöfen geplant. Ein Online-Fragebogen soll darüber hinaus heutige Kfz-Nutzende im Arbeits- und im Einkaufsverkehr ansprechen.

Als Ergebnis wird ein Modulkatalog Standards für flexibel einsetzbare Ausstattungen von B+R-Anlagen bei unterschiedlichen Anforderungen vorschlagen. Dabei sollen Ausstattungen z. B. für hochwertige Fahrräder wie etwa Pedelecs, besondere Fahrradtypen, Aufbewahrung von Kleidung oder Zubehör sowie die Zuwegungen zu den Anlagen berücksichtigt werden. Besonders betrachtet werden sollen auch gesicherte Abstellplätze für Gelegenheitskunden sowie eine saisonale Umnutzung von Car+Ride- zu Bike+Ride-Plätzen.

Auf Grundlage der Erkenntnisse werden Modellanlagen mit weitergehenden Serviceangeboten errichtet. Anhand dieser soll die Wir-

kung der weitergehenden Angebote auf die B+R-Nutzung untersucht werden. Die Errichtung der Modellanlagen wird aus Mitteln der ÖPNV-/SPNV-Förderung des Landes Niedersachsen und aus Eigenmitteln der Region bzw. der Kommunen finanziert.

ÖPNV und demografischer Wandel: Zukunft der Mobilitätskette – das Fahrrad als Scharnier

Laufzeit des Projektes:

September 2015 bis August 2018

Projektleitung: TU Braunschweig,

Institut für Sozialwissenschaften

Projektbeteiligte: Universität Hildesheim

Projektziel ist die Analyse der Nutzungsarten des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) im Großraum Braunschweig und ihrer Voraussetzungen. Der Schwerpunkt liegt auf den Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Erreichbarkeitsinfrastruktur.

Um die Mobilität und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben Aller zu unterstützen, kann eine Stärkung des Umweltverbunds, insbesondere des Fahrradanteils, einen wichtigen Beitrag leisten. Im Rahmen des Projekts werden zunächst die vorhandenen Mobilitätsmuster (Alltags-, Freizeit- und Besorgungsmobilität) mit deren inter- und multimodalen Anteilen identifiziert. Davon ausgehend können Erkenntnisse darüber gewonnen werden, wie hoch die Bereitschaft zu einer stärkeren Integration des Umweltverbunds bzw. Fahrrads in den Alltag ist und von welchen objektiven wie subjektiven Voraussetzungen diese abhängt. Dabei wird speziell auf die sozialräumliche Situation und die Bedürfnisse von älteren Menschen eingegangen. Schließlich sollen Handlungsempfehlungen bezüglich der Gestaltung zukünftiger Mobilitätsketten, die insbesondere auch Anreize zur Verhaltensumstellung thematisieren, abgeleitet werden.

Kontakt: Anja Heuck

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

STADTRADELN: Kampagne (auch) in Niedersachsen auf Überholspur

21 Tage radeln für mehr Klimaschutz, mehr Radverkehrsförderung und mehr Lebensqualität. Auf diese simple Formel lässt sich das STADTRADELN zusammenfassen. Der Wettbewerb unter und innerhalb von Städten, Gemeinden und Landkreisen/Region zieht immer größere Kreise. 2016 rief das Klima-Bündnis, das größte kommunale Netzwerk zum Schutz des Weltklimas, zum neunten Mal zur Teilnahme auf – und diesem Ruf folgen immer mehr Kommunen sowie RadlerInnen.

Mit Spaß und Freude sollen die Menschen (wieder) ans Fahrrad fahren herangeführt werden und ein Gemeinschaftsgefühl entstehen. Daher ist das STADTRADELN als Wettbewerb konzipiert, bei dem Teams innerhalb der Kommune gegeneinander antreten – zugleich helfen sie aber ihrer Kommune zusammen zu einer bundesweit guten Platzierung im Vergleich zu den anderen Teilnehmerkommunen.

Rekordjahr 2016

Das Konzept scheint aufzugehen, betrachtet man lediglich die nackten Zahlen: Bundesweit beteiligte sich 2016 eine Rekordanzahl von 496 Kommunen und rund 177.000 RadlerInnen. Wenngleich die Kampagne in Niedersachsen eher gemächlich ihre Anfänge nahm (vgl. Grafik), hat das STADTRADELN nun deutlich an Fahrt aufgenommen: 53 Teilnehmerkommunen stammen 2016 allein aus Niedersachsen. Zum Vergleich: 2015 waren es bundesweit insgesamt 341 Teilnehmerkommunen, davon 32

niedersächsische, mit am Ende knapp 130.000 aktiven RadlerInnen aus ganz Deutschland.

Die „ernsten“ Ziele und Zielgruppen

Spaß ist das eine, eine faktisch langfristige Verbesserung der Fahrradinfrastruktur das andere. Daher setzt das STADTRADELN auf zwei zentrale Zielgruppen und mit der Meldeplattform RADar! auf ein entscheidendes Planungs- und Bürgerbeteiligungsinstrument für Kommunen.

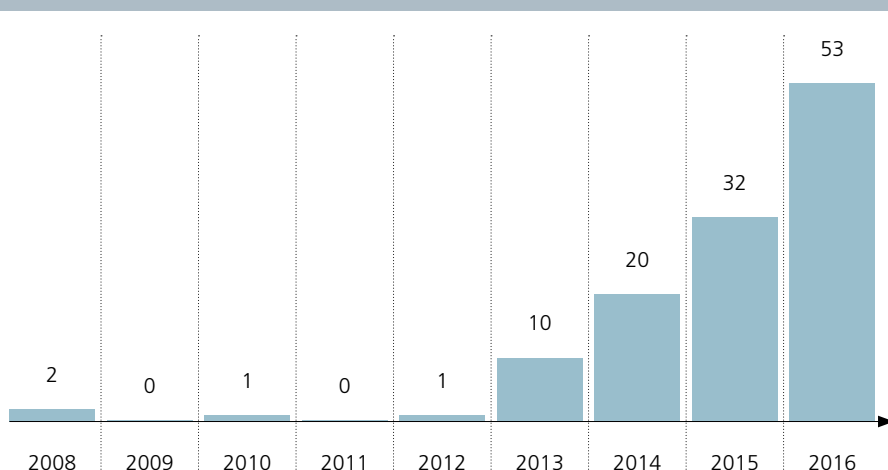
Auf den Mitgliedern der Kommunalparlamente liegt ein besonderes Augenmerk, werden sie doch u. a. bundesweit vom Klima-Bündnis in der Kategorie „Fahrradaktivstes Kommunalparlament“ ausgezeichnet. Sie sind aufgefordert, ganz bewusst den Kampagnenzeitraum von 21 Tagen aktiv zu nutzen, um die Lenkerperspektive einzunehmen und die Verkehrssituation für RadfahrerInnen in der eigenen Kommune zu erfahren. Die wahren ExpertInnen in Sachen Radverkehrspolitik, so der Hintergedanke, sind all jene, die sich theoretisch wie praktisch mit der Materie auseinandersetzen. Daher sollen die KommunalvertreterInnen ihre Sinne und das Bewusstsein zur Verbesserung der Radverkehrssituation schärfen, damit deutlich über das STADTRADELN hinaus die Weichen pro komfortablem und sicherem Radverkehr gestellt werden. Nebenbei soll die Politik ihre Vorbildfunktion wahrnehmen, sodass die Mitglieder der Kommunalparlamente mit ihrer Teilnahme auch anderen zeigen, wie

wichtig Klimaschutz und nachhaltige Mobilität für lebenswerte sowie funktionierende Kommunen sind.

