

Dokumentation
guter Beispiele
2012



Fahrradland Niedersachsen

Landespreis Fahrradfreundliche Kommune
2012 – Fahrradparken
und
Aktuelles zum Radverkehr



Niedersachsen

Fahrradfreundliche
Kommune
Niedersachsen



Inhaltsverzeichnis

Landespreis Fahrradfreundliche Kommune

Fahrradland Niedersachsen – Der Wettbewerb	5
Stadt Buchholz i.d.Nordheide Preisträger 2012	6–7
Stadt Göttingen	8–9
Gemeinde Wennigsen	10–11
Stadt Rotenburg (Wümme)	12
Region Hannover	13
Landespreis 2013 und 2014	14

Aktuelles zum Radverkehr

Qualitätsstandards für Abstellanlagen	15
„Hinweise zum Fahrradparken“ (FGSV)	15
Bauen und Erhalten – Radwege in Niedersachsen	16–17
Pilotvorhaben Schutzstreifen außerorts – derzeitige Situation in Deutschland	18–19
Einheitliche Erfassung von Radrouten zur Entwicklung eines Metropolnetzes	20
Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Verkehrsmittelwahlverhalten im Landkreis Graftschaft Bentheim	21
Sicher auf dem Rad! Beeinflussung der Radverkehrssicherheit mit polizeilichen Mitteln	22–23
Naturerleben von Radfahrern	24–25
Kurzinformationen	26–29
Jury des Landespreises und Kontakte	30
Die Endrundenteilnehmer des Landespreises 2012 – Fahrradparken	31





Landespreis Fahrradfreundliche Kommune

Fahrradland Niedersachsen – Der Wettbewerb

Das Fahrrad ist für viele Fahrten im innerörtlichen und zwischenörtlichen Bereich für die Nutzung im Alltag und in der Freizeit ein ideales Verkehrsmittel. Darüber hinaus hat sich der Radtourismus für viele Regionen zu einem beachtlichen Wirtschaftsfaktor entwickelt. In Niedersachsen haben sich inzwischen zahlreiche Städte, Gemeinden und Landkreise auf diese Entwicklung eingestellt und bieten auf örtlichen und regionalen Radrouten und Radverkehrsnetzen gute Bedingungen für eine sichere und attraktive Nutzung des Fahrrades. Gleichwohl stehen noch immer vielerorts Hemmnisse und Defizite einer breiteren Fahrradnutzung entgegen.

Vor diesem Hintergrund beschloss der Niedersächsische Landtag im Dezember 2000 den Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune“ auszuloben. In den zurückliegenden zehn Jahren seiner Durchführung hatten alle Kommunen die Möglichkeit sich mehr als zweimal am Wettbewerb zu beteiligen. Fast 90 Städte, Gemeinden und Landkreise haben diese Möglichkeit genutzt und eine Vielzahl guter Konzepte und innovativer Maßnahmen in den Wettbewerb eingebracht. Die bisherigen Sieger des Landespreises waren:

2002: Stadt Leer

2003: Stadt Peine

2004: Stadt Esens

2005: Stadt Syke

2006: Stadt Göttingen

2007: Grafschaft Bentheim

2008: Samtgemeinde Emlichheim

2009: Stadt Lehrte

2010: Landeshauptstadt Hannover

2011: Grafschaft Bentheim

Durch die Darstellung guter Beispiele in den jährlichen Broschüren konnten darüber hinaus Anregungen für andere Kommunen gegeben und diese zur Nachahmung motiviert werden.

Nach nunmehr zehn Wettbewerben hat das Land Niedersachsen den erfolgreichen Weg weiterentwickelt und mit einer themenbezogenen Ausrichtung des Wettbewerbs neue Impulse gegeben. Während in den zurückliegenden Jahren die gesamte Bandbreite des Radverkehrs in die Bewertung eingeflossen ist, ist in diesem Jahr erstmals ein thematischer Schwerpunkt (**Fahrradparken**) prämiert worden. Dabei wurden wie bisher die Zielsetzungen des Landtages aus dem Jahr 2000 aufgegriffen:

- Es werden weiterhin Kommunen prämiert. Neben Städten und Gemeinden können sich auch Landkreise an dem Wettbewerb beteiligen.
- Der Wettbewerb beruht auch in Zukunft inhaltlich auf der Bewertung vorbildhafter Aktivitäten zur Steigerung des Radverkehrs im Alltags- und Freizeitverkehr.

Mitglieder der Jury sind Abgeordnete der im Niedersächsischen Landtag vertretenen Parteien, Vertretern der kommunalen Spitzenverbände, des ADFC-Landesverbandes Niedersachsen sowie Verkehrsexperten. Die Endrundenteilnehmer erhalten im Rahmen einer Ortsbesichtigung durch die Jury, die Möglichkeit ihre Bewerbung zu untermauern.

Im Jahr 2012 haben sich 7 Kommunen für den Landespreis beworben. In die Endrunde kamen

Göttingen, Buchholz in der Nordheide und Wennigsen. Der Landespreis „**Fahrradfreundliche Kommune 2012**“ wurde an die Stadt **Buchholz in der Nordheide** für ihr besonderes Engagement im Bereich Fahrradparken verliehen. Der Gewinner erhielt zusätzlich zur repräsentativen Wandtafel ein Preisgeld in Höhe von 25.000 €. Die Stadt Rotenburg/Wümme erhielt für die gelungene Bike & Ride-Station am Bahnhof einen mit 1.000 € dotierten Sonderpreis.

Die vorliegende Broschüre zeigt am Beispiel des Landespreisträgers und der Endrundenteilnehmer des Jahres 2012 eine Auswahl aus dem Spektrum guter und vorbildhafter Maßnahmen aus dem Bereich Fahrradparken.

Bewertet wurden:

- Konzeptionelle Grundlagen
- Fahrradparken in der Innenstadt / im Zentrum
- Fahrradparken an öffentlichen Zielen
- Fahrradparken an Schulen
- Bike & Ride-Angebot
- Fahrradparken im Wohnumfeld
- Fahrradparken in der Zuständigkeit Dritter
- Investitionen für das Fahrradparken
- Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Fahrradparken
- Besonderheiten

Für das Jahr **2013** wird der Preis zum Thema „**Verkehrssicherheitsarbeit**“ ausgelobt, **2014** folgt das Thema „**Radtourismus**“ (vgl. S. 15).

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



1



2

1 Bürgermeister Wilfried Geiger, Herr Michael Mühlbauer und Baudirektor Joachim Wahlbrink (v.r.) aus Buchholz in der Nordheide freuen sich über die von Minister Bode überreichte Auszeichnung und den Scheck in Höhe von 25.000 €.

2 Ute Scholz – erste Stadträtin aus Rotenburg/Wümme – nimmt den Sonderpreis für die Bike & Ride-Anlage am Bahnhof von Minister Bode entgegen. Frau Heuck gratuliert mit einem Blumenstrauß zum Sonderpreis.

Stadt Buchholz i.d.Nordheide | Preisträger 2012

Dass die Teilnahme am „Landespreis Fahrradfreundliche Kommune in Niedersachsen“ die Motivation zur Radverkehrsförderung in einer Stadt noch erheblich steigern und dies zu einem überzeugenden Ergebnis führen kann, bewies der diesjährige Preisträger Buchholz in der Nordheide. Die Stadt im Norden der Lüneburger Heide mit rund 40.000 Einwohnern (Kernstadt 23.000 Einw.) war bereits im Jahr 2005 Endrundenteilnehmer und hat diesen Erfolg als Motivation gesehen, Radverkehr weiter engagiert zu fördern. So wurden im Anschluss an den damaligen Wettbewerb die Anstrengungen der Kommune auf dem gesamten Spektrum der Fahrradförderung erhöht und die ursprünglichen gesetzten Ziele z.T. sogar übertroffen.

Die zum Zeitpunkt der letzten Wettbewerbsteilnahme eingeplanten finanziellen Mittel für den Radverkehr wurden (mehr als) ausgeschöpft. Sie flossen vor allem in den Wegebau, aber auch das Fahrradparkangebot konnte deutlich verbessert werden. Für dieses Segment der Radverkehrsförderung gibt es in Buchholz eigene Haushaltsstelle „Bau von Fahrradabstellanlagen“. In den Jahren 2004 bis 2011 wurden rund 280.000 Euro in die Erweiterung der Fahrradabstellanlagen investiert.

Eine große Stärke der Stadt liegt in der Ausstattung der Innenstadt bzw. aller öffentlichen Ziele mit anspruchsgerechten Fahrradabstellanlagen: Das Konzept zur Optimierung der Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt wurde in den letzten Jahren konsequent umgesetzt und wird (initiiert durch politische Anträge) regelmäßig weiterentwickelt. So wurden an Standorten, an denen die Nachfrage am höchsten war, weitere Fahrradbügel aufgestellt, vorzugsweise in den Eingangsbereichen der Fußgängerzone. Weitere Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt werden nach Abschluss größerer Bauvorhaben entstehen. Außerhalb der Innenstadt wurden beispielsweise das Schwimmbad (200 Abstellplätze) und die neue Nordheidehalle (66 Abstellplätze) vollständig mit Anlehnbügeln ausgestattet.

Eine größere Hürde stellt das Fahrradparken auf privaten Flächen dar. Aber auch hier konnten schon erfolgreich Lösungen gefunden werden wie z.B. vor der Post. Neue, öffentlich zugängliche Abstellanlagen konnten auf privatem Grund errichtet werden, die sowohl den Radfahrern zu Gute kommen als auch den Fußgängern dienen, die nicht mehr von auf den Gehwegen abgestellten Fahrrädern beeinträchtigt werden. In der Innenstadt stellt die Stadt auch auf anderen privaten Flächen Anlehnbügel auf, sofern die Eigentümer damit einverstanden sind. Mittel- bis langfristig sind weitere Optimierungen durch Kooperationen mit privaten Eigentümern vorgesehen. Im Rahmen von Genehmigungsverfahren wird durch Beratung versucht, die Investoren davon zu überzeugen, beim Bau von Fahrradabstellanlagen Anlehnbügel einzusetzen.

Seit Anfang 2012 wird, ebenfalls auf der Grundlage von politischen Anträgen, ein Konzept zur Verbesserung der Fahrradparksituation an den Bahnstationen entwickelt. Nach mehreren Erweiterungen der Abstellanlagen zeigte sich, dass jede Angebotsverbesserung zu starken Steigerungen der Nachfrage führt, die mittlerweile schon in kurzer Zeit die Kapazität der Angebotsvermehrung übersteigt. Besonders die Nachfrage nach abschließbaren Abstellplätzen ist in den letzten Monaten enorm angestiegen. Die Erweiterung der Kapazität von abschließbaren Angeboten wie Fahrradboxen wird deshalb in Zukunft ein Schwerpunkt der Radverkehrsförderung sein. Bereits heute stehen am Buchholzer Bahnhof an vier (von fünf) Zugängen 170 abschließbare Stellplätze in Form von Sammelkäfigen zur Verfügung, 32 weitere abschließ-

bare Abstellanlagen gibt es an einem weiteren Haltepunkt. Sämtliche dieser (kostenlosen) Plätze sind derzeit vollständig vergeben, ebenso wie die 15 kostenpflichtigen Fahrradboxen am Bahnhof Buchholz.

Um den steigenden Bedarf an Bike & Ride - Plätzen zu decken, plant die Stadt für die nächsten Jahre zahlreiche Aktivitäten. Am Bahnhof Buchholz sollen kurzfristig durch Umrüstung zusätzliche Abstellplätze in zwei Sammelkäfigen geschaffen werden. Am Hauptzugang des Bahnhofes werden zudem 60 weitere Einzelboxen aufgestellt, für die bereits Fördermittel des Landes Niedersachsen beantragt wurden. Mittelfristig werden bedarfsgerechte Ergänzungen auch an den übrigen Bahnstationen erfolgen. Ob mittelfristig auch der Bau einer Fahrradstation am Bahnhof Buchholz möglich ist, wird derzeit erneut geprüft. Zwar scheiterte vor einigen Jahren ein erster Anlauf, da aber ein immer stärkerer Bedarf nach vandalismussicheren Abstellplätzen festzustellen ist, gewinnt das Thema wieder an Bedeutung.

In einer Ortschaft war in den letzten Jahren zu beobachten, dass viele Schulkinder mit dem Rad zur Bushaltestelle fahren. Die Politik forderte daher in einem interfraktionellen Antrag die zusätzliche Aufstellung von Fahrradabstellanlagen an den Bushaltestellen. Daraufhin wurden alle Haltestellen des Stadtbussystems überprüft, inwieweit das Errichten von Abstellanlagen dort sinnvoll ist. Die Vorgehensweise sollte sich nicht ausschließlich am bestehenden Bedarf orientieren, sondern im Sinne einer Angebotsplanung auch die Nachfrage für die Kombination





3



4



5

von Rad und Bus wecken. An acht Haltestellen wurden daraufhin „präventiv“ Anlehnbügel aufgestellt, welche unterschiedlich stark, aber insgesamt gut angenommen werden.

Die Ausstattung und Dimensionierung der Abstellanlagen an Buchholzer Schulen variiert stark. Die Abstellanlagen am Schulzentrum (Zuständigkeit beim Landkreis) dient der Stadt als Vorbild. Die neuen Abstellanlagen sind gut einsehbar vor dem Schulgebäude angelegt und unterliegen somit einer guten sozialen Kontrolle. Probleme mit dem Fahrraddiebstahl oder Vandalismusschäden sind dadurch kaum noch zu verzeichnen. Aufgrund der hohen Auslastung sollen die Abstellanlagen in Zusammenhang mit der geplanten Erweiterung der IGS ergänzt werden.

Um den Buchholzern auch weiterhin ein gutes Angebot an Fahrradabstellanlagen bieten und bedarfsorientiert planen zu können, wird die Auslastung der Fahrradabstellanlagen regelmäßig überprüft. In der Innenstadt wurden zuletzt in den Jahren 2008 und 2009 entsprechende Erhebungen durchgeführt, die Anlagen am Bahnhof werden jährlich kontrolliert. An anderen Standorten, wie z. B. an Bushaltestellen, werden die Auslastungen stichprobenartig erfasst.

Wild abgestellte Fahrräder stellen in Buchholz kein wesentliches Problem dar. Sie werden seitens der Stadt als Hinweis dafür verstanden, an welchen Standorten noch Abstellanlagen zu ergänzen sind. „Fahrradleichen“ an größeren Anlagen werden in unregelmäßigen Abständen entfernt.

Über Bau und Fertigstellung neuer Fahrradabstellanlagen werden Bürger in den öffentlichen Rats- und Ausschusssitzungen sowie über Pressemitteilungen informiert. Diese erfolgt meist im Zusammenhang mit der Einweihung neuer Anlagen durch den Bürgermeister. Auf der Internetseite der Stadt können sich interessierte Nutzer zu praktischen Fragen, wie beispielsweise über die Schlüsselausgabe für die Fahrradboxen informieren.

Auf dem Gebiet Fahrradparken ist die Stadt Buchholz bereits heute sehr gut aufgestellt. Insbesondere die Einbeziehung vieler Akteure wie Einzelhandel oder die gezielte Ansprache von Wohnungseigentümern sowie die systematische Herangehensweise an das Handlungsfeld „Fahrradparken“ zeichnen die Stadt Buchholz in der Nordheide als diesjährigen Preisträger aus.