Die BürgerInnen sind die zweite wichtige Gruppe – von jung bis alt, von SchülerInnen bis Berufstätige, von Alltags- bis „SonntagsradlerInnen“; alle können mitmachen und sich einbringen. Sie sollen gleichermaßen erfahren, wie praktisch und unkompliziert das Rad fahren ist. Ferner zeigen sie mit ihrer Teilnahme wiederum den Verantwortlichen in Sachen Radverkehr, wie wichtig Klimaschutz und Radverkehrsförderung sind. Je mehr RadlerInnen beim STADTRADELN mitmachen, umso deutlicher bzw. lauter wird dieses Signal. Der politische Druck steigt, um diesen VerkehrsteilnehmerInnen wieder mehr Raum zuzusprechen.

Abgerundet wird das STADTRADELN mit der Meldeplattform RADar!, die optional und kostenfrei von den Teilnehmerkommunen zur Kampagne hinzugebucht werden kann. RADar! bietet Kommunalverwaltungen sowie BürgerInnen optimale Möglichkeiten, gemeinsam den Fahrradverkehr zu verbessern. Kommunen können ihre Bevölkerung einladen, infrastrukturelle Verbesserungsmaßnahmen aktiv vorzuschlagen. Zudem sind die Kommunen in die Lage versetzt, (mindestens) ergänzend zur eigenen Straßenkontrolle RADar! zur verbesserten Schwerpunktsetzung ihrer Tätigkeit als Straßenbauasträger zu nutzen, sodass sie die Kontrolle ihrer Radinfrastruktur (in Teilen) in die Hände ihrer RadlerInnen legen.

Teilnehmerkommunen in Niedersachsen.



Grafik: Stadtraadeln/Klima-Bündnis



STADTRADELN-Preisübergabe in Emden.

Foto: Stadt Emden



STADTRADELN

Radeln für ein gutes Klima

Auch RADar! erfreut sich in Niedersachsen immer größerer Beliebtheit: Gut die Hälfte der Kommunen, nämlich 27 von 53, boten 2016 die Meldeplattform ihrer radelnden Bevölkerung an; 2015 waren es lediglich 13 von 32.

Erfolgsmodell – beispielhaft in Cloppenburg, Grafschaft Bentheim und Rotenburg (Wümme)

Wie das STADTRADELN zu einem Highlight werden kann, zeigten in Niedersachsen u. a. Cloppenburg, die Grafschaft Bentheim und Rotenburg (Wümme).

Gleich zu Beginn der STADTRADELN-Saison Anfang Mai hatten die CloppenburgerInnen die Gelegenheit, klimafreundliche Kilometer zu erradeln. Über 81.000 km, symbolisch mehr als zweimal um die Erde, ist das stolze Ergebnis, das die Vorjahresleistung mal eben verdoppelte. 11,5 t CO₂ vermieden, exakt 555 RadlerInnen motiviert – das ist für einen relativen Neuling beim STADTRADELN eine stramme Leistung.

Die Grafschaft Bentheim trat als Landkreis gemeinsam mit den zugehörigen Städten und

Samtgemeinden Bad Bentheim, Emlichheim, Neuenhaus, Nordhorn sowie Schüttorf an. Als Newcomer-Kommune kam die Grafschaft auf Anhieb auf rund 650.000 km! Allein Nordhorn konnte gut 1.800 TeilnehmerInnen gewinnen. Die Kampagne hat es geschafft, die Schulen erfolgreich anzusprechen und zu begeistern. Weit über 900 SchülerInnen sammelten ihre Fahrradkilometer für das STADTRADELN, es brachen regelrechte Konkurrenzkämpfe zwischen Schulen aus. Neben den Schulen konnten verschiedenste andere Akteure im gesamten Landkreis für die Kampagne motiviert werden: Sportvereine, Unternehmen, kirchliche Einrichtungen, Kegelklubs, Gesundheitszusammenschlüsse – über 230 Teams machten am Ende mit. Ein breitudmischtes Teilnehmerfeld entstand, das für die Themen Klimaschutz und Radverkehr mobilisiert werden konnte.

In Rotenburg (Wümme) wusste Bürgermeister Andreas Weber die Kampagne in seinem Amt zu nutzen: Er trat in der Sonderkategorie als STADTRADLER-STAR an und stieg daher während des dreiwöchigen STADTRADELNS komplett aufs Fahrrad um, kein Auto durfte er binnen dieser Zeit von innen sehen! Wie bzw. dass ein Leben gar gänzlich ohne Auto selbst als Bürgermeister mit vielen Terminen möglich ist, dokumentierte er vorbildlich in seinem STADTRADLER-STAR-Blog, um damit andere anzuregen, ihr eigenes Mobilitätsverhalten zu hinterfragen und vielleicht öfter einmal das Auto stehen zu lassen. Denn genau das ist Ziel des STADTRADELNS: Mehr Menschen

fahren mehr Rad – und dies auch aufgrund einer langfristig gutausgebauten, sicheren Fahrradinfrastruktur!

Kontakt: André Muno
Klima-Bündnis
info@stadtradeln.de

STADTRADELN

- jede Stadt, Gemeinde oder Landkreis/Region kann teilnehmen
- an 21 zusammenhängenden Tagen (frei wählbar im Zeitraum vom 1. Mai bis 30. September)
- Teilnehmerkreis in einer Kommune: alle, die dort wohnen, arbeiten, einem Verein angehören oder eine (Hoch)Schule besuchen
- jeder Radkilometer (beruflich oder privat) zählt und kann online oder über die STADTRADELN-App sich, seinem Team und automatisch seiner Kommune gutgeschrieben werden
- Meldeplattform RADar! als buchbare Erweiterung
- Anmeldungen für 2017 ab Frühjahr möglich

Weitere Infos:

www.stadtradeln.de
www.radar-online.net
www.facebook.com/stadtradeln
www.twitter.com/stadtradeln
www.klimabuendnis.org

Foto: Stadt Nordhorn



Nordhorer STADTRADLER-STARs Thimo Weitemeier, Lizzi Sieck (kein Star), Milena Schauer, Thomas Berling (v. l.).

Foto: Ingo Laskowski



Fahrradsternfahrt in Hannover anlässlich der STADTRADELN-Auftaktveranstaltung am autofreien Sonntag.

Flüchtlinge und Radverkehr

Das Thema Flüchtlinge ist in vielen Kommunen allgegenwärtig. Auch im Zusammenhang mit der Frage der Mobilität tauchen einige Fragen auf. Viele Institutionen haben sich dazu bereits Gedanken gemacht und umfangreiches Informationsmaterial zusammengestellt.

Die in Deutschland geltenden Verkehrsregeln sind vielen Flüchtlingen nicht vertraut. In den Herkunftsregionen der Flüchtlinge ist oft das Verkehrsgeschehen wesentlich geringer, so dass die hohe Verkehrsdichte in Deutschland fremd und dadurch mit Gefahren verbunden ist. Wichtig ist es daher, den Flüchtlingen die wichtigsten Verkehrsregeln für das Rad fahren vertraut zu machen. Ziel ist es, dass sich die Flüchtlinge sicher im Straßenverkehr bewegen können, in dem sie die wichtigsten Verkehrsregeln und -zeichen kennen, verstehen und anwenden können.

Die umfangreichen Materialien, die daher zum Thema Radverkehr und Flüchtlinge bisher von einigen Institutionen erarbeitet worden sind, werden an dieser Stelle einmal kurz aufgezeigt.

Kontakt: Anja Heuck

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



Abb.: ADAC

„Einfach sicherer unterwegs – Die wichtigsten Verkehrsregeln in Deutschland“ vom ADAC. Der Flyer steht unter www.adac.de/stiftung zum Download zur Verfügung.



Abb.: Polizei Niedersachsen

Das Plakat „Grundregeln für Radfahrer“ von der Polizei Niedersachsen kann über die örtlichen Polizeidienststellen bezogen werden.

Mehrsprachiger Film veranschaulicht Verkehrsvorschriften rund ums Rad

Der Landkreis Grafschaft Bentheim hat in Kooperation mit der Verkehrswacht Grafschaft Bentheim e. V. und der Polizei Nordhorn einen Film erstellen lassen, der Flüchtlingen die grundlegenden deutschen Verkehrsvorschriften rund ums Fahrrad näher bringt. Unter dem Motto „Ein Bild sagt mehr als 1.000 Worte“ werden u. a. Themen rund um das verkehrssichere Fahrrad, Vorfahrtsregelungen etc. behandelt. Tim Passgang aus Schüttorf setzte die Ideen anschließend in bewegte Bilder um.

Der Film „Sicher angekommen“ erschien in den Sprachen Arabisch, Dari, Deutsch, Englisch und Urdu. Über zahlreiche Flüchtlingshelfer in der Grafschaft Bentheim und darüber hinaus wird

der Film nun verbreitet. Finanziert wurde das Projekt vom Landkreis Grafschaft Bentheim und der Verkehrswacht Grafschaft Bentheim e. V.

Der Film ist im Internet verfügbar unter: <http://www.grafschaft-bentheim.de/staticsite/staticsite2.php?menuid=1286>.



Abb.: S. 16

Zusätzlich zu Fahrradkursen für Migranten wurde ein Film in fünf verschiedenen Sprachen gedreht.

Abb.: Polizei Braunschweig



„Radfahrprüfung? Bestanden!“ von der Polizei Braunschweig/Verkehrssicherheitsberatung. Dieser Flyer liegt in acht Sprachen vor und kann über die zuständigen Polizeidienststellen zur Verfügung gestellt werden.

Abb.: ADFC



„Sicher unterwegs mit dem Fahrrad – Die wichtigsten Verkehrsregeln für Radfahrende“ vom ADFC. Der Flyer ist vorerst in sechs Sprachen verfasst worden und kann als Druckdatei unter www.adfc-niedersachsen.de/index.php?id=6648 abgerufen werden.

Abb.: UDVGdV, DVW, DVR, UKBG



„Fahrrad fahren in Deutschland – Die wichtigsten Regeln“ vom GDV, DVW, DVR und DGUV. Die Broschüre kann unter anderem von den zuständigen Verkehrswächten über die Deutsche Verkehrswacht e. V. bestellt werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, über den DVR auf der eingerichteten Internetseite www.germanroadsafety.de die Broschüre kostenfrei zu bestellen.

Das Braunschweiger Ringgleis

Mit dem Ringgleis entwickelt die Stadt Braunschweig entlang von aufgegebenen Bahnanlagen auf einer Gesamtlänge von 19 km einen die Stadt umschließenden Grüngürtel von hohem Naherholungs- und Freizeitwert mit integriertem Rad- und Fußweg.

Das Ringgleis bildet das Rückgrat der Stadt und ist gleichzeitig Motor sowie Impulsgeber für zahlreiche städtebauliche Entwicklungen im weiteren Umfeld.

Dabei werden in das nördliche, östliche, südliche und westliche Ringgleis unterschieden, die jeweils eine eigene Charakteristik aufweisen. Für jeden Bereich gibt es daher unterschiedliche Ideen und Lösungsansätze, um Trassen und angrenzende Gelände zu erschließen, für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen und die Attraktivität zu steigern.

Einige Teilbereiche, speziell das westliche Ringgleis mit dem Areal des Westbahnhofs, sind schon erfolgreich umgesetzt und wer-



Das Ringgleis umschließt die Braunschweiger Innenstadt.

den von der Bevölkerung aktiv angenommen. Verschiedene Freizeitangebote wurden direkt am Ringgleis realisiert, wie zum Beispiel der Spielplatz Gartenkamp, der Jugend- und Skatepark mit BMX-Parcours am Westbahnhof, ein Mehrgenerationenpark, der Garten ohne Grenzen sowie die denkmalgeschützte Grünanlage Jödebrunnen. Entlang der ehemaligen Schienenwege wird derzeit in Form von „Geschichts-Containern“ ein Informations-,

Kommunikations-, und Ausstellungssystem fest installiert.

Bisher konnten 6,3 km des Braunschweiger Ringgleises realisiert werden. In 2016/17 sind im Bereich des nördlichen und südlichen Ringgleises weitere Abschnitte zur Umsetzung geplant.

Kontakt: Christine Martin
Stadt Braunschweig
christine.martin@braunschweig.de

Das Lastenrad in der Stadt Oldenburg

Bundesweit rückt das Lastenrad mit all seinen Vorzügen immer mehr in den politischen und wirtschaftlichen Fokus. So wurde im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr das Forschungsvorhaben „Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr“ (Kurztitel WIV-RAD) beauftragt. Im Mai 2016 wurde der Schlussbericht dieser Studie veröffentlicht. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) überprüfte, ob mit dem Einsatz des Fahrrads Transporte und Fahrten ersetzt

werden können, die derzeit mit dem Autoverkehr durchgeführt werden. Das Fazit der Studie lautet, dass Verlagerungspotenziale für Fahrzeuge bis einschließlich 3,5 t Nutzlast auf Lastenräder in größerem Umfang vorhanden sind.

In Oldenburg ergab eine Erhebung 2012, dass über 400 Fahrzeuge als Lieferverkehr täglich die Geschäfte in der Innenstadt beliefern. Oftmals eine Herkulesaufgabe, zumal die Fußgängerzone eine sehr dichte und enge Bebauungsstruktur aufweist. Um den starken Fußgängerstrom nicht zu gefährden, darf die Anlieferung nur noch in den Früh- und Abendstunden erfolgen. Einzig Handwerker und das Zustellungsunternehmen OldenBoten (<http://www.oldenboten.de>) dürfen dann noch die Fußgängerzone befahren.

Was ist anders an den OldenBoten? Seit über 20 Jahren übernimmt das Unternehmen die Belieferung von Päckchen und Paketen unter anderem von DHL und TNT in die Fußgängerzone. Dabei kommen diverse Lastenräder und

Fahrradanhänger zum Einsatz. Nach Angaben des Unternehmens werden Distanzen zurückgelegt, bei denen das Unternehmen jährlich 25 Tonnen CO₂ einspart. Zukünftig wird auch der Paketzusteller ups seine Zulieferung im Bereich der Innenstadt/Fußgängerzone komplett von Transportern auf Lastenrad umstellen. Die Stadt hat das Unternehmen bei diesem Vorhaben mit einer Ausnahmegenehmigung für verlängerte Zustellzeiten innerhalb der Fußgängerzone sowie einer Nutzung öffentlicher Flächen als Umladestation unterstützt.