Um an den Bahnhöfen die steigende Nachfrage zu decken und anderswo noch weitere Potenziale auszuschöpfen, sind dennoch auch zukünftig Anstrengungen erforderlich. Die diesjährige Preisträgerschaft als „Fahrradfreundliche Kommune in Niedersachsen“ wird hierfür zweifellos Ansporn sein.

- 1 Öffentliche Gebäude sind in Buchholz mit anspruchsgerechten Fahrradabstellanlagen ausgestattet (Beispiel Rathaus).
- 2 Abstellanlage vor der Post wurde durch eine Kooperation mit dem Privateigentümer des Grundstücks ermöglicht.
- 3 Die Fahrradboxen am Bahnhof Buchholz sind derzeit vollständig belegt. 60 weitere Boxen werden in Kürze aufgestellt.
- 4 Am Bahnhof Buchholz stehen Radfahrern u.a. 264 überdachte Stellplätze an Bügeln zur Verfügung. Hier, am Hauptzugang zum Bahnhof, könnte in einigen Jahren die Fahrradstation errichtet werden.
- 5 Auch private Einzelhändler erkennen zunehmend die Bedeutung des Fahrrades auf Einkaufswegen. Bezüglich der Gestaltung anspruchsgerechter Anlagen hat die Stadt jedoch noch vielfach Überzeugungsarbeit zu leisten.
- 6 Überall im innerstädtischen Bereich finden sich kleinere Einheiten anspruchsgerechter Anlehnbügel.
- 7 Die Abstellanlagen Schulzentrum 1 in Buchholz sind gut einsehbar und unterliegen daher einer hohen sozialen Kontrolle, welche vor Diebstahl schützt. Der Zaun um die Anlagen schützt außerdem die Räder vor versehentlicher Beschädigung beispielsweise beim Ballspielen.



6



7

Stadt Göttingen

In der Universitätsstadt Göttingen mit ihren knapp 130.000 Einwohnern ist der Radverkehr mit einem Anteil von 27 % im modal split bereits ein bedeutendes Verkehrsmittel. Entsprechend groß ist in der Stadt auch der Bedarf an anspruchsgerechten Abstellanlagen.

Um das Angebot an die Nachfrage anzupassen, werden in Göttingen alle fünf Jahre die Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt und am Bahnhof hinsichtlich Auslastung, Kapazität, Art der Abstellanlage und frei stehende Fahrräder erfasst. Kontinuierlich werden außerdem Hinweise aus der Bevölkerung, der Einzelhandelsvertretung Innenstadt („ProCity“) und der Interessensvertreter der Radfahrer (VCD, ADFC) entgegen genommen, ausgewertet und nach Lösungen gesucht.

Im Innenstadtleitbild der Stadt aus dem Jahr 2011 sind grundlegende Aussagen zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr in der Innenstadt enthalten, u.a. auch zur räumlichen Verteilung und Erweiterung der Fahrradabstellanlagen. Diese Aussagen werden im aktuell beschlossenen Fahrradparkkonzept konkretisiert. Neue Bike&Ride-Anlagen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes sind in dem neuen Konzept ebenso ein Thema wie der zukünftige Umgang mit sogenannten „Schrotträdern“, eine Optimierung der Fahrradparksituation in der Innenstadt, eine geplante Informationskampagne zur Lenkung des Abstellaufkommens, Möglichkeiten zur Verpflichtung zum Vorhalten von Fahrradabstellanlagen bei Baumaßnahmen sowie ein Zeitplan für die Projektumsetzung und die Finanzierung.

Das Fahrradparkkonzept wurde im Vorfeld mit den Vertretern des VCD und ADFC diskutiert. Während der politischen Diskussion wurde es dem Zusammenschluss der Einzelhändler in der Innenstadt (Pro City) vorgestellt und gemeinsam erörtert.

Auch eine Umwandlung gebührenpflichtiger innerstädtischer Kfz-Stellplätze in Flächen für Fahrradabstellanlagen ist im Konzept vorgesehen. Bei der geplanten Evaluierung dieser Maßnahme wird sich zeigen, ob die gesteigerte Nachfrage dann weitere Umwandlungen von Kfz-Stellplätzen begründet.

Die Innenstadt von Göttingen ist mit knapp 1.400 Fahrradabstellplätzen (außerhalb des Bahnhofsbereiches) sehr gut ausgestattet. Überwiegend handelt es sich dabei um Rahmenhalter ohne Überdachung. Der Austausch sämtlicher alter Vorderradhalter im öffentlichen Raum der Innenstadt soll noch im Jahr 2012 abgeschlossen werden.

Um der steigenden Nachfrage an Fahrradabstellplätzen in der Innenstadt nachkommen zu können, kooperiert die Stadt auch mit Dritten. Ein gelungenes Beispiel dafür sind Absprachen mit einem Einzelhändler, dessen Angebot an Fahrradabstellanlagen bisher nicht dem Bedarf entsprach. Es wurde vereinbart, dass er das Angebot auf den privaten Flächen kurzfristig verbessert. Durch die zusätzliche Schaffung von 32 neuen Abstellmöglichkeiten sollen so die Anlagen im Straßenraum im Umfeld des Geschäftes entlastet werden. Bereits im Jahr 2007 wurden durch den städtischen Baubetriebshof

46 Anlehnbügel in der Innenstadt installiert. Die Kosten dafür übernahmen zahlreiche Einzelhändler. Die angeschafften Anlehnbügel konnten mit entsprechenden Sponsorenschildern gekennzeichnet werden. Mittelfristig soll zusätzlich der Dialog mit den Kirchen der Innenstadt gesucht werden. Ziel dieser Gespräche ist es, neue Flächen für Abstellanlagen auf den zentralen Kirchenplätzen zu gewinnen.

Der Problematik „Fahrradleichen auf dem Bahnhofsvorplatz“ begegnet die Stadt durch die Markierung der Fahrräder und Entfernung nach zweimonatiger Frist durch den Bauhof. In der Göttinger Innenstadt außerhalb des Bahnhofes sind Fahrradleichen eher selten zu finden. Hier sind eher verkehrsgefährdend „wild“ abgestellte Fahrräder zu finden, die entfernt werden müssen.

Die Ausstattung der Schulen mit anspruchsgerechten Fahrradabstellanlagen variiert. Die Leinebergerschule (Grundschule) besitzt viele, aber qualitativ nicht sehr hochwertige Abstellanlagen (Vorderradhalter ohne Überdachung). Am Theodor-Heuss-Gymnasium können Schüler und Lehrer ihr Fahrrad im videoüberwachten Fahrradkeller der Schule abstellen. Am zentralen Hörsaalgebäude der Universität befinden sich knapp 800 Stellplätze für Fahrräder, der überwiegende Teil davon als Rahmenhalter ausgeführt. Insbesondere für die Schulen hat die Stadt bereits den weitergehenden Handlungsbedarf erkannt und will in den kommenden Jahren zu einer deutlichen Angebotsverbesserung beitragen.

Am Bahnhof in Göttingen können Pendler ihr Fahrrad entweder an einem der 200 Vorderradhalter auf der Bahnhofswestseite, an den 672 Stellplätzen mit Rahmenhaltern oder in der gebührenpflichtigen Fahrradstation abgeben. Diese bietet Stellplätze für 715 Fahrräder und ist derzeit zu ca. 56 % ausgelastet. Für Studenten sind ermäßigte Monats- und Jahreskarten erhältlich. Weitere Serviceeinrichtungen, die an der Radstation angeboten werden, sind ein Fahrrad- sowie ein Anhängerleih, eine Reparaturwerkstatt und ein Zubehörshop. Um das



Angebot auf dem Bahnhofsvorplatz, das bei Weitem nicht der Nachfrage entspricht, zu erweitern, sollen neue Reihenabstellanlagen die heutigen Anlehnbügel ersetzen. Im Frühjahr wurden drei verschiedene Modelle probenhalber auf dem Bahnhofsvorplatz aufgestellt. Die Bevölkerung hatte die Gelegenheit diese zu testen und durch Stimmabgabe das geeignetste Modell auszuwählen.

Für Abstellanlagen an Bushaltestellen wird in Göttingen derzeit kein Bedarf gesehen, da Fahrgäste ihr Fahrrad kostenlos im Bus mitnehmen dürfen.

Innerhalb einiger Wohngebiete im Innenstadtbereich sind für das Jahr 2012 neue Fahrradabstellanlagen vorgesehen. Durch Anwohner einer dieser Wohnstraßen wurde bereits gegenüber der Stadt der Wunsch nach Abstellanlagen geäußert. Bei neueren Bauvorhaben wird durch die untere Bauaufsicht der Stadt Göttingen darauf geachtet, dass die Vorgaben der Niedersächsischen Bauordnung (§ 44 (7)) eingehalten werden.

Im Rahmen des Projektes „Betriebliches Mobilitätsmanagement“, welches die Stadt Göttingen als Aufgabenträger für den städtischen ÖPNV in Zusammenarbeit mit dem benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger ZVSN und dem Verkehrsverbund Südniedersachsen durchführt, werden individuelle Maßnahmenpakete für die Unternehmen entwickelt, welche bei entsprechendem Bedarf auch Vorschläge zur Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder beinhalten.



3a



3b

Im Bereich Öffentlichkeitsarbeit ist die Stadt Göttingen sehr aktiv. So gab sie einen Fahrradstadtplan für die Innenstadt heraus, in welchem alle vorhandenen Abstellanlagen mit Angaben zur Kapazität angegeben werden. Die Stadt erhofft sich, dass auf diese Weise mehr Fahrräder an den bislang weniger bekannten und damit auch weniger genutzten Standorten abgestellt werden und dies zu einer Entlastung der bekannten Anlagen führt. Nach Umsetzung des Fahrradabstellanlagenkonzeptes sollen Radfahrer auch an den überlasteten Standorten über weniger bekannte Standorte in der Nähe informiert werden. Der Fahrradstadtplan erfährt daraufhin eine entsprechende Aktualisierung. Durch das Fahrradständer-sponsoring im Jahr 2007 waren auch regelmäßige Berichte zum Fahrradparken in der lokalen Presse zu finden, so dass das Thema in der Bevölkerung präsent ist.

Der Erfolg der intensiven Radverkehrsförderung zeigt sich überall in Göttingen. Der fließende und ruhende Radverkehr prägt das Stadtbild. Hieraus resultieren aber auch Probleme, denn die Flächenkapazitäten sind insbesondere in der Innenstadt sehr begrenzt. Durch das systematische Herangehen an diese Problematik und das gezielte, oft gemeinsame Suchen nach Lösungen mit vielen Akteuren konnten im neuen Fahrradparkkonzept diverse Lösungen zur Verbesserung der Fahrradparkersituation aufgezeigt werden. Die Realisierung aufgrund des bereits erfolgten politischen Beschlusses und der bereitstehenden finanziellen Mittel steht unmittelbar bevor. In diesem Jahr reichten die Bemühungen nicht zu einer Preisträgerschaft im Wettbewerb Fahrradfreundliche Kommune in Niedersachsen, aber die beschriebenen Maßnahmen sind auch für andere Städte als vorbildlich anzusehen.

1 Im Jahr 2007 wurden einige Anlehnbügel gesponsert und mit einer entsprechenden Sponsorenplakette versehen.

2 Rahmenhalter finden sich in Göttingen überall im zentralen innerstädtischen Bereich.

3a 3b Göttinger Radstation am Bahnhof (Foto: Stadt Göttingen).

4 Aufstellung von vier verschiedenen Modellen von „Reihenabstellanlagen in Hoch-/Tief-Aufstellung“ im Frühjahr 2012 zur Erprobung durch die Bevölkerung (Foto: Stadt Göttingen).

5 Fahrradabstellanlagen an der Uni.

6 Fahrradkunst in unmittelbarer Nähe einer Fahrradabstellanlage der Universität.



4



5



6

Gemeinde Wennigsen

Wie viele andere Kommunen leidet auch die 14.500 Einwohner starke Gemeinde Wennigsen in der Region Hannover unter ihrer Finanzmittelknappheit. Dank des ehrenamtlichen Engagements vor Ort, einer guten Vernetzung der Akteure untereinander sowie mit der Region und dem Land ist dennoch eine kontinuierliche Radverkehrsförderung möglich.

Mit Hilfe von Bürgern, politischen Gremien und Vereinen - hervorzuheben ist hier die umfangreiche Vorarbeit des örtlichen ADFC – wurde ein ganzheitliches Konzept zur Radverkehrsförderung entwickelt. Im Jahr 2008 beschloss der Rat den kommunalen Radverkehrsplan, welcher Grundstein für eine systematische Radverkehrsförderung in der Gemeinde Wennigsen ist. Ein Kapitel darin widmet sich ausschließlich der Verbesserung des Fahrradparkens im öffentlichen und privaten Bereich.

Auf dieser im kommunalen Radverkehrsplan geschaffenen Grundlage wurde im Folgejahr das „Gesamtkonzept Fahrrad-Parken“ entwickelt und schrittweise umgesetzt. Dieses berücksichtigt diverse Einkaufsbereiche, mehrere Freizeitziele, Betreuungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Verknüpfungen zum ÖPNV. Dies ist als bemerkenswert anzusehen, da sich Wennigsen aufgrund seiner ländlichen Strukturen nicht gezwungenermaßen dem Thema stellen muss, sondern dieses aus Überzeugung tut. Im Rahmen des Konzeptes wurden in den Jahren 2008-2011 bei allen Abstellanlagen im öffentlichen Raum die vorhandenen Felgenklemmen gegen Rahmenhalter ausgetauscht und die Kapazitäten vielfach er-

weitert. An allen öffentlichen Einrichtungen wurden Fahrradbügel aufgestellt. Inzwischen steht für jeweils 14,4 Einwohner eine sichere Fahrrad-Abstellmöglichkeit zur Verfügung, womit Wennigsen Spitzenreiter in der Region Hannover ist.

Möglich wurden diese Maßnahmen durch eine Investitionssteigerung für Fahrradabstellanlagen. Trotz knapper finanzieller Ressourcen haben sich die jährlich investierten Mittel für das Fahrradparken seit dem Jahr 2009 von 5.000 Euro (0,35 Euro/EW) auf 13.050 Euro (0,90 Euro/EW) im Jahr 2011 erhöht.

Im zweiten Halbjahr 2011 wurden alle Anlagen im „Kataster der Fahrradparkplätze der Gemeinde Wennigsen“ dokumentiert. Dieses soll nachfolgend alle drei Jahre vom ADFC überprüft werden. Zudem hofft die Gemeinde auf Anregungen der Bürger, welche über ein Mängelformular auf der Internetseite der Gemeinde oder beim „Runden Tisch Radverkehr“ gemeldet werden können.