Für private Umsteiger auf ein Lastenrad bietet der Verein „Rädchen für alle(s)“ e. V. (www.lastenrad-oldenburg.de) das Ausleihen von Lastenrädern an. Die Stadt Oldenburg unterstützt den Verein mit einem finanziellen Beitrag sowie bei der Standortsuche für zusätzliche Ausleihstationen.

Kontakt: Kerstin Goroncy
Stadt Oldenburg i. O.
kerstin.goroncy@stadt-oldenburg.de

Foto: Ernst Schäfer



Lastenfahrräder von „Rädchen für alle(s)“ können kostenfrei genutzt werden.

Verbesserung einer Bestandsituation

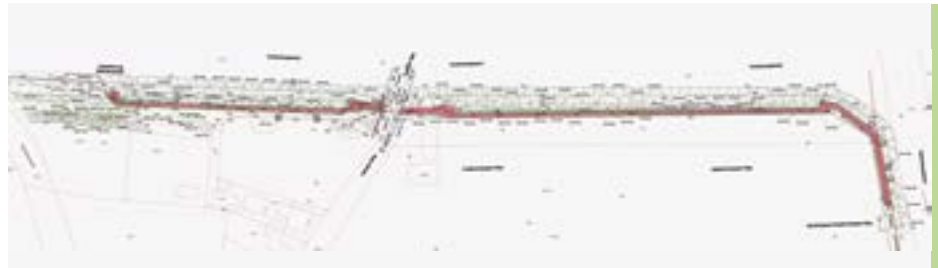
Der Radweg „Am Verbindungskanal“ ist einer der am meist frequentiertesten Radwege der Stadt Nordhorn. Er stellt innerörtliche, notwendige Radverkehrsbeziehungen her. Stadtintern wird die erforderliche Verbindung in mehrere Stadtteile und Randgebiete geschaffen. Des Weiteren werden über die Verkehrsanlage mehrere Radwanderrouten geführt, wie z. B. mehrere Grafschafter Fietsentouren und die Stadt-Land-Fluß-Route.

Der bisherige Radweg ist maximal 1,80 Meter breit, in Teilbereichen stellt sich aufgrund starker Wurzeleinwüchse die nutzbare Breite noch erheblich geringer dar. Aufgrund der bestehenden, starken Radverkehrsbelastung ist der

einseitige Zweirichtungsradschwergemäß ERA 2010 in einer Mindestbreite von 3,00 Meter anzulegen. Ziel war es zugleich, den Baumbestand der Lindenallee zu erhalten und die Nutzungseigenschaften deutlich zu verbessern. Aus diesem Grunde wurde ein zweiter paralleler Radweg zwischen der Unterführung Seeuferstraße und dem Nordeingang des Friedhofes am Heseper Weg angelegt.

Damit wird die Leistungsfähigkeit, die Sicherheit und vor allem die Führung des Radverkehrs im Stadtgebiet langfristig gewährleistet wird. Die Maßnahme wurde im Sommer 2016 erfolgreich umgesetzt.

Kontakt: Lizzi Sieck
Stadt Nordhorn
lizzi.sieck@nordhorn.de



Bauen im Bestand stellt häufig eine Herausforderung dar.

Grafik: Stadt Nordhorn



Rad-Checks in der Landeshauptstadt und der Region Hannover.

Foto: Landeshauptstadt Hannover

Rad-Check – kostenfreies Angebot in Stadt und Region Hannover

Die Landeshauptstadt und die Region Hannover bieten in der Radsaison 2016 und 2017 in Zusammenarbeit mit STEP bzw. der Bürgerinitiative Umweltschutz (BIU) Mobile Radchecks an Schulen, zu Veranstaltungen und an ausgewählten Tagen im Öffentlichen Raum an. Das eigene Rad wird gratis auf Verkehrssicherheit-tauglichkeit geprüft und ggf. im kleinen Rahmen repariert – beispielsweise Bremsen einstellen, Lichtanlage überprüfen,

Reifen aufpumpen, Fahrradhelm auf richtigen Sitz prüfen, Reflektoren anbringen oder Ketten ölen. Zudem werden Informationen rund um das Thema Fahrrad angeboten. Die Angebote werden sehr positiv wahrgenommen und gern angenommen.

Kontakt: Heiko Efkes
Landeshauptstadt Hannover
heiko.efkes@hannover-stadt.de

Lust auf Fahrrad

„Lust auf Fahrrad“ ist eine Initiative der Landeshauptstadt Hannover. Unter dem Motto „Lust auf Fahrrad“ wird die Freude am alltäglichen Fahren mit dem Rad gefördert. Der Fokus liegt sowohl auf der Förderung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur als auch auf kulturellen Themen wie Sicherheit, Kreativität und Innovationen rund ums Fahrrad. Ziel des vielfältigen Radverkehr-Programms ist es, eine fahrradfreundliche Kultur zu etablieren. Diese Fahrrad-Kultur impliziert sowohl den respektvollen Umgang miteinander als auch die klare Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr in Hannover auf mindestens 25 Prozent im Jahr 2025. Mit der Initiative wird dem

Thema Radverkehr in Hannover eine neue Präsenz gegeben, welche die Außerdarstellung sowie die Wertschätzung für das Vorhandene, die Aktivitäten der Stadt und das Engagement Anderer verbessert. Unter dem Motto „Lust auf Fahrrad, Lust auf...“ wurden vielfältige Aktionen durchgeführt, u. a. Informationstage, kostenfreie Rad-Checks, Foto-Mitmachaktionen, Gewinnspiele und Angebote im Bereich der sozialen Netzwerke. Die Resonanz in der Bevölkerung ist sehr positiv. Nähere Informationen unter: www.lust-auf-fahrrad.de und www.facebook.com/lustauffahrrad.

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



Stadtbaurat Uwe Bodemann und Patrick Kofler (Geschäftsführer helios – sustainable communication).

Foto: Landeshauptstadt Hannover



Um mehr Lastenräder im Wirtschaftsverkehr zu etablieren, wird der Kauf gefördert.

Das Grafschafter Lastenrad – Fahrradförderung im Bereich der gewerblichen Nahverkehre

Mit der vom Landkreis Grafschaft Bentheim gewährten Förderung wird das Ziel verfolgt, Arbeitgeber (und Arbeitnehmer) auf die Möglichkeiten des Transportes mit Lastenrädern aufmerksam zu machen. Die Fahrräder verfügen über einen integrierten Transportbehälter mit Werbefläche. Der Landkreis macht somit auch eine Fahrradförderung im Bereich der gewerblichen Nahverkehre möglich.

Die Beschaffung der Lastenräder wird mit 500 Euro pro Fahrrad (maximal zehn Räder pro Jahr) gefördert.

Als Voraussetzungen für den Fördernehmer wurde u. a. festgelegt, dass das Fahrrad mindestens vier Jahre betrieben wird und nur ein Fahrrad gefördert wird. Neben den Daten zum Unternehmen ist mit dem Antrag weiter darzustellen, wie das Fahrrad eingesetzt werden soll. Dabei ist herauszustellen, ob und in welcher Form Fahrten ersetzt werden, die bisher mit motorisierten Kraftfahrzeugen wahrgenommen wurden.

Durch diese Förderung sollen Lastenräder als Transportalternative im Bereich der gewerblichen Nahverkehre präserter werden.

Kontakt: Frank Adenstedt
Landkreis Grafschaft Bentheim
frank.adenstedt@grafschafft.de

Förderung von Dunkelampeln im Landkreis Grafschaft Bentheim

An den klassifizierten Straßen ist der Querungsbedarf des nicht motorisierten Verkehrs ganz besonders sorgfältig zu sichern, da hier aufgrund der Verkehrsbelastung ein erhöhtes Unfallrisiko besteht. Vor allem, wenn Schulwege oder auch das touristische Radwegenetz klassifizierte Straßen kreuzen, ist Handlungsbedarf gegeben. Diese Problematik ist oftmals im Innerortsbereich (i. d. R. in Ortsdurchfahrten) vorzufinden. Die Zuständigkeit liegt hier aber bei den kreisangehörigen Gemeinden. Um die Gemeinden dennoch zu unterstützen, hat der Landkreis im Jahr 1998 als eigene

Lösung die sog. Dunkelampel-Förderrichtlinien für Fußgänger und Radfahrer beschlossen. Der Landkreis fördert die Gemeinden mit 40 % der Baukosten bei der Einrichtung von Dunkelampeln. Bisher wurden acht Dunkelampeln innerorts in der Grafschaft mit sehr gutem Erfolg und großer Akzeptanz in der Bevölkerung installiert.

Dunkelampeln werden nur im Bedarfsfall von Fußgängern und Radfahrern aktiviert und zeigen ansonsten kein Licht.



Dunkelampeln in der Grafschaft Bentheim zeigen für den Fuß- und Radverkehr kein Dauerrot, können aber bei Bedarf ausgelöst werden.

Kontakt: Frank Adenstedt
Landkreis Grafschaft Bentheim
frank.adenstedt@grafschafft.de

1.000-Bügel-Programm der Region Hannover

„Wer besser parkt, fährt lieber Rad“ beschreibt eine von zehn Topmaßnahmen des Handlungskonzeptes Radverkehr der Region Hannover „umsteigen:aufsteigen“. Mehr Fahrradabstellplätze sowie die Modernisierung bestehender Abstellanlagen steigern die Attraktivität des Radfahrens in den Städten und Gemeinden. Die Region Hannover unterstützt dies ab 2016 durch das sogenannte Bügelprogramm: Sie bestellt und finanziert pro Jahr rund 1.000 Fahrradbügel, die die Städte und Gemeinden in eigener Verantwortung an Orten ihrer Wahl platzieren. Auch Vereine, Einzelhandel, Schu-

len, Unternehmen und andere Organisationen haben die Möglichkeit, über ihre Kommune Bügel zu bestellen.

Im ersten Jahr des Programms bestellten zwölf der insgesamt 21 Kommunen bereits knapp 1.500 Bügel, welche trotz der geplanten Begrenzung auch alle ausgeschrieben wurden. Durch die Sammelbestellung konnte ein so günstiger Einkaufspreis erzielt werden, dass im Sommer 2016 sogar weitere Bestellungen entgegengenommen wurden.

Kontakt: Sina Wenning
Region Hannover
sina.wenning@region-hannover.de



Fahrradbügel liegen zur Abholung durch Städte und Gemeinden bereit.

Rad-Netzanalyse der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg

Im Rahmen des Schaufenster-Elektromobilitäts-Projektes zum eRadschnellweg in Göttingen wurde eine systematische Befahrung und Netzanalyse der Hauptrouten des Metropolradwegenetzes durchgeführt. Das Team der Sustainable Mobility Research Group (SMRG) der Georg-August-Universität Göttingen hat knapp 2.000 km dieser Routen

mit einem Mess-Pedelec abgefahren und damit den Qualitätszustand der von den Kommunen ausgewählten Strecken erhoben. Die georeferenzierten Videoprotokolle wurden nach definierten Beurteilungskriterien zu Wegequalität, Ausbauzustand und Nutzbarkeit der Radrouten durch Pedelecs ausgewertet und in einer online-Plattform dokumentiert. „Kommunen können unter www.metropolregion.de die Online-Plattform nutzen. Das Testrad der Universität ist an den Verein „Kommunen in der Metropolregion e. V.“ übergeben worden und kann für weitere Befahrungen von Kommunen genutzt werden.

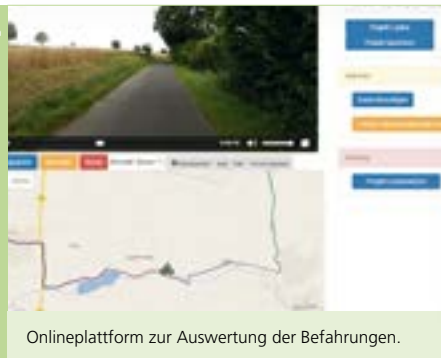
Kontakt: Sissi Karnehm-Wolf
Landkreis Göttingen
karnehm-wolf@landkreisgoettingen.de

Cloppenburg tritt kräftig in die Pedale

Zahlreiche Events stellte die Stadt Cloppenburg in diesem Jahr im Rahmen der Radwochen auf die Beine: Dazu gehörte STADTRADELN genauso wie die Ausstellung von 38 historischen Fahrrädern in den Schaufenstern der Innenstadtgeschäfte. Das Ferienprogramm für Schulkinder war verbunden mit Sicherheitstrainings und dem Aktionstag „Pimp my bike“. Im Juni zeigte Trial-Bike-Profi und „Wetten, dass ...“-Gewinner Daniel Rall bei drei Sicherheitstrainings gewagte Sprünge und Tricks. Attraktiv, kraftvoll und mit Spaß war auch das Motto beim Pumptrack und dem Cycle-Cross-Rennen.

Neben coolen Events investiert die Stadt jährlich 600.000 Euro in die Sanierung von Rad- und Fußwegen und in die Verkehrssicherheit, z. B. um Abbiegesituationen zu entschärfen, Radspuren sichtbarer zu machen und Querungen zu erleichtern. Dazu will die Stadt neue attraktive Radverkehrsverbindungen schaffen und den Komfort für die Radler, zum Beispiel mit Lufttankstellen, erhöhen. Gerade erst beauftragte der Planungs- und Umweltausschuss die Verwaltung mit einem Konzept für eine Radstation am Bahnhof.

Kontakt: Klaus Niemann
Stadt Cloppenburg
niemann@cloppenburg.de



Onlineplattform zur Auswertung der Befahrungen.

Masterplan „Zukunftsfähiger Radverkehr“ im Landkreis Göttingen

Auch nach der Fusion der Landkreise Göttingen und Osterode am Harz zum neuen Landkreis Göttingen spielt der Radverkehr bei der touristischen und verkehrlichen Entwicklung eine wichtige Rolle. Seit 2014 wird ein gemeinsamer Masterplan „Zukunftsfähiger Radverkehr“ erarbeitet. Nach der Diskussion

dieser Radverkehrsstrategie mit allen Beteiligten folgten die Rückmeldungen nahezu aller Kommunen. Nun kann der neue Kreistag die politischen Entscheidungen zur systematischen Weiterentwicklung des Radroutennetzes treffen.