Mit dem Ziel, die Nutzung des Fahrrades zum Einkaufen für die Bevölkerung attraktiver zu gestalten, wurde im Jahr 2009 auf Initiative des ADFC und gemeinsam mit der „Wirtschaftlichen Interessengemeinschaft Wennigsen“ (WIG) eine Arbeitsgruppe gegründet. Insgesamt 140 Einzelhändler, Ärzte und Dienstleistungsunternehmen im Gemeindegebiet wurden angeschrieben und über die Vorteile von Anlehnbügeln informiert. Gleichzeitig bot die Arbeitsgemeinschaft eine Sammelbestellung von Anlehnbügeln an. Das Aufstellen der er-

sten 20 Bügel wurde gesponsert. Insgesamt wurden durch diese Kampagne 41 Anlehnbügel bestellt. Diese Maßnahmen wurden verknüpft mit einer Werbeaktion. Plakate mit wechselnden Fotos von Wennigser Prominenten auf dem Fahrrad vermitteln, wie gut man mit dem Fahrrad einkaufen fahren kann. Noch immer hängen die Plakate in den Schaufenstern der Geschäfte, die sich an der Aktion mit dem Motto „Einkaufen in Wennigsen mit dem Rad – schnell, günstig, umweltfreundlich“ beteiligten.

Dem wilden Abstellen von Fahrrädern begegnet Wennigsen, indem die Kommune dafür sorgt, dass an betreffender Stelle sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden. Als vermehrt Wildparker vor einer Apotheke und einem Drogeriengeschäft festgestellt wurden, baute die Gemeinde dort einen Kfz-Parkplatz zu einem Fahrradparkplatz mit vier Anlehnbügeln um. Die Bügel wurden von den Geschäftsleuten finanziert und vom örtlichen Bauhof angebracht. Diese Umrüstung des Kfz-Stellplatzes zu acht Fahrradabstellplätzen war ein Highlight der Aktion „Einkaufen in Wennigsen mit dem Rad“ und erhielt viel Zustimmung in der Bevölkerung.

An allen Schulen und den meisten Kindergärten im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Wennigsen wurden in den letzten Jahren die Vorderradklemmen gegen neue Anlehnbügel ausgetauscht. Die Stellplätze an den Schulen sind überwiegend überdacht.



1



2a



2b



Vorher

3a



Nachher

3b



4

An der S-Bahn-Station Bahnhof Wennigsen wurde im Jahr 2011 mit Landes-Fördermitteln durch die Region eine Fahrradgarage gebaut. Nach Fertigstellung ging sie in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinde über. Die Schlüssel werden durch die Gemeinde an Pendler mit Monatskarte kostenfrei gegen einen Pfand verliehen. Die Fahrradgarage bietet 96 Stellplätze. In Ergänzung zu den übrigen 200 Bike & Ride-Plätzen am Bahnhof wird den Pendlern so eine gute Möglichkeit geboten, ihren Weg mit Bahn und Rad zurückzulegen. Dass dieses Angebot angenommen wird, zeigt sich in der derzeitigen Auslastung der Garage von 80% der vorhandenen Plätze. Auch die Kombination von Fahrrad und Bus wird in Wennigsen gefördert. So befinden sich direkt angrenzend an drei Bushaltestellen und bei fünf weiteren Haltestellen in unmittelbarer Nähe Abstellanlagen mit insgesamt 62 Fahrradstellplätzen. Entsprechend dem „Gesamtkonzept Fahrrad-Parken“ werden Abstellanlagen an zentral gelegenen Bushaltestellen aufgestellt, sofern sie ein hohes Aufkommen an Beförderungsgästen aufweisen.

Eine Verbesserung der Fahrradparksituation in der Gemeinde Wennigsen wird verstärkt über verschiedenste Formen der Öffentlichkeitsarbeit und der Kommunikation gefördert. Im Anschreiben an alle Arbeitgeber im Gemeindegebiet im Rahmen der Aktion „Mit dem Rad zur

Arbeit“ spricht sich die Gemeinde gleichzeitig für gute Abstellanlagen am Arbeitsplatz aus. Einzelgespräche mit den Schulleitungen haben zur Verbesserung der Fahrradparksituation an der betreffenden Schule geführt. Eine entsprechende Pressearbeit soll weiterhin Dritte dazu veranlassen, gute Abstellanlagen an Quellen und Zielen des Radverkehrs zu schaffen. Auf den Internetseiten der Gemeinde Wennigsen gibt es ein umfangreiches Serviceangebot mit Hintergrundinformationen für Interessierte: www.wennigsen.net/freizeit-und-tourismus/radverkehr.html

Auch wenn es in diesem Jahr nicht für eine Preisträgerschaft im Wettbewerb Fahrradfreundliche Kommune in Niedersachsen reichte, wird der Gemeinde Wennigsen ein überdurchschnittliches Engagement im Bereich Fahrradparken zugesprochen. Besonders beeindruckend sind die zahlreichen Kooperationen, welche auch bei schwieriger Finanzlage Aktionen zur Radverkehrsförderung ermöglichen und vorbildhaft für viele Kommunen sein können.

- 1 *Das Aufstellen von vier Anlehnbügel (acht Fahrradstellplätze) bei Wegfall eines Kfz-Stellplatzes kam in der Bevölkerung sehr gut an. Zur Einweihung schnitt die WIG-Vorsitzende ein rotes Band durch und signalisierte so, welchen Stellenwert dieser Maßnahme zukommt (Foto: Gemeinde Wennigsen).*
- 2a *Vor einem Friseursalon in der Haupteinkaufstraße wurden im Rahmen der Aktion „Einkaufen mit dem Rad in Wennigsen“ Anlehnbügel installiert.*
- 2b *Ein Plakat im Schaufenster weist auf die Teilnahme bei der Aktion hin.*
- 3a 3b *Am Wennigser Wasserpark werden den Badegästen 146 anspruchsgerechte Abstellplätze angeboten. Früher standen hier Felgenkiller (Foto: Gemeinde Wennigsen).*
- 4 *Wenn die Platzverhältnisse nicht ausreichend sind, wird ein Anlehnbügel auch schon einmal längs aufgestellt.*
- 5 *Fahrradparken am Waldparkplatz, auch hier findet sich eine gut angenommene Abstellanlage, die vorrangig von Radfahrern genutzt wird, die eine Wanderung machen möchten.*
- 6a 6b *Turnhalle im Lindelfelde (Grundschule Wennigsen): Anlehnbügel in unterschiedlicher Höhe bieten auch für Kinderfahrräder ein optimales Angebot (Foto: Gemeinde Wennigsen).*



5



Vorher

6a



Nachher

6b

Stadt Rotenburg (Wümme)

Um die Kombination von Fahrrad mit Öffentlichen Verkehrsmitteln für Pendler so attraktiv wie möglich zu gestalten, ist es wichtig, an den Bahnhöfen und Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs attraktive Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen. Dies ist der Stadt Rotenburg mit ihrer Bike & Ride-Anlage am Bahnhof vorbildlich gelungen und wurde mit dem in diesem Jahr erstmals vergebenen „Sonderpreis Fahrradfreundliche Kommune“ belohnt.

Die Anlage fällt zunächst durch ihre besondere architektonische Gestaltung mit einem Pultdach auf. Durch die integrierten farblichen Lichtkuppeln wird tagsüber eine natürliche Beleuchtung mit farblichen Akzenten ermöglicht. Die Unterseite des Daches, welche aus hellem Kiefernholz gefertigt ist, wird außerdem durch uplights (Bodenstrahler) angestrahlt, so dass über die Reflektion des Daches eine gleichmäßige Beleuchtung entsteht. Das Dach ist mit einer Photovoltaikanlage ausgestattet, die von der Straße aus nicht einsehbar ist. Eine Anzeigetafel an der Fassade des Kioskes gibt Aufschluss über den Ertrag der Anlage.

Neben diesen architektonischen Besonderheiten, die auch als Wertschätzung für den Radverkehr zu sehen sind, ist der gewählte Standort bemerkenswert. Die Bike & Ride-Anlage befindet sich unmittelbar an den Gleisen im zentralsten Bereich des gesamten Bahnhofs. So kommt sie u.a. dem Bedürfnis der Radfahrer entgegen, möglichst kurze Fußwege zurück zu legen. Oft stehen diesem Anspruch aber gerade im Bahnhofsbereich andere Nutzungsansprüche entgegen. In Rotenburg (Wümme) waren sich jedoch Politik, Verwaltung und Bevölkerung darüber einig, dass bei der Umgestaltung des Bahnhofes dem Fahrradparken ein besonders hoher Stellenwert zukommen muss. Bei der Platzwahl erhielt die 2008/2009 im Zuge der Umgestaltung des gesamten Bahnhofsbereiches neu errichtete Bike & Ride-Anlage sowohl gegenüber dem PKW- als auch gegenüber dem Busverkehr Vorrang. Die Anlage bietet damit den Fahrradfahrern direkt am Bahnsteig 64 abschließbare Einzelboxen sowie 179 Anlehnbügel.

Zum Schutz gegen Diebstahl und Vandalismus ist es von Vorteil, im Umfeld der Anlagen für ein hohes Maß an sozialer Kontrolle zu sorgen.

Der an den Bahnhof Rotenburg und die Fahrradabstellanlagen angrenzende Kiosk macht dies möglich. Für eine angenehme Belebung des Umfeldes sorgt zusätzlich das Reisezentrum sowie der vom Schließdienst kontrollierte Warteraum.

In Rotenburg ist eine sehr attraktive und architektonisch hochwertige Bike & Ride-Anlage entstanden, welche Pendlern eine gute Möglichkeit bietet, einen Teil ihres Arbeitsweges mit dem Rad zurückzulegen. Die deutliche Betonung durch die architektonische Gestaltung der Anlage sorgt dafür, dass sie auf dem Bahnhofsvorplatz sehr präsent ist und so auch für die Kombination Fahrrad und Bahn wirbt. Die Maßnahme hat die Jury vor Allem durch die deutliche Betonung des hohen Stellenwertes des Fahrradparkens an dem wichtigen Zielpunkt Bahnhof überzeugt.



- 1 Mit der Bike & Ride-Anlage in Rotenburg besteht für die Pendler eine attraktive Möglichkeit zur Kombination von Fahrrad und Bahn (Foto: PR Fotodesign, Britta Pohl).
- 2 Die direkte Lage am Bahnsteig ermöglicht für die Nutzer der Bike & Ride-Anlage kurze Wege (Foto: PR Fotodesign, Britta Pohl).
- 3 Bodenstrahler, welche das helle Kieferndach anstrahlen, sorgen für eine gleichmäßige Beleuchtung der Anlage (Foto: PR Fotodesign, Britta Pohl).
- 4 Fahrräder können in den 64 Fahrradboxen diebstahlsicher untergebracht werden.
- 5 Der angrenzende Kiosk sorgt für eine belebte Umgebung und somit für eine hohe soziale Kontrolle der Anlage (Foto: PR Fotodesign, Britta Pohl).



Region Hannover

Als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist die Region Hannover auch zuständig für die Bike & Ride-Anlagen im Regionsgebiet. Im Jahr 2003 wurde erstmals ein Bike & Ride-Konzept entwickelt, welches seitdem alle fünf Jahre aktualisiert wird. Als Grundlage dient dabei ein Bestandskataster, welches Ort, Lage und Ausführung der Anlagen berücksichtigt. Die Situation an den einzelnen Anlagen wird regelmäßig bewertet und der jeweilige Handlungsbedarf drei verschiedenen Dringlichkeitskategorien zugeordnet. Die Ausbaupriorität kategorisiert den Zeitpunkt des Ausbaus. Art und Umfang des Aus- oder Umbaus wird danach jeweils projekt- und standortbezogen festgelegt.

Bei der Realisierung von Bike & Ride-Anlagen kommen in der Region Hannover drei verschiedene Ausbaustandards zum Einsatz:

- Basisstandard: Fahrradanhlehnbügel
- Mittlere Qualitätsstufe: Bügel mit Überdachung.
- Höchste Qualitätsstufe: Fahrradgaragen mit einem abschließbaren Gemeinschaftsabteil in Kombination mit frei zugänglichen Stellplätzen für Gelegenheitskunden

Insgesamt stehen an Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Stationen in der Region Hannover

ca. 6.400 Stellplätze zur Verfügung. 25 SPNV Stationen in der Region sind mit überdachten Fahrradabstellanlagen ausgestattet. Darüber hinaus wurden bisher 14 Fahrradgaragen mit insgesamt 1.200 Stellplätzen errichtet. Der Bau weiterer Bike & Ride-Anlagen, sowie die qualitative Verbesserung bestehender Anlagen ist bereits geplant. Alle Anlagen sind generell kostenfrei nutzbar. Als Zugangsberechtigung zu den Fahrradgaragen müssen der Personalausweis und eine GVH-Monatskarte vorgelegt werden, ein Schlüssel ist gegen einen Pfand erhältlich.

Bereits vor dem Bau und der Finanzierung der Fahrradabstellanlagen durch die Region wird vertraglich geregelt, dass sie nach der Fertigstellung in das Eigentum der jeweiligen Kommune übergeht. Diese übernimmt auch die Unterhaltung und Verkehrssicherung, sowie die Schlüsselausgabe und Verwaltung bei Fahrradgaragen. Bei Projekten über 35.000 € Investitionsvolumen nutzt die Region die Fördermöglichkeiten über das Entflechtungsgesetz durch das Land. Beim Bau von Fahrradgaragen und Fahrradüberdachungen wird häufig die Förderhöchstgrenze erreicht oder überschritten. Die nicht geförderten Mehrkosten trägt die Region Hannover.

Neben diesen großen Projekten führt die Region außerdem mit Eigenmitteln kleinere Maßnahmen durch. Jährlich stehen für Projekte im Bike & Ride-Bereich durchschnittlich 150.000 € zur Verfügung. So werden z.B. im Rahmen des sogenannten „Bügelprogramms“ vorhandene Vorderradklemmen gegen Fahrradbügel ausgetauscht. Bestehende kleinere Anlagen werden ergänzt. Zudem werden größere Baumaßnahmen, die unterhalb der Fördergrenze liegen, mit Eigenmitteln realisiert.

Über Planungen sowie fertig gestellte Bike & Ride-Anlagen wird regelmäßig in der Presse informiert. Das Internetportal von Stadt und Region Hannover (www.hannover.de) liefert grundsätzliche Informationen über das Thema Bike & Ride und über neue Projekte. Verschiedene Flyer und die Liniennetzpläne der GVH enthalten ebenfalls Informationen zum Thema. Bei größeren Anlagen wird meist zu einer offiziellen Einweihung vor Ort geladen.

Die Region Hannover setzt sich sehr engagiert für die Verbesserung der Bike & Ride-Anlagen ein. Wegen des zugrundeliegenden Konzeptes und der Einteilung der Maßnahmen in verschiedene Prioritäten kann die schrittweise Verbesserung an allen Standorten durch regelmäßige Erhebungen optimal voranschreiten. Ergänzend ist für die Zukunft angedacht, neben den bisher geförderten Anlagen an den Bahnhöfen und Haltepunkten auch vermehrt Abstellanlagen an Bushaltestellen zu fördern. Auch wenn es nicht ganz für den Sonderpreis gereicht hat, so ist die Region Hannover im Bereich Bike & Ride mit dem systematischen Herangehen und der konzeptionellen Grundlagenarbeit vielen anderen Leistungsträgern des ÖPNV einen guten Schritt voraus.



1 Die im Jahr 2011 am Bahnhof Wennigsen durchgeführten Maßnahmen enthielten sowohl Qualitätsverbesserungen durch den Austausch nicht anspruchsgerechter Anlagen als auch die Erweiterung der bestehenden Anlage durch den Ausbau einer Fahrradgarage.