Herausforderungen sind u. a. die Erschließung pedelectauglicher Alltagsrouten als strategische Achsen und Zubringer für Pendler in die Mittelzentren. Die Verkehrssicherheit in Ortsdurchfahrten wird nach systematischen Verkehrsschauen verbessert, aber auch sichere Abstellanlagen und Serviceangebote stehen im Fokus. Über mobile Radzählstellen wurden die Radverkehrsstärken an knapp 40 Messstationen erhoben. Künftig wird der Landkreis mit eigenen mobilen Messgeräten Prioritäten für den Handlungsbedarf und den Erfolg von Maßnahmen ermitteln. Näher Informationen unter: www.landkreisgoettingen.de/radverkehrskonferenz.

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



Der Masterplan „Zukunftsfähiger Radverkehr“ des Landkreises Göttingen.



Historische Fahrräder in Innenstadtgeschäften.

Hansestadt Lüneburg fördert Radverkehr mit 11 Euro pro Einwohner

Die Hansestadt Lüneburg investierte 2015 mit 809.000 Euro bzw. 11 Euro pro Einwohner so viel wie noch nie in die Förderung des Radverkehrs. So wurde auf der Hauptverkehrsachse von der Innenstadt zum Bahnhof der Radverkehr von einem zu schmalen Hochbordradweg auf einen Radfahrstreifen verlegt.

Mit dem Umbau und der damit verbundenen Öffnung einer Wehranlage für den Fußgänger- und Radverkehr konnte zudem eine völlig neue Wegeverbindung von der Ostseite der Ilmenau in Richtung Innenstadt geschaffen werden. In der Vergangenheit standen nur Verbindungen über Hauptverkehrsachsen zur Verfügung, die zudem für Viele Umwege bedeuteten.

Mit dem Neubau des Wohnparkes am Wasserturm wurden bei den Außenanlagen neue Wegeverbindungen barrierefrei hergestellt. Dies eröffnet nicht nur neue Radwegebeziehungen für Lüneburger Radler, sondern kommt auch den aus Richtung Süden kommenden touristischen Routen, wie z. B. dem Ilmenauradweg, zugute, die durch die neuen kreuzungsfreien Wege abseits von Hauptverkehrsstraßen deutlich aufgewertet werden.

Kontakt: Michael Thöring
Hansestadt Lüneburg
michael.thoring@stadt.lueneburg.de



Vor dem Umbau befand sich hier ein schmaler baulicher Radweg.



Mit Muskelkraft werden die Luft-Tankstellen im Landkreis Diepholz bedient.

„Luft-Tankstellen“ im Landkreis Diepholz

Im März dieses Jahres wurde in Syke die erste so genannte „Luft-Tankstelle“ im Landkreis Diepholz aufgestellt und durch den Landrat, Herrn Cord Bockhop, der Öffentlichkeit vorgestellt. Diese „Luft-Tankstelle“ – oder besser gesagt Luftpumpe – besteht aus einem Edelstahl-Gehäuse, einem ca. 90 cm langem Schlauch und einem Manometer. Die Pumpe ist fest am Boden befestigt und wird manuell durch Muskelkraft bedient.

Weitere „Luft-Tankstellen“ wurden in Heiligenrode (Gemeinde Stuhr), in Bruchhausen-Vilsen, in der Stadt Diepholz, in Abbenhausen (Stadt Twistringen), in der Gemeinde Wagenfeld, am Dümmer-See in der Ortschaft Hüde, in der Samtgemeinde Barnstorf und in der Stadt Bassum aufgestellt. Mit den „Luft-Tankstellen“ wird das Serviceangebot rund um das Fahrrad verbessert.

Die Standorte der „Luft-Tankstellen“ befinden sich ausschließlich an den Wegen des Fahrradleitsystems im Landkreis Diepholz. Die Pumpen wurden dort aufgestellt, wo sie einer Kontrolle unterliegen, um die Gefahr von Vandalismus und Diebstahl so gering wie möglich zu halten.

Kontakt: Hans-Heinrich Kellner
Landkreis Diepholz
hans-heinrich.kellner@diepholz.de

E-Bike-Tankstellen im Aller-Leine-Tal

Zur weiteren Stärkung des Radtourismus im Aller-Leine-Tal besteht seit 2014 ein einheitliches Versorgungsnetz mit E-Bike-Tankstellen entlang des Aller-Radwegs. Das kostenfreie Serviceangebot richtet sich an Einheimische und Besucher. Die E-Bike-Tankstellen sind für eine längere Lebensdauer robust, betriebsicher und wartungsfrei gehalten. Als Vorbild diente ein modulares System mit sechs Anschlüssen, wie es z. B. im Münsterland schon weit verbreitet ist. Die völlig unterschiedlichen Ladesysteme der verschiedenen Fahrradhersteller erfordern allerdings, dass die Nutzer ihre eigenen Ladegeräte mitführen müssen.

Mit der Fertigstellung findet man nun neben den Ladestationen an prägnanten Orten wie Radlerkirchen, Touristinformationen und gastronomischen Einrichtungen in Ahnebergen, Ahlden (Aller), Dörverden, Eickeloh, Hodenhagen, Kirchlinteln, Otersen, Rethem (Aller), Schwarmstedt und Westen. Die Ladestationen sind in der Saison vom 15. März bis 30. Oktober von 8 bis 22 Uhr frei geschaltet.

Kontakt: Alexander Bleifuß
Zweckverband Aller-Leine-Tal
zweckverband@aller-leine-tal.de



E-Bike-Tankstelle am Rathaus Rethem (Aller).



Holzsteg am Toten Moor.

Die Nordhannoversche Moorroute „Von Moor zu Moor“

Lange Zeit galt das Moor als geheimnisvoller und lebensfeindlicher Ort. Geheimnisvoll wirkt es heute noch immer, hinzugekommen ist das Wissen um seine ökologische Bedeutung. Um den besonderen Wert dieser einzigartigen Natur- und Landschaftsräume erlebbar und erfahrbar zu machen, wurde die Nordhannoversche Moorroute von der Region Hannover in enger Zusammenarbeit mit dem Naturschutz und den beteiligten Kommunen entwickelt.

Der ausgeschilderte Freizeitradweg führt auf über 100 Kilometern „Von Moor zu Moor“ und verbindet insgesamt sieben verschiedene Moorgebiete im Norden der Region Hannover. Die Moorroute nutzt weitgehend schon ausgeschilderte Wege. Aufgrund der sensiblen Moorlandschaft wurde bewusst keine Fahrradrennstrecke konzipiert.

Der komplette Routenverlauf ist in vier Etappen gegliedert. Alle vier Etappen beginnen und enden an Haltestellen im Großraum-Verkehr Hannover (GVH) und können daher im Rahmen von ausgedehnten Tagestouren oder kurzzeitigen Radausflügen befahren werden. Unterwegs laden Beobachtungstürme und Informationstafeln am Wegesrand zum Absteigen ein.

Kontakt: Bilge Tutkunkardes
Region Hannover
radwege@region-hannover.de

Der Weser-Radweg greift zu den Sternen

Die Qualitätsoffensive am Weser-Radweg ist im Endspurt auf dem Weg zur Vier-Sterne-Zertifizierung. Der ADFC beurteilt Radfernwege in verschiedenen Kategorien wie Breite des Weges, Oberflächenbeschaffenheit, Wegweisung, Routenführung und Sicherheit in jeweils 50 Kilometer-Abschnitten. Wird in einem Teilabschnitt eine Kategorie nicht erfüllt, wird der gesamte Radfernweg abgewertet.