3 Ein gelungenes Beispiel für eine kürzlich durch die Region Hannover fertig gestellte Bike & Ride-Anlage stellen die neuen überdachten Abstellplätze am Bahnhof Sehnde dar. Neben einer neuen Fahrradgarage gibt es hier auch extra Abstellplätze für Sonderfahräder (Dreirad) (Foto: Region Hannover).

Landespreis 2013 und 2014

Landespreis 2013 – Verkehrssicherheitsarbeit im Radverkehr

Verkehrssicherheit ist ein Bestandteil der Attraktivität des Radverkehrs. Sie umfasst vielmehr als die klassische Verkehrssicherheitsarbeit an Grundschulen in Form der Radfahrausbildung oder die Betrachtung der Unfallhäufungspunkte. Die Verkehrssicherheitsarbeit beinhaltet folgende Aspekte:

- konzeptionelle Grundlagen, u.a. durch die Formulierung von Zielsetzungen und die Einbindung in eine Gesamtverkehrssicherheitskonzeption,
- eine umfassende Verkehrssicherheitsanalyse,
- die Verbesserung der Kommunikationsstrukturen in der Verkehrssicherheitsarbeit und das damit einhergehende Zusammenwirken von Akteuren,
- die schulische Verkehrs- und Mobilitätsverziehung in Verbindung mit der Schulwegsicherung,
- die Ansprache der Radfahrer und anderer Verkehrsteilnehmer im Sinne von Bewusstseinserschaffung für die Belange Anderer,
- zielgruppenspezifische Aktivitäten (z.B. für Senioren),
- thematisch ausgerichtete Schwerpunktaktionen wie z.B. das Thema Linksfahren,
- Öffentlichkeitsarbeit und Information,
- das Überprüfen der Aktivitäten in Form von Wirkungskontrollen sowie
- eine ausreichende personelle und finanzielle Ausstattung der Kommune.

Zusätzlich zu den Aktivitäten der Kommunen sind auch die Aktivitäten anderer Akteure zum Thema Verkehrssicherheit wettbewerbsrelevant, sofern diese als Baustein der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit verstanden werden. Auch für den Wettbewerb 2013 ist geplant, einen Sonderpreis für besonders herausragende Maßnahme im Bereich Verkehrssicherheitsarbeit im Radverkehr auszuloben.

Die Ausschreibungsunterlagen für den Landeswettbewerb 2013 können im Internet auf der Homepage des Wirtschaftsministeriums abgerufen werden.

Landespreis 2014 – Fahrradtourismus

Für viele Kommunen hat der Fahrradtourismus als zunehmend wichtiges Tourismussegment eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung. Immer mehr Regionen konkurrieren um den Markt der Radtouristen. Wichtige Instrumente der Förderung des Radtourismus sind:

- Ein qualitativ hochwertiges Angebot für überregionale Radrouten,
- Routenangebote, die sich durch Alleinstellungsmerkmale von anderen Angeboten positiv unterscheiden,
- eine hohe Wegequalität, die durch regelmäßige Wegekontrolle und kontinuierliche Unterhaltung gewährleistet wird,
- die anspruchsgerechte Ausstattung mit begleitender Infrastruktur wie Wegweisung, Rastplätze und Infotafeln,

- eine ausreichende Anzahl fahrradfreundlicher Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe (z.B. Bett & Bike),
- Serviceangebote wie
 - Gepäckaufbewahrung an wichtigen Zielen,
 - Gepäcktransfer,
 - Fahrradmitnahmeregelungen im Öffentlichen Verkehr, wie z.B. Fahrradbusse oder
 - Leihmöglichkeiten auch von Spezialfahrrädern
- spezielle Angebote für Mountainbiker oder Rennradfahrer,
- Angebote für GPS-Touren
- eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktung des radtouristischen Angebotes,
- eine umfassende Qualitätsprüfung und Evaluation des vorhandenen Angebotes.

Erfolgreiche Radtourismusförderung ist nur durch das Zusammenwirken der verschiedenen Handlungs- und Leistungsträger möglich. Dementsprechend sind auch Organisationsstrukturen, erfolgreiche Kooperationen und klare Zuständigkeiten von erheblicher Wettbewerbsrelevanz.



Aktuelles zum Radverkehr

Qualitätsstandards für Abstellanlagen

Gabriele Lasius, Niedersächsisches Ministerium für Frauen, Familie, Gesundheit und Integration als Mitglied der SiPA (Sicherheitspartnerschaft im Städtebau in Niedersachsen)

Fahrradabstellplätze haben eine besondere Bedeutung für die Sicherheit in städtischen Räumen. Radfahrer und Radfahrerinnen wünschen sich „objektiv sichere“ Abstellmöglichkeiten. Passanten und Passantinnen möchten nicht durch Unordnung, Unübersichtlichkeit, räumliche Enge, verrostete, demontierte Räder verunsichert werden. Deshalb beschäftigt sich die „Sicherheitspartnerschaft im Städtebau in Niedersachsen“ (SiPA) mit Kriterien, wie solche Orte in der Stadt sicher gestaltet und organisiert werden können. Die SiPA ist ein Netzwerk aus den Bereichen Architektur, Stadtplanung, Wohnungswirtschaft und Kriminalprävention. Seit diesem Jahr wirken auch die kommunalen Spitzenverbände NST und NLT aktiv in der SiPA mit.

Die SiPA hat drei Kriterienbereiche für eine sichere Gestaltung und Organisation entwickelt:

- Zuerst geht es darum, Fahrradabstellplätze gut zu gestalten und robust auszustatten. Das bedeutet, dass Abstellplätze richtig positioniert und proportioniert sind und Wegebeziehungen nicht stören, Fahrradbügel in ausreichenden Abständen und in ausreichender Anzahl vorhanden sind und aus robusten Materialien hergestellt sind.
- Als zweites soll Schutz durch Management erreicht werden. Damit ein geordneter und sicherer Eindruck bei den Menschen im öffentlichen Raum entsteht und sie für den Fahrradabstellplatz einen „Kümmerer“ erkennen, müssen Fahrradabstellplätze gewartet, gereinigt sowie dauerhaft unge-

nutzte, zerstörte oder defekte Fahrräder entfernt werden.

- Drittens sollen auch die Nutzer und Nutzerinnen selbst zum Schutz beitragen. Radfahrer, Radfahrerinnen, Anwohnerschaft, Geschäftsleute oder auch Passanten und Passantinnen sollen sich für eine ordentliche und angemessene Benutzung verantwortlich fühlen bzw. sollen den Fahrradabstellplatz „im Blick“ haben.

Zu diesen Dimensionen erarbeitet die SiPA zur Zeit eine Kriterienliste, die demnächst unter www.sicherheit-staedtebau.de veröffentlicht wird.

Hinweise zum Fahrradparken (FGSV)

Dankmar Alrutz, Planungsgemeinschaft Verkehr-Alrutz

Bereits 1995 hat die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) „Hinweise zum Fahrradparken“ herausgegeben, die den damaligen Stand der Technik wiedergeben. Nun bereitet die FGSV gerade eine komplette Neufassung dieser Hinweise vor, die ab 2013 verfügbar sein wird. Die Neufassung enthält neben den nutzungsspezifischen Anforderungen an Abstellanlagen (vgl. Beitrag oben) und den geeigneten Ausführungsformen auch zu weiteren, zum Teil speziellen Aufgabenstellungen sowohl für öffentliche als auch für private Handlungsträger wichtige Anregungen. Einige Themen seien hier beispielhaft genannt:

- Bedarfsermittlungen mit Empfehlungen für durchzuführende Erhebungen oder eine Ermittlung auf der Basis von Kenngrößen (z. B. Gebäudenutzungen)
- Angaben zu mechanischen bzw. automatischen Fahrradparksystemen und zu Fahrradparkhäusern sowie -kleingaragen
- Einsatzbereiche und Betrieb von Fahrradstationen mit Serviceangeboten für den Radverkehr
- Hinweise zur Ermittlung von Betriebskosten und zur Finanzierung von Fahrradparkanlagen
- Ausführlich setzt sich das Papier mit den rechtlichen Aspekten der Einrichtung von Abstellanlagen auseinander, und zwar so-

wohl aus bauordnungsrechtlicher Sicht für Neu- und Umbauten von Gebäuden als auch für die nachträgliche Einrichtung von Fahrradparkanlagen im öffentlichen Straßenraum. Ebenso wird die Frage vieler Städte nach rechtlichen Ordnungsmechanismen zur Eindämmung wilden Parkens und zur Beseitigung sogenannter „Fahrradleichen“ aufgegriffen.

- Im Anhang werden Orientierungswerte für die Ermittlung des Bedarfs an Stellplätzen für unterschiedliche Gebäude- und Grundstücksnutzungen in Abhängigkeit vom Radverkehrsanteil einer Stadt aufgeführt, die auch als Basis bauordnungsrechtlicher Bestimmungen dienen können.

Insgesamt wird also in nächster Zeit ein Papier vorliegen, das allen Kommunen, die die wichtige Komponente des Fahrradparkens ausbauen wollen, unbedingt zu empfehlen ist.



- 1 Automatisches Fahrradparkhaus in der Innenstadt von Münster.
- 2 Besonders für Städte mit hohem Radverkehrsaufkommen stellen ungeordnet abgestellte Räder und „Fahrradleichen“ ein zunehmendes Problem dar (Stadt Göttingen).

Bauen und Erhalten – Radwege in Niedersachsen

Ralf Köster, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Der Bau von Radwegen in Niedersachsen hat eine lange Tradition. Entlang der rund 8.000 km Landesstraßen wurden bis heute über 4.500 km Radwege gebaut. Hinzu kommen 3.000 km an Bundesstraßen. Damit hat Niedersachsen eines der größten Netze im Bundesvergleich. Für Landesstraßen wurde 2010 das nachstehend beschriebene Erhaltungsmanagement eingeführt.

Im Wesentlichen besteht es aus den vier Elementen:

- Dokumentation des Ist-Zustandes durch Befahrung
- Auswertung nach objektiven, messbaren Indikatoren
- Bewertung von Streckenabschnitten und des gesamten Netzes
- Vorschläge und Kosten zur Schadensbeseitigung

Das Verfahren

Eine Zustandserfassung und Bewertung (ZEB) für die Fahrbahnen der Bundesfern- und Landesstraßen wird nach bundeseinheitlichen Standards im regelmäßigen Turnus durchgeführt. Speziell ausgestattete Fahrzeuge messen elektronisch die Längs- und Querebenheit und mechanisch die Griffigkeit. Die Bewertung liefert Substanz- und Gebrauchswerte einzelner Streckenabschnitte und des gesamten Netzes. Für Radwege ist die messtechnische Erfassung nicht geeignet. Gleichwohl ist die Unterscheidung in den baulichen Zustand (Substanzwert) und die Nutzbarkeit/Komfort (Gebrauchswert) die wesentliche Grundlage des Erhaltungsmanagements. Die Substanz beschreibt den augenblicklichen

Zustand des Anlagevermögens „Radweg“. Durch den Vergleich aufeinanderfolgender Kampagnen kann so der Erfolg der eigenen Erhaltungsstrategie gemessen werden. Zusammen mit dem beauftragten Ingenieurbüro wurde eine objektive, vergleichende und systematische ZEB von Radwegen entwickelt.

Die Befahrung

Bevor über das „Wie“ der Zustandserfassung entschieden werden konnte, war zunächst das „Wo“ zu klären. Die Niedersächsische Straßenbauverwaltung hat in den letzten Jahren dazu eine umfangreiche Straßendatenbank erstellt, die bei der Erfassung abgeglichen wurde. Nach vorausgehenden Tests entschied man sich für die direkte Befahrung der Radwege mit einem nur 1,10 m breiten Quad. Alle 5 m wurden gestochen scharfe Front- und Rückbilder aufgenommen, die mit Hilfe des GPS Signals georeferenziert wurden. Die Befahrung der Radwege dauerte rund drei Monate, wobei es sich als sehr nützlich erwies, durch eine laufende Eigen- und Fremdkontrolle die Plausibilität und Qualität der erfassten Daten sofort zu überprüfen. Nur so ließen sich Erfassungslücken zeitnah schließen und fehlerhafte Messungen wiederholen.

Die Auswertung

Am Computer wurden alle Radwege in 1-Meter-Abschnitten mit den Indikatoren: allgemeine Unebenheiten, Versatz, Ausbruch, Wurzelhebung, Senkung, Risse, Substanzverlust und Flickstellen mit Hilfe einer Ja/Nein-Matrix bewertet. Die Zustandsgrößen ergeben sich aus der Summe der Schäden pro Auswertungsabschnitt (freie Strecke 100 m –

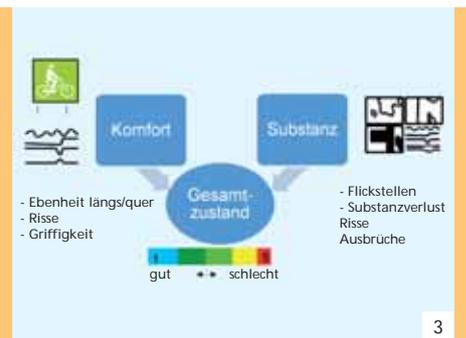
Ortsdurchfahrten 20 m). Als „Nebenprodukt“ wurden die vorhandene (sichtbare) Radwegbreite elektronisch ausgemessen und Bereiche mit einer möglichen Gefährdung z. B. Kantabbrüche, Risse oder Stufen, für eine spätere örtliche Begehung herausgefiltert.

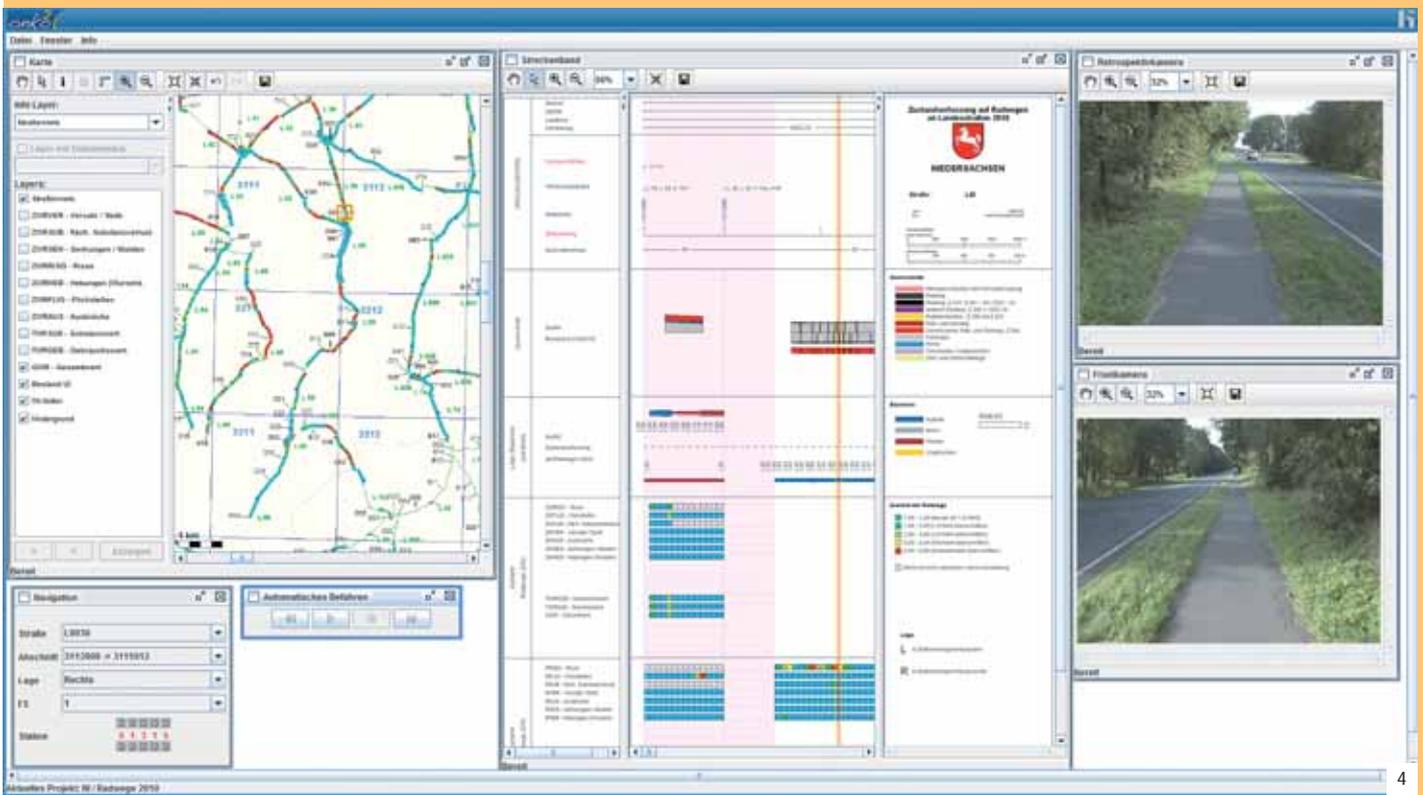
Die Bewertung

Analog zur ZEB für Fahrbahnen erfolgt die Bewertung durch mathematische Verfahren. Aus den vor Ort aufgenommenen Indikatoren und den daraus ermittelten Zustandsgrößen ergeben sich durch gewichtete Kombinationen der Gesamtwert mit den Teilwerten Substanz und Komfort. Die feingliedrige Skala ermöglicht die für das Erhaltungsmanagement notwendigen differenzierten Aussagen zu vorhandenen Schäden und deren Sanierung. Durch eine variable Fokussierung sind darüber hinaus regions- und netzweite Aussagen zum Zustand des Radwegenetzes möglich. Die Ergebnisse werden mit den Zustandswerten von 1 (keine Schäden, keine Komforteinbußen) bis 5 (schwere Schäden, starke Komforteinbußen) beschrieben. Für die öffentliche Diskussion wird eine vereinfachte Darstellung der Ergebnisse in den Ampelfarben Grün, Gelb, Rot eingesetzt.

Die Darstellung

Alle Ergebnisse liegen in Streckenbändern und Übersichtskarten vor. Das mit der Entwicklung beauftragte Ingenieurbüro stellt zudem ein internetbasiertes System zur Darstellung sämtlicher Informationen bereit. Ein Befahrungsmodus ermöglicht es, den Radweg virtuell abzufahren. Durch die hohe Qualität und Aktualität der Bilder kann so die Situation vor Ort eingeschätzt werden.





Das Erhaltungsmanagement

Die ZEB kostete für die 4.500 km Radwege an Landesstraßen umgerechnet etwa so viel wie ein 1,5 km langer Radweg. Die geplante turnusmäßige Fortschreibung alle fünf Jahre wird aufgrund der jetzt geleisteten Entwicklungsarbeit voraussichtlich günstiger werden. Alle erfassten Rohdaten lassen sich bei Netzänderungen oder Neuerungen im Bewertungsverfahren jederzeit erneut prozessieren. Auswertungen nach frei definierbaren Kriterien ermöglichen Analysen für den Erfolg verschiedener Strategien.

Zusammenfassung

Speziell für die 4.500 km Radwege an den niedersächsischen Landesstraßen fehlte es bis 2010 an einem ganzheitlichen Überblick mit objektiven und vergleichenden Aussagen zum Radwegenetz.

Mit der nunmehr entwickelten systematischen Zustandserfassung und Bewertung konnte ein erfolgversprechendes Erhaltungsmanagement geschaffen werden. Neben der netzweiten Sicht ist auch jeder einzelne Radwegeabschnitt mit den Merkmalen Substanz und Komfort beschrieben. Um den Anteil der schlechten Rad-

wege zu senken, wurden die Erhaltungsmittel im Rahmen der „Sanierungsoffensive Landesstraßen“ erhöht. Bei der nächsten Fortschreibung wird sich der Erfolg auch belegen lassen.

- 1 Messfahrzeug Argus Agil (Foto: TÜV Rheinland).
- 2 Auswertung der Befahrung (Foto: Heller Ingenieurgesellschaft mbH).
- 3 Zustandsgrößen ergeben die Teilwerte Komfort und Substanz und den Gesamtwert.
- 4 Onlinebereitstellung aller vorhandenen Daten (Karte, Streckenband, Bilder).
- 5 Auswertung und Darstellung in Karten.



Radwege an Landesstraßen
Zustandserfassung 2010 (Ampelfarben)



Zustandsklassen
 1,0 – 3,5
 3,5 – 4,5
 4,5 – 5,0

4.712 km, davon
 3.408 km freie Strecken und
 1.304 km Ortsdurchfahrten

Quelle: NLS/BV

Pilotvorhaben Schutzstreifen außerorts – derzeitige Situation in Deutschland

Dankmar Alrutz, Planungsgemeinschaft Verkehr-Alrutz

Mit Einführung der Schutzstreifen durch die sog. „Fahrradnovelle“ 1997 in die Straßenverkehrsordnung (StVO) wurden diese in Kreisverkehren sowie außerorts aus Verkehrssicherheitsgründen ausgeschlossen. Für Außerortsstrecken erfolgte dies seinerzeit mangels vorhandener Erkenntnisse: „Inwieweit außerorts die Anordnung eines Schutzstreifens in Betracht kommen kann, muss noch durch entsprechende Forschungsarbeiten geklärt werden.“ (Zitat aus der Begründung zur damaligen Novelle). Dieses Forschungsdefizit wurde bislang nicht aufgegriffen, sodass auch mit der für 2013 anstehenden Neufassung der StVO der Ausschluss einer Anlage von Schutzstreifen außerorts bestehen bleibt.

Gleichwohl besteht durchaus ein Bedarf für diese Lösung. Schutzstreifen können außerorts insbesondere dort interessant sein, wo bauliche Lösungen nicht zwingend notwendig, baulich und umweltrechtlich nicht in Frage kommen oder unter dem Kostenaspekt in absehbarer Zeit kaum zu realisieren sind. Schutzstreifen für den Radverkehr können allerdings außerhalb geschlossener Ortslagen kein dauerhafter Ersatz für aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderliche, bauliche Radverkehrsanlagen sein. Gleichwohl gibt es auch unterhalb der verkehrlichen Gegebenheiten, bei denen die Anlage von Radwegen aus Sicherheitsgründen als notwendig angesehen wird, einen Bedarf zur Sicherung des Radverkehrs sowie zur Verbesserung und Verdeutlichung der Radverkehrsführung.

Aufgrund der verkehrsrechtlichen Situation liegen aus Deutschland bisher kaum Erfahrungen und Kenntnisse vor. Derzeit wird in Nordrhein-Westfalen ein Vorhaben zu Schutzstreifen außerorts im Auftrag des Landesverkehrsministeriums durchgeführt, das sich auf vergleichsweise breite Fahrbahnen bezieht. Die Ergebnisse des noch ausstehenden Abschlussberichtes dieses Vorhabens lassen in der Tendenz eine positive Bewertung erwarten.

Nicht zu verwechseln sind Schutzstreifen mit dem in den neuen „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL, Entwurf 2011) vorgesehenen Querschnitt für die Entwurfsklasse 4. Hier wird auf die mittlere Leitlinie verzichtet, stattdessen werden Leitlinien mit 0,50 m Abstand vom Fahrbahnrand vorgesehen (Bild 8). Diese Markierung soll dem Kraftfahrer signalisieren, dass Begegnungen eine erhöhte Aufmerksamkeit erfordern und auf verringerte Geschwindigkeiten hinwirken. Zur Nutzung durch Radverkehr ist der schmale Streifen nicht vorgesehen.

Erfahrungen aus dem Ausland

In den Niederlanden sind Schutzstreifen (Suggestivstreifen) in vielen Regionen bereits eine Standardlösung zur Sicherung des Radverkehrs auf weniger stark belasteten Außerortsstraßen. Sie stehen oft im Zusammenhang mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h, erhalten eine Breite von 1,25-1,50 m und werden bis zu Kfz-Belastungen von 3.000 Kfz/Tag auch bei nur einstreifig befahrbaren Kernfahrbahnen (Breite 3-4 m) eingesetzt. In Untersuchungen wurden leicht verringerte

Kfz-Geschwindigkeiten, eine größere Verlässlichkeit der Fahrlinien von Kfz und Rad sowie ein geringeres Risiko des Abkommens von Kfz von der Fahrbahn festgestellt.

Auch in der Schweiz werden Schutzstreifen außerorts eingesetzt. Auch hier sind die Erfahrungen bei geringen Kfz-Belastungen gut. Bei hohen Kfz-Verkehrsstärken werden die Schutzstreifen häufig von Kfz mitgenutzt, so dass keine positiven Sicherheitsauswirkungen mehr festzustellen sind.

Das Pilotvorhaben

Um das bestehende Forschungsdefizit in Deutschland zu beenden, wird derzeit ein aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) (vgl. S. 26) gefördertes Modellvorhaben zu Schutzstreifen außerorts durchgeführt. An dem federführend vom Land Mecklenburg-Vorpommern betreuten Projekt, das maßgeblich auch aus Niedersachsen initiiert wurde, nehmen nach bisherigem Stand sechs Landkreise und eine kreisfreie Stadt aus fünf Bundesländern teil. Aus Niedersachsen beteiligen sich die Landkreise Northeim und Grafschaft Bentheim an dem Vorhaben und bringen 4 von insgesamt 15 Untersuchungsstrecken ein.

Nach einer bereits abgeschlossenen Startphase, in der die Modellstrecken ausgewählt und die wesentlichen Untersuchungsparameter für die geplante Evaluation erörtert wurden, steht ab Herbst 2012 das eigentliche Vorhaben an. Bis zum Sommer 2013 sollen die Maßnahmen umgesetzt sein. Die Evaluation beginnt bereits im Herbst 2012 mit Vorher-Erhebungen. Die



1



2



3



Wirkungen der Maßnahmen werden 2013/2014 von einer Arbeitsgemeinschaft aus 3 Büros (PGV-Alrutz - Hannover, AB Stadtverkehr - Bocholt, Urbanus - Lübeck) untersucht, sodass bis Ende 2014 die Ergebnisse vorliegen können. Die geplanten Erhebungen umfassen Unfallanalysen, Zählungen, Geschwindigkeitsmessungen, Verhaltensbeobachtungen (Video) und Befragungen der Verkehrsteilnehmer, so dass ein umfassendes Bild über die Wirkungen der Markierungen erlangt werden kann.

Kennzeichnend für das Pilotvorhaben ist die Konzentration des Einsatzes der Schutzstreifen auf Außerortsstraßen bis zu einer maximalen Belastung von 4.000 Kfz/Tag und einer maximalen Fahrbahnbreite von 7,50 m (min. 5,25 m). Daraus resultiert eine nur einstreifig befahrbare Kernfahrbahn von 2,75 bis 4,00 m Breite, beidseitig Schutzstreifen von 1,25- 1,50 m

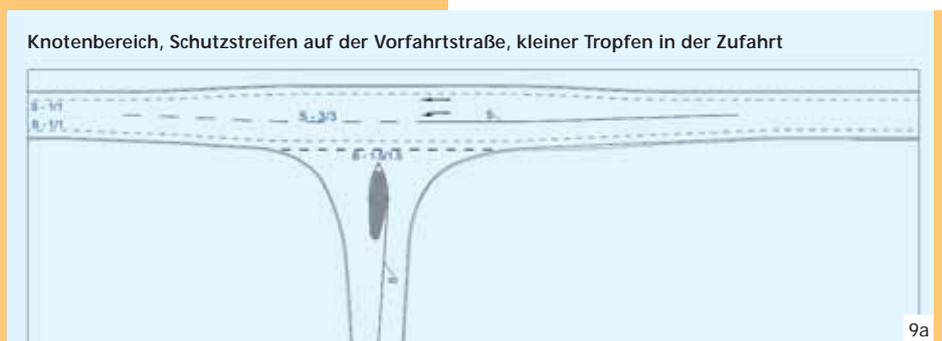
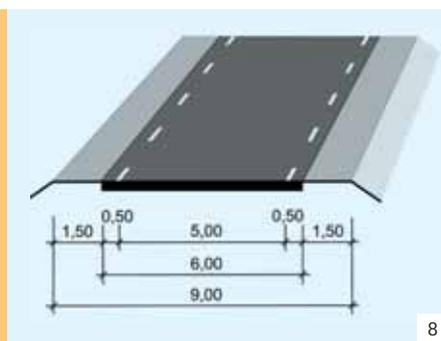
sowie ggf. beidseitige Fahrbahnrandstreifen. Einbezogen in die Untersuchung sind z. B. auch Knotenpunkte, enge Kurven und Engstellen im Streckenverlauf, um auch hier die Auswirkungen auf das Verhalten und die Verkehrssicherheit untersuchen zu können. Grundsätzlich soll Tempo 70 als zugelassene Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden. Während des Untersuchungszeitraums kann mit einem Hinweiszeichen auf den Pilotcharakter der Strecke aufmerksam gemacht werden.

Fazit

Mit dem Pilotvorhaben zu Schutzstreifen außerorts kann eine wesentliche Kenntnislücke im Bereich der Führungsformen des Radverkehrs geschlossen werden. In Abhängigkeit von den Ende 2014 vorliegenden Ergebnissen werden dann ggf. Anpassungen der StVO und der technischen Regelwerke vorgeschlagen.

Nach Abschluss des Modellversuchs sind die Markierungen zu entfernen, sofern nicht innerhalb eines Zeitraums von längstens drei Jahren nach dem Abschluss des Modellversuchs die Markierung von Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften durch Änderung der Straßenverkehrsordnung oder der Verwaltungsvorschriften zur StVO zugelassen werden sollte.

- 1 2 Beispiele von Schutzstreifen in den Niederlanden (Foto 1: Klaus Drögemüller, Foto 2: Dr. Holger Kloth).
- 3 Untersuchungsstrecke aus dem Landkreis Northeim (Foto: LK Northeim).
- 4 Untersuchungsstrecke der Grafschaft Bentheim (Foto: Grafschaft Bentheim).
- 5 Untersuchungsstrecke im Außenbereich der Stadt Köln (Foto: <http://goo.gl/maps/fs8N>).
- 6 Untersuchungsstrecke im Anschluss an eine Ortsdurchfahrt im Landkreis Ludwigslust-Parchim (Foto: LK Ludwigslust-Parchim).
- 7 Geplantes Hinweiszeichen zur Kennzeichnung der Untersuchungsstrecken (Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen).
- 8 Regelquerschnitt für Entwurfsklasse 4 nach RAL (Entwurf 2011).
- 9 Regelquerschnittsausbildung für die Untersuchungsstrecken.
- 9a Mustermarkierung für einen Knotenpunkt mit Linksabbiegehilfen (Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen).