Erstmals im Frühjahr 2016 trafen sich alle Landkreisvertreter aus drei Bundesländern. Nach der Vorstellung der Befahrungsergebnisse einigten sich die Landkreise darauf, die identifizierten und aktuell noch fehlenden Qualitätskriterien zügig umzusetzen. Sofern die Mängelliste bis Ende 2016 abgearbeitet wird, kann die Zertifizierung durch den ADFC auf der Internationalen Tourismusborse 2017 offiziell verkündet werden.

In der Kategorie „einheitliches Marketing“ kann der Weser-Radweg bereits jetzt mit vier Sternen glänzen. Der ADFC bewertet z. B. die Webseite www.weserradweg-info.de als „herausragende“ Seite unter den deutschen Radfernwegen. Die Umsetzung der Qualitätsoffensive am Weser-Radweg wird vom Land Niedersachsen finanziell gefördert.

Kontakt: Jessica Dolle
Weser-Radweg Infozentrale
c/o Weserbergland Tourismus e. V.
service@weserradweg-info.de



Radfahrer am Weser-Radweg.

Kulinarik mit Radtouren verbinden

Neun Kommunen, neun Radtouren, neun kulinarische Highlights: Von Juli bis September 2016 fand in der Wesermarsch die Veranstaltung „Runde Sache“ statt. Neun Touren wurden erstellt, die auch in abgelegene Teile des Landkreises und durch wunderschöne Landschaften führen. Gäste und Einheimische aufs Rad zu bringen und ihnen die Schönheiten des Landkreises zu zeigen, das ist die Idee hinter dieser Radveranstaltung. Nicht nur infrastrukturell, sondern auch emotional wurde das Thema Rad in Szene gesetzt. Die Touren hatten eine Länge zwischen 15 und 31 km und führten von einer Kommune zur nächsten.

Am Ziel wartete bei den Radtouren ein kulinarisches Highlight: ein Kräutergarten, ein Landcafé und eine Fischverarbeitung. Pausen gab es am Heilpflanzen-Lehrpfad, Melkhus und Milchviehbetrieb. Die Bürgermeister fungierten als Tour-Guides. Informationen finden Interessierte unter www.nordseejadeweser.de. Die Strecken sind dort auch zum Download verfügbar.

Kontakt: Tina Wulf
Touristikgemeinschaft Wesermarsch
info@nordseejadeweser.de



Unterwegs in der Wesermarsch.



Pause am Melkhus in Berne-Orth.

Radweg Deutsche Einheit

Der Radweg Deutsche Einheit ist ein Symbol für die Wiedervereinigung und das Zusammenwachsen der Infrastruktur in Deutschland. Der Radfernweg startet in der ehemaligen Bundesstadt Bonn am Sitz des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Er führt auf rund 1.100 km durch sieben Länder – von Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Hessen, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg bis nach Berlin. Nahe dem Brandenburger Tor endet der Radweg am Berliner Sitz des BMVI.

Rund 100 Highlights entlang der Strecke erzählen von Erfolgsgeschichten deutsch-deutschen Zusammenwachsens, von historischen Besonderheiten und den Menschen, die die Einheit gestalten und bieten den Radfahrenden einen repräsentativen Querschnitt zur Geschichte des wiedervereinten Deutschlands.

Der Radweg Deutsche Einheit steht für die digitale Zukunft des Radwanderns. Moderne und innovative Radstätten sollen entlang der

Strecke entstehen, die einen neuartigen Komfort an Modernität und Digitalität auf Radfernwegen bieten. Sie sind modular aufgebaut und bieten Orientierungspunkte für den Radtouristen: Öffentliches kostenfreies WLAN, digitale Informationen an Touchpads, individuelle Routenführung via App, Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder, modernste Solarzellentechnik.

Die gesamte Strecke lässt sich in 20 Etappen unterschiedlicher Längen gut befahren. Alle Etappen werden mit Längen zwischen 35 und 70 km so vorgeschlagen, dass sie für unterschiedliche Zielgruppen – vom ambitionierten Radsportler bis zur radfahrenden Familie – geeignet sind.

Auf rund 170 km verläuft der Radweg Deutsche Einheit durch Niedersachsen. In diesem Abschnitt wird der Radfernweg von den beteiligten Landkreisen mit dem Routenlogo beschildert. Entlang der Strecke werden voraussichtlich in den Städten Bad Harzburg, See-



Modell einer Radstätte am „Radweg Deutsche Einheit“.

Foto: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

sen sowie in der Gemeinde Wahnbeck drei digitale Radstätten entstehen. Die bauliche Umsetzung der Radstätten ist im Jahr 2017 vorgesehen.

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

Radhöfe im Cuxland – Service für Rad und Radler

Jeder, der schon einmal eine längere Radtour unternommen hat, kennt sie, die Radpanne. Sie tritt meist einige Kilometer entfernt von der nächsten Ortschaft auf und sorgt für allerlei Unannehmlichkeiten. Um Radtouristen bei diesem und weiteren Problemen einen guten Service bieten zu können, entstanden im Landkreis Cuxhaven bereits 2006 die Radhöfe.

Mit der Qualitätsauszeichnung Radhof werden Fahrradstationen gekennzeichnet, die über ein bestimmtes Serviceangebot verfügen. Hierzu zählen ein schneller Reparaturservice sowie die Vermietung von Rädern. Sollten Radfahrer unterwegs im Cuxland eine Panne haben, können sie sich von der Unfallstelle abholen und auf Wunsch zu ihrer Übernachtungsmöglichkeit bringen lassen. Nach abgeschlossener Reparatur erhalten die Touristen ihr zweirädriges Gefährt direkt vor die Tür geliefert. Darüber hinaus geben Mitarbeiter auch gerne Tipps zur Region und versorgen die Gäste mit Radkarten. Tourenradler haben die Möglichkeit,

das eigene Rad samt Gepäck für einen kleinen Strandspaziergang oder Altstadtbummel, sicher und kostenfrei unterstellen zu können. Ergänzt wird die Angebotspalette durch Shuttleservice und Gepäcktransfer.

Gekennzeichnet sind die Radhöfe mit einem eigenen Logo (Rad und Dach). Dieses findet sich in der Ausschilderung vor Ort wieder und zeigt den kürzesten Weg zur nächsten Serviceeinrichtung an.

Die Auszeichnung Radhof dient als Instrument der radtouristischen Service- und Qualitätssicherung. In Kombination mit weiteren Maßnahmen möchte Cuxland-Tourismus kontinuierlich die Zufriedenheit seiner Radtouristen steigern. Das Urlaubsland zwischen Nordsee, Elbe und Weser ist mit 1.300 km ausgeschildertem Radwegenetz eine beliebte Radreiseregion. Die Radfernwege Elberadweg, Weser-Radweg, Nordseeküstenradweg, Deutsche Fährstraße und die Rundtour „Vom



Ein schneller Reparaturservice gehört neben der Vermietung von Rädern zu den Leistungen der Radhöfe.

Foto: Radhof Rad&Tour Cuxhaven

Teufelsmoor zum Wattenmeer“ verlaufen direkt durch die Region. Bis Herbst 2017 entstehen zusätzlich zwölf neue Themenwege. Die Touren sind zwischen 40 und 60 km lang und eignen sich besonders gut für Tages- und Ausflugsstouren.

Kontakt: Stefanie Fuchs
Cuxland-Tourismus
s.fuchs@cuxland.de

Radverkehrsanalyse Niedersachsen – erste Ergebnisse liegen vor

Die TourismusMarketing Niedersachsen GmbH (TMN) hat in 2015 mit dem landesweiten Projekt „Radverkehrsanalyse Niedersachsen“ begonnen. Bis Ende 2017 werden automatische Zählungen mit Radzählgeräten und Befragungen von Radtouristen durchgeführt, um ein reales Abbild des radtouristischen Geschehens auf vielen Niedersächsischen Radfernwegen zu ermitteln. Ziel es ist, den Fahrradtourismus zu untersuchen und seine ökonomische Bedeutung zu belegen.

Im Fokus steht die Ermittlung marketingrelevanter Informationen zu den Fahrradtouristen selbst: Welche Radrouten nutzen sie? Wie zufrieden sind sie? Woher sind sie angereist? Aber auch die Anzahl der Radreisenden, die auf einzelnen Radfernwegen unterwegs sind sowie die durch sie verursachte Wertschöpfung sollen untersucht werden. Befragt werden Radler, die auf einem Tagesausflug sind, Radwanderer (also diejenigen, die einen Radurlaub mit wechselnder Unterkunft machen) und Region-Radler, also Radurlauber mit fester Unterkunft.

Die erste Untersuchungswelle während der Radtourismussaison 2015 hatte folgende Radfernwege im östlichen Landesteil im Fokus:

- Weser-Radweg
- Elberadweg
- Leine-Heide-Radweg
- Aller-Radweg
- Radfernweg Hamburg-Bremen
- Ilmenauradweg Lüneburger Heide

Es wurde an insgesamt 21 Standorten dauerhaft bzw. mit Kurzzeitmessungen (drei Intervalle á zwei Wochen) gezählt und an 10 Standorten über 6.000 Radtouristen befragt. Zusätzlich können in die Auswertung Daten aus Messungen und Befragungen einbezogen werden, die im Rahmen von regionalen Projekten untersucht werden.

Erste Ergebnisse der Radverkehrsanalyse Niedersachsen zeigen, dass die befragten Radtouristen den Gesamteindruck der Radwege zu über 90 % mit sehr gut oder gut bewerten. Die Oberfläche wird von ca. 80 % der befragten Radtouristen mit sehr gut oder gut, die Wegweisung ebenfalls von etwa 80 % mit sehr gut oder gut bewertet. Über 90 % der befragten Radtouristen würden die Radroute weiterempfehlen, auf der sie zum Befragungszeitpunkt unterwegs waren.

In der Saison 2016 wurde an folgenden Radfernwegen gezählt und befragt:

- EmsRadweg
- Emslandroute
- Nordseeküsten-Radweg
- Deutsche Fehnroute
- Ammerlandroute
- Internationale Dollard-Route
- Tour de Fries

Die Radverkehrsanalyse Niedersachsen läuft noch bis Ende 2017. Zum Abschluss des Projektes wird es eine Abschlussdokumentation geben. Mehr Informationen auch unter www.tourismuspartner-niedersachsen.de.

Kontakt: Karin Proell

TourismusMarketing Niedersachsen GmbH
proell@tourismusniedersachsen.de



Foto: ASV Bremen/Anja Späcker

Detailansicht einer Dauerzählstelle in Bremen am Radfernweg Hamburg-Bremen und Wümme-Radweg.



Foto: Büro Radschlag

Dauerzählstelle in Cuxhaven am Weser- bzw. Nordseeküsten-Radweg.



Foto: Büro Radschlag

Dauerzählstelle in Bremen am Radfernweg Hamburg-Bremen und Wümme-Radweg.



Foto: TMN

Befragung auf dem Leine-Heide-Radweg in Hannover im Rahmen der Radverkehrsanalyse Niedersachsen.

Kontakte

Ansprechpartnerin Radverkehr

Anja Heuck

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr (MW)
Telefon 0511 / 120-7878
anja.heuck@mw.niedersachsen.de
www.mw.niedersachsen.de

AGFK-Geschäftsstelle

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher

Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V.

c/o Region Hannover
Höltzstraße 17 | 30171 Hannover
Telefon 0511 / 92 00 71 78
info@agfk-niedersachsen.de
www.agfk-niedersachsen.de

AGFK-Vorstand

Prof. Dr. Axel Priebes

Vorsitzender
Erster Regionsrat Region Hannover
axel.priebes@agfk-niedersachsen.de

Thimo Weitemeier

1. Stellvertreter
Stadtbaurat Stadt Nordhorn
thimo.weitemeier@agfk-niedersachsen.de

Gabriele Nießen

2. Stellvertreterin
Stadtbaurätin Stadt Oldenburg
gabriele.niessen@agfk-niedersachsen.de

Manuela Hahn

Erste Verbandsrätin
Zweckverband Großraum Braunschweig
manuela.hahn@agfk-niedersachsen.de

Friedrich Kethorn

Landrat Landkreis Graftschaft Bentheim
friedrich.kethorn@agfk-niedersachsen.de

Christoph Löher

Stellv. Leiter Bauamt Landkreis Wolfenbüttel
christoph.loeber@agfk-niedersachsen.de

Frank Otte

Stadtbaurat, Stadt Osnabrück
frank.otte@agfk-niedersachsen.de

Gunnar Polzin

Leiter Abteilung Verkehr, Hansestadt Bremen
gunnar.polzin@agfk-niedersachsen.de

Christel Wemheuer,

Erste Kreisrätin Landkreis Göttingen
christel.wemheuer@agfk-niedersachsen.de

AGFK-Geschäftsführer

Edwin Süselbeck

Geschäftsführer
Tel. 0511 / 92 00 71 78
info@agfk-niedersachsen.de

AGFK-Beirat

Anja Heuck

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

Wilhelm Hamburger

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

Thomas Buchheit

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

Karsten Többen

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr (NLSTBV)
karsten.toebben@nlstbv.niedersachsen.de
www.strassenbau.niedersachsen.de

Cornelia Zieseniß

Landesverkehrswacht Niedersachsen (LVW)
zieseniess@landesverkehrswacht.de
www.landesverkehrswacht.de

Karin Proell

TourismusMarketing Niedersachsen (TMN)
proell@tourismusniedersachsen.de
www.reiseland-niedersachsen.de

Ruth Drügemöller

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

Dr. Lutz Mehlhorn

Niedersächsischer Landkreistag (NLT)
geschaeftsstelle@nlt.de | www.nlt.de

Meinhard Abel

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

Gwendolin Jungblut

Niedersächsischer Städtetag (NST)
jungblut@nst.de | www.nst.de

Dr. Stephan Hoffmann

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

Dr. Holger Kloth

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Landesgruppe Niedersachsen Bremen (VDV)
kloth@vdv.de | www.vdv.de

Dieter Schulz

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

Birgit Blaich-Niehaus

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

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

www.mw.niedersachsen.de

in Zusammenarbeit mit:
Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen
Niedersachsen/Bremen e. V.
c/o Region Hannover
Höltystraße 17
30171 Hannover

www.agfk-niedersachsen.de

2., korrigierte Auflage

Bildnachweis:
Foto Titelseite: Edwin Süselbeck.
Kartengrundlage Seite 2: (c) GeoBasis-DE/BKG. Karte erstellt durch
Wolf Irmer vom Zweckverband Großraum Braunschweig.