Einheitliche Erfassung von Radrouten zur Entwicklung eines Metropolnetzes

Steffen Gröbel, Landkreis Northeim | Dr. Solveigh Janssen, Region Hannover | André Menzel, Zweckverband Großraum Braunschweig

In der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg bestehen Überlegungen, die vorhandenen Radrouten hinsichtlich ihres Standards landkreisübergreifend zu erfassen. Künftig soll auf Basis einheitlicher Qualitätsstandards eine verbesserte Beurteilung der Radrouten möglich sein. Darüber hinaus soll durch diese Qualitätsoffensive u.a. die touristische Vermarktung der regionalen Radrouten unterstützt werden.

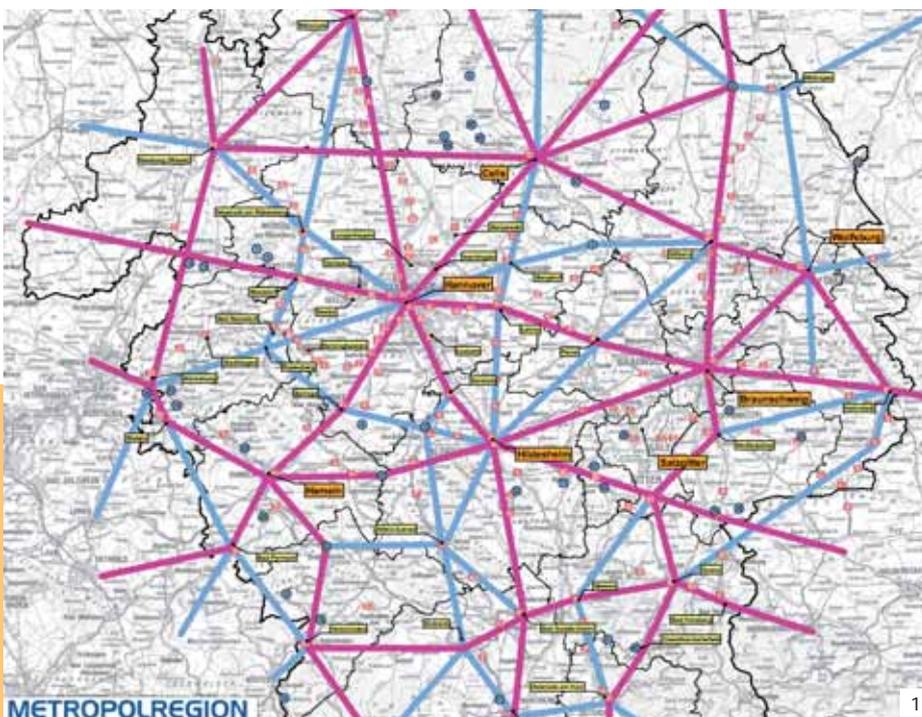
Eine solche Netzbeurteilung wurde erstmalig in einem Praxistest 2009/2010 am Beispiel des Leine-Heide-Radweges durchgeführt. Hierfür kam ein Verfahren zur Anwendung, welches speziell für die überregionalen Routen in der Metropolregion entwickelt wurde. Dabei zeigte sich, dass für die weitere Entwicklung der Radwegenetze auch das kontinuierliche Qualitäts- und Unterhaltungsmanagement integriert sein sollte. In dieser Kombination können anhand einer überschaubaren Anzahl von Parametern die vorhandenen Routen erfasst und gleichzeitig die Besonderheiten der regionalen Radnetze mit berücksichtigt werden.

Von der Lenkungsgruppe Radverkehrsstrategie wurde hierzu die Idee entwickelt, in der gesamten Metropolregion ein möglichst einheitliches und unkompliziertes Bewertungsverfahren zu nutzen, welches u.a. im Landkreis Northeim schon zur Erfassung und Unterhaltung von Kreisstraßen zur Anwendung gekommen ist. Der Landkreis Northeim nutzt hierfür das Pavement Management System RoSy® des Unternehmens GSA – Gesellschaft für Straßenanalyse mbH. RoSy® basiert auf verschiedenen Modulen und kann je nach Aufgabestellung um die erforderlichen Bausteine erweitert werden.

Unter Federführung des Landkreises Northeim organisierte die Lenkungsgruppe Radverkehrsstrategie der Metropolregion zwei Workshops, auf denen die rund 25 Teilnehmenden aus allen Teilen der Metropolregion über die notwendigen Anforderungen eines gemeinsamen Konzeptes für die Netzbeurteilung des gesamten metropolitanen Radwegenetzes diskutierten. Aus der Diskussion kristallisierten sich als wichtigste Parameter Wegeart, Wegebreite und der Ausbauzustand der Radwege heraus. In enger

Zusammenarbeit mit dem Landkreis Northeim erarbeitet die Firma GSA aktuell ein Zusatzmodul für RoSy®, welches künftig für die Erfassung von Radrouten verwendet werden soll. Damit das Beurteilungskonzept auch von Baulastträgern angewendet werden kann, die nicht mit RoSy® arbeiten, werden alle verabredeten Prüfparameter in der Metropolregion transparent gemacht.

Im Herbst dieses Jahres wird ein weiterer Workshop stattfinden, auf dem die zu erhebenden Parameter nochmals diskutiert und abschließend festgelegt werden sollen. Verabredet werden soll auch ein finanziell und personell machbarer Lösungsansatz zur Umsetzung. Gemeinsames Ziel ist es, möglichst viele Baulastträger für diese Form der Bestandserfassung von Radrouten zu gewinnen und damit einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung des Radverkehrs in der Metropolregion zu leisten.



1 Struktur des Radverkehrsnetzes der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg.

2 Untersuchungsstrecke aus dem Landkreis Northeim (Foto: Steffen Gröbel, Landkreis Northeim).



Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Verkehrsmittelwahlverhalten im Landkreis Graftschaft Bentheim

Dr. Holger Kloth, Planungsgesellschaft Graftschaft Bentheim mbH

Im Landkreis Graftschaft Bentheim hat der Radverkehr traditionell eine sehr hohe Bedeutung. Vielleicht liegt es an der Nähe zu den Niederlanden, sicher aber auch an der flachen Topographie und einer Landschaft, in der das Radfahren Spaß macht.

Um eine genaue Kenntnis über das Verkehrsgeschehen zu erhalten, gibt es regelmäßig Haushaltsbefragungen. Aufgrund des hohen Aufwandes werden sie alle sieben Jahre durchgeführt (1997, 2004 und 2011). Die Erhebung im Jahr 2011 erfolgte auf Grundlage der Anforderungen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS), um eine Vergleichbarkeit der Daten zu ermöglichen.

Die Erhebung im Jahr 1997 zeigte einen sehr hohen Radverkehrsanteil von 32,0%. 2004 folgte die zweite Analyse mit dem ernüchternden Ergebnis, dass der Radverkehrsanteil auf 27,4% gesunken war. Der motorisierte Individualverkehr war auf einen Anteil von 60% angewachsen. Dieser Trend wurde zum Anlass genommen, ein Fahrradleitbild mit Handlungsfeldern zu entwickeln, der dem negativen Trend entgegenwirkt.

Gerade die Auseinandersetzung mit dem Thema Alltagsradverkehr bei der Beteiligung am Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune in Niedersachsen 2007“ führte zu der Erkenntnis, dass mit kleinen Einzelmaßnahmen allein eine Verbesserung nicht erreicht werden kann. Um die Aktivitäten zielgerichtet und abgestimmt ausrichten zu können, wurde 2008 mit der Entwicklung eines Leitbildes begonnen. Das Leitbild definiert Handlungsfelder und unterbreitet konkrete Projektvorschläge, die in den letzten Jahren umgesetzt wurden. Seit 2010 wurde durch den Landkreis zur Sicherstellung der Umsetzung ein jährliches Budget in Höhe von 50.000 €

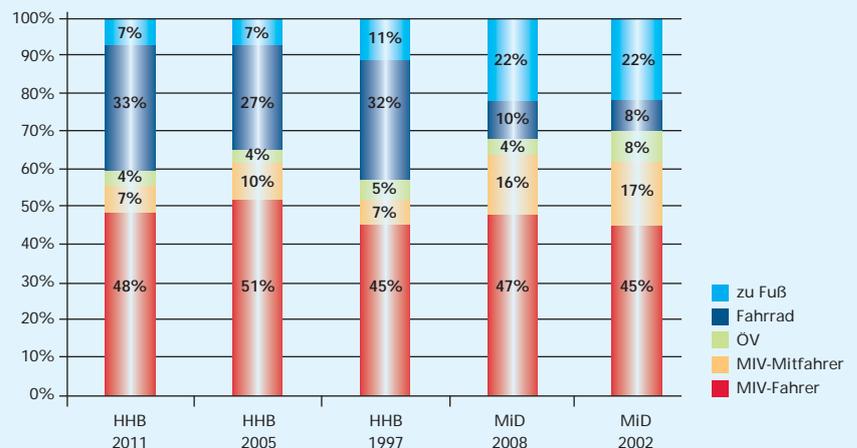
bereitgestellt, dass auch die kreisangehörigen Kommunen nutzen können, sofern sie die Ziele des Leitbildes für ihr eigenes Handeln aufgreifen.

Das Ergebnis der Untersuchung 2011 belegte die Wirkung der Aktivitäten. Der Radverkehrsanteil ist bei der Verkehrsmittelwahl auf 32,8% angestiegen. Damit konnten die angestrebten Ziele des Leitbildes bereits erreicht werden.

1 Verkehrsmittelwahlverhalten im Landkreis Graftschaft Bentheim: Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl im Kontext der eigenen Erhebungen und der Ergebnisse Mobilität in Deutschland (MID) 2002 und 2008.

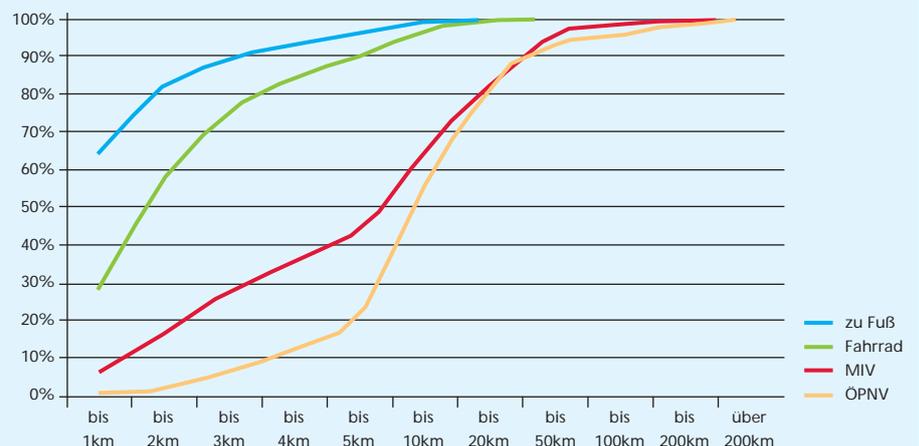
2 Reiseweitenverteilung im Jahr 2011. Erfreulich ist, dass für Reiseweiten bis 5,0 km im motorisierten Individualverkehr der Anteil von 50 (im Jahr 2004) auf 40% (im Jahr 2011) gesunken ist. Im Radverkehr ist der Anteil der Reiseweiten, die über 5,0 km hinausgehen hingegen in den letzten sieben Jahren um 5% angestiegen. Hier zeigen sich möglicherweise erste positive Wirkungen des Pedelecs. Insgesamt sind die Radverkehrsanteile vor allem bei den Fahrtzwecken Einkaufen, Freizeit und Begleitung angestiegen. Erfreulich ist auch, dass fünf der sieben kreisangehörigen Kommunen bei der Verkehrsmittelwahl einen Radverkehrsanteil von 30% übertreffen konnten. Spitzenreiter ist die Stadt Nordhorn mit einem Anteil von 39%.

Verkehrsmittelwahlverhalten im Landkreis Graftschaft Bentheim



1

Reiseweitenverteilung nach Verkehrsmittel im Landkreis Graftschaft Bentheim



2

Sicher auf dem Rad!

Beeinflussung der Radverkehrssicherheit mit polizeilichen Mitteln

Karsten Becker, Niedersächsisches Ministerium für Inneres und Sport

„Sicherheit im Straßenverkehr“ ist eine Erwartung der Bürgerinnen und Bürger für alle Formen der Mobilität. Als sogenannte schwächere Verkehrsteilnehmer stehen Radfahrer aktuell in besonderer Weise im Mittelpunkt der Debatte. Sichere Mobilität baut in erster Linie auf rücksichtsvolles und partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr – insbesondere gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern wie Kindern, Senioren, Fußgängern und Radfahrern. Auf der anderen Seite ist Fehlverhalten im Straßenverkehr an der Tagesordnung und führt vor allem in Fällen von aggressivem und rücksichtslosem Verhalten zu schweren Unfällen. Dabei sind gerade Radfahrer in auffälligem Maße betroffen. Im Jahr 2011 haben sich in Niedersachsen 8.610 Unfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrern ereignet. Dabei sind 8.600 Fahrradfahrer verletzt worden – 50 davon tödlich.¹ Bei insgesamt 41.342 verletzten Unfallopfern auf niedersächsischen Straßen war demnach jeder 5. (20,8 %) mit einem Fahrrad unterwegs.² Jeder 10. Verkehrstote (9,3 %) kam im Zusammenhang mit einem „Fahrradunfall“ ums Leben. Die Zahlen belegen dringenden Handlungsbedarf zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit. Die niedersächsische Polizei richtet ihren Blick hierbei vor allem auf die Bekämpfung der schweren Unfälle und Unfallfolgen. Der strategische Ansatz besteht in der Verbindung von verkehrsaufklärenden Präventionsmaßnahmen, sicherheitsorientierter baulicher Gestaltung sowie der Überwachung des konkret unfallträchtigen Fehlverhaltens.

Grundsätzlich bildet die örtliche Analyse des Verkehrsunfallgeschehens die Basis der polizeilichen Verkehrssicherheitskonzeptionen. Aber bereits die landesweite Verkehrsunfallstatistik gibt deutliche Hinweise auf herausragende Handlungsfelder. So waren Fahrradfahrer im Jahr 2011 lediglich zu 36 % Hauptverursacher der (bekannt gewordenen) Verkehrsunfälle unter Radfahrbeteiligung. Allerdings verschiebt sich diese Quote mit zunehmendem Verletzungsgrad zu Lasten des Fahrradverkehrs. Während der Anteil der Hauptverursacher bei den Unfällen mit Leichtverletzten noch bei ca. 32 % lag, stieg er bei den Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten bereits auf ca. 51 % und bei den Unfällen mit Getöteten gar auf ca. 58 % an.²

Die Auswertung der Ergebnisse der Blutuntersuchungen unfallverursachender Fahrradfahrer im Jahr 2011 bestätigt die Berechtigung der aktuellen Debatte um die Absenkung des Grenzwertes absoluter Fahruntüchtigkeit für Fahrradfahrer. In 358 Fällen wurde bei unfallbeteiligten Fahrradfahrern Alkoholbeeinflussung festgestellt. Lediglich 20 wiesen eine Blutalkoholkonzentration (BAK) unter 0,8 Promille auf. In 68 Fällen lag die BAK zwischen 0,8 und 1,5 Promille. 270 Fahrradfahrer wiesen eine BAK von mehr als 1,5 Promille auf.

Mit der Blutalkoholkonzentration stieg auch die Verletzungsschwere. Waren bei den von Radfahrern mit einem BAK-Wert von unter 0,8 Promille verursachten Verkehrsunfällen keine Getöteten und „lediglich“ 14 Leicht- und 6 Schwerverletzte zu beklagen, stiegen diese

Zahlen bei Radfahrern mit einem BAK-Wert zwischen 0,8 und 1,5 Promille auf einen Getöteten, 43 Leicht- und 18 Schwerverletzte.

Die Brisanz hoher Blutalkoholkonzentrationen im Fahrradverkehr wird anhand der Häufung von Messwerten mit einer BAK von über 1,5 Promille deutlich. Fünf getötete Radfahrer, 58 Schwerverletzte und 189 Leichtverletzte¹ belegen nachdrücklich, dass mit einer Senkung der Promillegrenze ein deutliches Zeichen für die Gefahren des Alkoholkonsums von Radfahrern gesetzt werden muss.

Wo Alkohol und das Führen von Kraftfahrzeugen heute in breitem Konsens als mit der Verkehrssicherheit unvereinbar gelten, ist das im Radverkehr offenbar noch längst nicht der Fall. Auch unter diesem Aspekt gilt es, mit einer Senkung der Promillegrenze ein deutliches Zeichen zu setzen und ein Umdenken anzustoßen. Die Erfahrungen mit der Absenkung der BAK-Grenzwerte auf 0,5 Promille für folgenlose Trunkenheitsfahrten mit Kfz belegen, dass das Gefahrenbewusstsein auch über Ahndung wirkungsvoll gesteigert werden kann. In dieser Hinsicht lassen sich die Handlungsfähigkeit der Polizei und die Wirksamkeit ihrer Maßnahmen mit einer Senkung der Promillegrenze deutlich erhöhen.

Die Überwachung gefahrenträchtiger Fehlverhaltensweisen leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Ein allein taugliches Mittel zur Herstellung von Verkehrssicherheit ist sie aber gerade im Radverkehr nicht. Die



unfallpräventive Wirkung polizeilicher Überwachung ist vor allem dann kritisch zu hinterfragen, wenn der Adressat von Überwachungsmaßnahmen nicht mit den Ergebnissen der VU-Analyse übereinstimmt. Da der überwiegende Teil der Radverkehrsunfälle von Kraftfahrzeugführern verursacht wird, müssten die Überwachungskonzeptionen diesem Umstand prinzipiell gerecht werden. Dieser Ansatz kann in der Praxis jedoch häufig nicht angemessen umgesetzt werden. Gerade die Überwachung des Kfz-Verkehrs im Hinblick auf Fehlverhalten bei Abbiegevorgängen oder an Straßeneinmündungen stößt an ganz praktische Grenzen, da sich ein ahndungsfähiges und gefahrenträchtiges Fehlverhalten häufig erst dann als solches konkretisiert, wenn bereits ein Schadensfall eingetreten ist.

In allen Zielgruppen der Verkehrssicherheit kommt der Prävention ein besonderer Stellenwert zu. Das gilt vor allem bei der Verkehrssicherheitsarbeit gegenüber Kindern im Alter von 10 bis unter 15 Jahren. Aus dieser – am stärksten von Radfahrunfällen betroffenen Zielgruppe – verunglückten im vergangenen Jahr 1.133 Kinder.² Im Mittelpunkt der Verkehrsunfallprävention gegenüber dieser Altersgruppe steht der Aufbau persönlicher Mobilitätskompetenzen. Dabei spielt das Fahrrad eine entscheidende Rolle. Kinder erweitern mit dem Fahrrad ihren Aktionsradius um ein Vielfaches und erlangen dadurch ein deutlich höheres Maß an Unabhängigkeit, Selbständigkeit und Selbstbewusstsein. Damit reicht das Fahrrad in seiner Bedeutung über den Status eines reinen Gebrauchsgegenstandes deutlich hinaus. Es öffnet Kindern erweiterte Horizonte und erschließt neue Erlebniswelten. Diese wünschenswerten Effekte müssen mit sicherer Mobilität nachhaltig verknüpft werden. Die Polizei unterstützt mit ihren Präventionskräften die in der Organisationsverantwortung der Schulen angesiedelte Radfahrausbildung, indem sie

sich mit ihrem praktischen Erfahrungswissen über gefahrenreduzierte (Fahrrad-)Mobilität an den pädagogischen Angeboten beteiligt.

Angesichts der bei der Polizei anhängigen Beschwerdelage ist das verbotswidrige Befahren von Fußgängerbereichen durch Fahrradfahrer offenbar ein besonderes Problem. Natürlich ist eine verkehrsbehördliche Anordnung, die Passanten in Fußgängerzonen unter einen besonderen Schutzstatus stellt, nicht falsch. Im Gegenteil: Diese Regeln zielen darauf, Fußgängern in einem besonderen städtebaulichen Raum einen privilegierenden Aufenthaltsstatus zu garantieren (beispielsweise in Einkaufszonen). Dass Fehlverhalten von Fahrradfahrern in diesem Bereich besonders geeignet ist, das subjektiv empfundene Gefährdungsrisiko betroffener Fußgänger empfindlich zu tangieren, ist nachvollziehbar. Ebenso klar ist aber auch, dass mit der Bildung eines ressourcenintensiven polizeilichen Überwachungsschwerpunktes in diesem Konfliktfeld kaum positive Auswirkungen auf die objektive Sicherheit des Fahrradverkehrs erreicht werden können. Auch polizeiliche Ressourcen können nicht beliebig vermehrt werden. Daher müssen an die Polizei gerichtete Erwartungen, mit Präventions- und Überwachungsmaßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit beizutragen, auch mit Überlegungen der Verkehrs- und Stadtplanung zur Herstellung geeigneter Radverkehrsrouten durch oder entlang von Fußgängerzonen einher gehen.

Regelübertretungen und Unfälle können ein Indiz für Defizite in der Infrastruktur darstellen. Der Vermeidung sicherheitsrelevanter Defizite bei Planung und Betrieb kommt daher eine entscheidende Bedeutung zu, um über eine höhere Akzeptanz auch eine bessere Nachhaltigkeit zu erzielen. Denn eine messbare Wirkung von Überwachungsmaßnahmen auf das konkrete Verkehrsverhalten setzt mindestens

voraus, dass die Überwachungsmaßnahme einschließlich der ihr zugrundeliegenden Vorschrift im Grundsatz akzeptiert wird.

Dazu müssten Fahrradfahrer die Einhaltung der ihre Rechte schützenden Verkehrsregeln aber ebenso erwarten können, wie eine Verkehrsraumgestaltung, in der sie die Regelungen des Verkehrsrechts unter für sie zumutbaren Bedingungen einhalten können. Die dem Radverkehr zugewiesenen Verkehrsflächen werden jedoch immer noch an vielen Örtlichkeiten als suboptimal empfunden. Die weiterhin zu erwartende verstärkte Verbreitung von E-Bikes wird die Differenzgeschwindigkeiten und den „Überholdruck“ auf Radwegen nochmals deutlich erhöhen. Ein Lösungsansatz besteht im weiteren Ausbau der Voraussetzungen zur sicheren Mitführung des Radverkehrs auf Fahrbahnen.

Angesichts der Tatsache, dass sich mit der Elektromobilität ganz neue Chancen für einen nachhaltigen Bedeutungsgewinn des Radverkehrs eröffnen, müssen die Leistungsfähigkeits- und Sicherheitsaspekte des Fahrradverkehrs offensiv in den Fokus genommen werden. Die niedersächsische Polizei unterstützt diese Entwicklung im Rahmen ihrer Kompetenzen und Zuständigkeiten.

1 Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN), Stand: 27.07.2012

2 Pressemitteilung des Landesbetriebes für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN) vom 19. Juni 2012

1 Die Polizei begleitet die Fahrradausbildung an Grundschulen.

2 „Aktion Toter Winkel“ als gemeinsames Projekt von Verkehrswacht und Polizei zur Sensibilisierung von Schülern für diese besondere Gefahrensituation.

Naturerleben von Radfahrern

Dierk Weinhold, Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz | HeideRegion Uelzen e.V. | Landkreis Celle | Christian C. Schmidt

Das Programm „Natur erleben“

Auch das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz leistet einen Beitrag zum Fahrradland Niedersachsen. Radfahrer schonen die Umwelt und haben die Gelegenheit, Natur und Landschaft in Ruhe zu erleben und zu genießen. Das Programm „Natur erleben“ fördert Projekte, mit denen der natürliche Reichtum des Landes einer Vielzahl von Menschen nahe gebracht und erlebbar gemacht wird. Es werden Ansätze unterstützt, bei denen Radfahrer durch gezielte Information auf die besondere Bedeutung des Naturschutzes hingewiesen werden. Dies fördert die Akzeptanz für den Naturschutz und gleichzeitig eine naturverträgliche Naherholung. Für das Programm „Natur erleben“ stehen Mittel des „Europäischen Fonds für regionale Entwicklung“ (EFRE) und des Landes Niedersachsen zur Verfügung.

Weitere Informationen und eine Übersicht über Fahrradtouren erhalten Sie unter: www.natur-erleben.niedersachsen.de. Die Informationen können einzeln als pdf-Datei oder für GPS-Geräte heruntergeladen werden.

Naturerlebnis Ilmenauradweg

Für alle Fahrrad- und Naturbegeisterten gibt es in der Lüneburger Heide seit Herbst 2009 den Ilmenauradweg. Seine Strecke führt auf rund 120 km durch das gleichnamige FFH-Gebiet und begleitet den wichtigsten Fluss der Lüneburger Heide von seinen Quellbächen bis zur Elbe. Das Gemeinschaftsprojekt der Landkreise Uelzen, Lüneburg und Harburg, gefördert aus Mitteln des Programms „Natur erleben“ und der Metropolregion Hamburg, hat sich inner-

halb kurzer Zeit zum Erfolgsmodell entwickelt. Immer mehr Radwanderern gefällt die gelungene Kombination der Themen „Fahrrad“ und „Natur“. Die Zeitschrift „HörZu“ nahm den Ilmenauradweg jüngst in den Kreis der „20 schönsten Radtouren Deutschlands“ auf und auch beim Bundeswettbewerb „Best for Bike“ erreichte er 2010 als einziger Fernradweg die Endausscheidung.

Im Reich von Eisevogel und Fischotter

Gäste des Ilmenauradwegs entdecken auf ihrer Fahrt mit etwas Glück nicht nur Fischotter und Eisevogel. Von der mittelalterlichen Klosteranlage über blühende Heideflächen bis zu einer der größten Sonnenuhren Europas hält die Gegend allerlei Staunenswertes bereit. Uralte Orte mit historischen Fachwerkgebäuden und malerische Reetdachhäuser laden zu einer Verschnaufpause ein. Städte wie Uelzen, Lüneburg oder Winsen empfehlen sich mit zahlreichen Sehenswürdigkeiten, Kneipen, Cafés und Restaurants auch für einen längeren Aufenthalt. Im Kurbad Bad Bevensen oder der alten Salzstadt Lüneburg stehen traditionsreiche und moderne Wellnessanlagen zur Verfügung.

Ein Radweg zum Hören

Der Ilmenauradweg ist weder ein typischer Flussradweg noch eine Schnellverbindung von A nach B. 31 Naturinformationspunkte vermitteln entlang der Route Wissenswertes zur Ortsgeschichte und zur Erhaltung der Flora und Fauna im Ökosystem Ilmenau. Alle Infotafeln wurden vertont und können mit weiteren kindgerecht aufbereiteten Hörspielen kostenfrei aus dem Internet geladen werden. So lässt sich schon daheim ein erster Eindruck gewinnen,

oder man überspielt die Audio-Podcasts auf einen MP3-Player, den man vor Ort als elektronischen Reiseführer nutzt. Smartphone-Besitzer können die QR-Codes an den Infotafeln des Radwegs nutzen und die Tondateien schnell und unkompliziert aufs Handy übertragen.

Natur erleben

Die abwechslungsreiche Strecke des Naturerlebnisradwegs beginnt an den Quellbächen mit den beiden Startorten in Hösseringen und Bad Bodenteich im Landkreis Uelzen. Absichtlich wurden im Sinne des Naturschutzes möglichst vorhandene Wege genutzt und nur wenig neu gepflastert oder asphaltiert. Einige Streckenabschnitte verlaufen daher auch nicht direkt am Flusslauf der Ilmenau. Die Beschilderung nach den aktuellen ADFC-Empfehlungen bietet eine gute Orientierung. Für Ruhepausen wurden Bänke aufgestellt und für schlechtes Wetter Schutzhütten. Aufgrund der absichtlich naturbelassenen Abschnitte mit Schotter-, Sand- oder Waldböden wird je nach Witterung ein robustes Tourenrad, MTB oder Trekkingrad empfohlen.

Perfekt vernetzt

Durch die Vernetzung mit dem Weser-Harz-Heide-Radweg, dem Lüneburger Heide-Radweg und dem Elberadweg können Radwanderer ihre Route nahezu beliebig erweitern. Bemerkenswert ist die gute Zusanbindung: Mit Uelzen, Wrestedt/Stederdorf, Suderburg, Bad Bodenteich, Lüneburg, Bad Bevensen, Bienenbüttel und Bardowick befinden sich acht Bahnhöfe in direkter Nähe zum Ilmenauradweg.

Die detaillierte Internetseite des Radwegs (www.ilmenauradweg.de) mit Übernachtungsangeboten, Informationen zu Sehenswürdigkeiten, GPS-Daten, kostenlosem Kartenmaterial und einer Eisevogel-Webcam liefert wertvolle Tipps für die Reiseplanung.

Weitere Informationen zum Ilmenauradweg: HeideRegion Uelzen e. V.
Internet: www.heideregion-uelzen.de





Naturgenuss auf hohem Niveau im Naturpark Südheide

Radfahrbegeisterte werden zukünftig im Naturpark Südheide noch mehr auf ihre Kosten kommen. Nachdem das Radwegenetz und die Radwegebeschilderung im Landkreis Celle in den letzten Jahren umfangreich ausgebaut und optimiert worden sind, wurden nun noch zehn neue thematische Radrundtouren speziell für den Naturpark Südheide mit über 400 km Länge eingerichtet. Dieses Projekt wurde mit Mitteln aus dem Programm „Natur erleben“ gefördert.

Die Ziele des Programms „Natur erleben“ wurden mit den zehn Radthementouren in einem besonderen Maße erreicht. Die neuen Radthementouren zeigen zehn unterschiedliche Gesichter des Naturparks Südheide und bringen den Radfahrern die verschiedenen Landschaften des Naturparks mit seinen vielen Sehenswürdigkeiten, die interessante Tier- und Pflanzenwelt und die Geschichte des Raumes, die Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft sowie die Kultur der Region näher. So radelt man z. B. „Durch Heide, Wald und Örtzetal“ oder entdeckt „Wo Wasservogel und Teichkarpfen sich wohl fühlen“.

Unter dem Titel „Rad-Thementouren im Naturpark Südheide“ werden die zehn thematischen Radtouren in einer handlichen Broschüre, die 86 Seiten in einer Spiralbindung umfasst, dargestellt und vermarktet. Neben den Routenvorschlägen und einer Übersichtskarte finden die Leser Wissenswertes und interessante Informationen zu den einzelnen Themen.

Die Radthementouren starten in der Regel an den neu gestalteten Wanderparkplätzen des Naturparks und weisen eine Länge zwischen 22 und 66 Kilometern auf. Am Ausgangspunkt der jeweiligen Tour erwartet den Gast eine Infotafel, die anschaulich über den Wegeverlauf und über das Thema der Radtour informiert. So führt die eine Tour zu den Gaußschen Vermessungspunkten, eine andere zu den Hügel- und Großsteingräbern. Die Kulturlandschaft Heide, aber auch das „Weiße Gold“ der Heide - die Kieselgur sowie die „Magischen Orte“ sind Themen, die erradelt werden können.

Das Naturschutzvorhaben „Lutter“ ist ein weiteres Thema, das auf dem Lutter-Radwanderweg erklärt wird. Auch dieser wurde aus Mitteln des Programms „Natur erleben“ gefördert. Auf zwei Touren (Nord- und Südtour) werden den Radfahrern die Erfolge und vor allem Maßnahmen erklärt, die zur Erhaltung von über 160 bedrohten Arten in und an der Lutter geführt haben.

Zudem wurden die Radthementouren komfortabel mit neuen Radwegeschildern ausgestattet. Für jede Tour wurde ein eigenes Piktogramm entwickelt, das an den Radhinweisschildern entlang der jeweiligen Tour den Radfahrern als zusätzliche Orientierungshilfe dient.

„Die Südheide nimmt zunehmend an Fahrt auf!“ Mit der neuen Radbroschüre und den Infotafeln ist mit Hilfe der Förderung von „Natur erleben“ ein weiteres tolles Produkt für den Tourismus und das Naturerlebnis im Naturpark Südheide entstanden.

Die Radbroschüre kann über die Lüneburger Heide GmbH www.regioncelle.de bestellt werden und sie ist kostenlos in allen Touristinformationen des Landkreises Celle sowie in allen Rathäusern und im Bürgerbüro der Kreisverwaltung Celle erhältlich.

Darüber hinaus sind die Radthementouren im interaktiven Tourenportal des Landkreises Celle www.region-celle-navigator.de beschrieben.

Oste-Natur-Navi

Ein besonders innovatives Projekt, das durch das Programm „Natur erleben“ gefördert wurde, ist das „Oste-Natur-Navi“. Ein „Natur-Navi“ führt Radwanderer zu 45 Erlebnispunkten am malerischen Elbe-Nebenfluss Oste zwischen Bremervörde und Hechthausen. Vom Storchennest bis zur mittelalterlichen Seefahrerkirche, vom wiedervernässten Moor zum Seeadler-Gewässer vor dem Deich führen sechs spannende Touren, die zwischen 12 und 100 Kilometer lang sind. Seit Sommer 2012 gibt es spezielle Audiobeiträge für Kinder: Sie können dem jungen Stör Stups und Reiher Ralf bei ihrer Entdeckungstour an der Oste helfen. Die NaturNavis des Stader Vereins zur Förderung von Naturerlebnissen e.V. sind an zwei Ausleihstellen gegen eine Gebühr erhältlich.

Weitere Informationen unter: www.verein-naturerlebnisse.de

1 2 Von der Quelle bis zur Mündung begleitet der Naturradweg die Ilmenau durch verschiedenste Landschaften (Foto: HeideRegion Uelzen e.V.).

3 Am Ausgangspunkt der Radthemenrouten im Naturpark Südheide finden Besucher jeweils eine Infotafel (Foto: Landkreis Celle).

4 Die Wegweisung im Naturpark Südheide bietet den Radtouristen im Zuge der Themenrouten eine schnelle Orientierung (Foto: Landkreis Celle).

5 Mit der „Oste-Natur-Navi“ werden Radwanderer zu 45 verschiedenen Erlebnispunkten entlang der Oste geführt (Foto: Christian C. Schmidt).



Kurzinformationen

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) in Niedersachsen

Am 15. März 2012 fand in Hannover die Auftaktveranstaltung der AGFK statt. Ziel der Veranstaltung war, die Ziele und Themen der AGFK einem breiten Kreis vorzustellen, um aktive Mitarbeit zu werben und Themen zu identifizieren, mit denen sich die AGFK befassen will. Die mit über 80 Personen sehr gut besuchte Veranstaltung zeigt, dass es in Niedersachsen einen Bedarf gibt, sich stärker auszutauschen und zu vernetzen.

Die Steuerung der AGFK erfolgt über den Vorstand, dem die kommunalen Spitzenverbände, das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr sowie zunächst die neun Gründungsmitglieder angehören. Den Vorsitz übernimmt zunächst die Region Hannover. Geprüft wird, ob und in welchem Umfang eine Geschäftsstelle eingerichtet werden kann.

Die neuen Arbeitsgruppen werden auf der Grundlage der Ergebnisse der Auftaktveranstaltung zunächst von jeweils 1-2 Mitgliedern des Vorstands initiiert und im Herbst ihre Arbeit aufnehmen.

Im Rahmen der Fahrradkommunalkonferenz am 17./18.09.2012 in Hannover wird die AGFK präsentiert. Vorgesehen ist, eine gemeinsame Gründungserklärung durch die Gründungsmitglieder zu unterzeichnen. Landrat Bernhard Reuter vom Landkreis Göttingen, Vorsitzender des Landkreistages Niedersachsen wird die Vorstellung übernehmen. Eine Zusage des Regionspräsidenten und der meisten Landräte und Bürgermeister liegt bereits vor.
(Dr. Solveigh Janssen)



Grenzüberschreitende Planungen von Radschnellwegen

Den hohen Anteil des Radverkehrs am Umweltverbund halten und erhöhen. Dieses Ziel verfolgt die Planungsgesellschaft Grafschaft Bentheim mbH zusammen mit der Regio Twente im INTERREG IV A-Projekt „KonRad“. Nach der Meinung von Verkehrsexperten ist hierfür u.a. der Ausbau von Radwegeverbindungen für höhere Geschwindigkeiten erforderlich. Die Konzeptstudie Radschnellwege schließt dabei nahtlos an den erfolgreichen „masterplan fiets-snellweg 35“ der Regio Twente an.

Zusammen mit den beauftragten Ingenieurbüros werden unter Berücksichtigung der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) die Potenziale der Stadt-Umland-Verbindungen untersucht. In Workshops mit den beteiligten Kommunen werden die Gewichtung der Indikatoren (z.B. Quellverkehrspotenzial im Einzugsgebiet) und die Anforderungen an Radschnellwege (z.B. direkte, weitgehend umwegfreie Streckenführung) festgelegt.

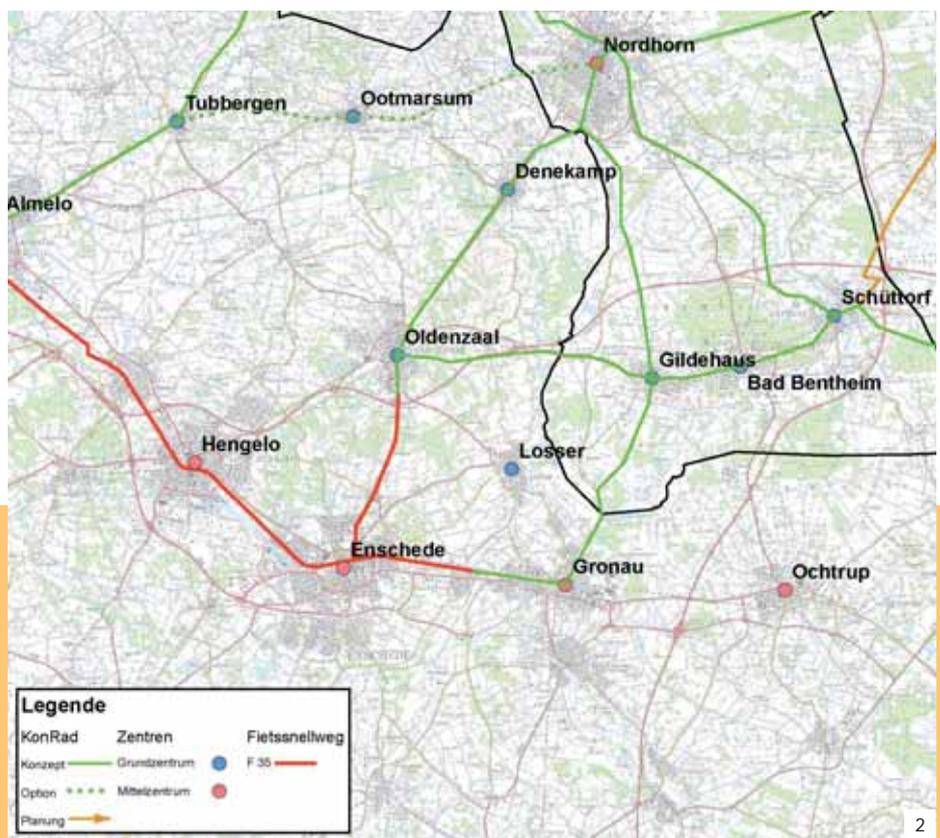
Die Ausarbeitung wird die Basis für eine mittel- bis langfristige Umsetzungsstrategie. Ferner kann sie die Grundlage für weitergehende Netzplanungen sein, u.a. auch in die benachbarten Landkreise.

Von den grenzüberschreitenden Radschnellwegen könnten künftig Berufspendler profitieren, aber auch Schüler und Touristen. Neben der Einsparung von Energiekosten, ergeben sich viele positive Effekte für Umwelt und Gesundheit. (Stefan Somborg)

Der Code gegen den Klau.

Wozu Fahrradcodierung?

Wer sein Fahrrad codieren lässt, macht Langfingern das Leben schwer. Denn ohne Eigentumsnachweis kommen sie mit dem zweirädrigen Diebesgut nicht weit: Die Codierung zeigt sofort, wer der Eigentümer des geklauten Fahrrades ist. Die Codierung erschwert also mehr als nur den Weiterverkauf, insbesondere den über Flohmärkte oder via Internet.



Der Verkaufswert des Diebesgutes sinkt erheblich, während der Grad der Abschreckung und die Hemmschwelle für potenzielle Diebe steigt. Eine Codierung kann, wie die bisherige Erfahrung lehrt, die Zahl der Diebstähle also deutlich senken und die Aufklärungsquote erhöhen. Das Prinzip basiert auf einem von der Polizei in Bergisch-Gladbach entwickelten und von der Polizei in Friedberg (Hessen) perfektionierten Codierverfahren und ist einfach: Eine Graviermaschine oder ein spezieller Aufkleber verewigt auf dem Rahmen des Fahrrads einen verschlüsselten personenbezogenen Code, der aus einer individuellen Ziffern- und Buchstabenkombination besteht. Sie setzt sich zusammen aus dem Autokennzeichen und Gemeindecodex des Ortes, in dem der Eigentümer wohnt, einer fünfstelligen Zahl für die Straße, drei Ziffern für die Hausnummer, sowie den Eigentümer-Initialen, möglichst ergänzt durch eine zweistellige Jahreszahl der Codierung.

Der Vorteil: Polizei oder Fundbüro erkennen anhand des Codes sofort den Eigentümer des Fahrrades und können ihn im Falle eines Diebstahls informieren – ohne Rückgriff auf Datenbanken. Die Rahmennummer allein gibt nicht genügend Informationen. Sie wird vom Hersteller ohne erkennbares System eingestanzt – mit Dopplungen und ohne zentrale Nummernkartei. 90 Prozent aller aufgefundenen Räder finden trotz Rahmennummer nicht mehr zu ihrem Eigentümer zurück, weil dieser sein Rad nicht eindeutig beschreiben kann. Hier schafft die Fahrradcodierung Abhilfe – am besten in Verbindung mit einem bundeseinheitlichen Fahrradpass. (ADFC)



3



4

Mit dem Fahrradsimulator üben

Für Groß und Klein gibt es viele Möglichkeiten, um sie auf die Gefahren bei der Benutzung eines Fahrrades im Straßenverkehr hinzuweisen und mit ihnen das richtige Verhalten zu üben. Eine davon nutzt neuerdings die Polizeidirektion Hannover in ihrer Präventionsarbeit: Den Einsatz des Fahrradsimulators.

Die Übungsperson sitzt dabei auf einem fest installierten Fahrrad und hat den Blick auf einen vor sich aufgestellten Monitor gerichtet. In mehr als 44 Filmsequenzen werden Gefahrensituationen aus dem alltäglichen Straßenverkehr vorgespielt und so wird der Verkehrssinn für richtiges Sehen und frühzeitiges Erkennen von Gefahren geschult. Rechtzeitig gebremst? Das jeweilige Reaktionsverhalten wird nach jeder Szene ausgewertet und auf dem Bildschirm dargestellt.

Gerade in Grundschulen und bei Seniorenveranstaltungen zeigte sich der Einsatz des Fahrradsimulators bisher besonders vorteilhaft. In Kleingruppen konnten dabei nicht nur Aspekte der Verkehrssicherheit rund um den Radverkehr erläutert und geübt werden, regelmäßig sind auch eine Vielzahl weiterer Themen zur Mobilitäts-erziehung beleuchtet worden.

Für weitere Informationen steht das Verkehrsdezernat der Polizeidirektion Hannover unter Tel. 0511 / 109-1262 oder Mail: verkehr@pd-h.polizei.niedersachsen.de zur Verfügung. (Thomas Buchheit)

- 1 Auftaktveranstaltung der AGFK am 15. März 2012 in Hannover (Foto: Gudrun Hartwig, Region Hannover).
- 2 Übersicht geplante grenzüberschreitende Radschnellwege.
- 3 Bei der Fahrradcodierung erhält der Rahmen eine Nummer, die eine direkte Zuordnung zum Besitzer ermöglicht (Foto: ADFC).
- 4 Die Polizeidirektion Hannover nutzt den Fahrradsimulator für die Präventionsarbeit (Foto: Polizeidirektion Hannover).
- 5 Der Fahrradkongress 2012 stand unter dem Motto „Wir fahren Rad“ (Foto: Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.).



5

Fahrradkongress 2012: Bedeutung des Radverkehrs in Niedersachsen nimmt zu

Am 13. April 2012 luden das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, der ADFC Niedersachsen e.V. und die Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. zum Fahrradkongress 2012 ein. Unter dem Titel „Wir fahren Rad“ wurde ein spannendes Thema aufgegriffen, denn das Fahrrad ist nicht nur Freizeit- und Sportgerät, sondern auch ein attraktives Fortbewegungsmittel im Verkehrsalltag und das Thema Radverkehr gewinnt in Niedersachsen immer mehr an Fahrt.

Wie in der Fachtagung festgestellt wurde, ist der gestiegene Radverkehr zwar gut für die Umwelt, stellt Verkehrsplanung und Verkehrssicherheit, Politik und Verkehrsteilnehmer jedoch vor neue Herausforderungen.

Auf dem eintägigen Kongress „Wir fahren Rad!“ wurde über unterschiedliche Angebote, Aktionen und Programme informiert und diskutiert. Die Beiträge von Experten stellten die derzeitige Situation dar und konnten konkrete Problemlösungen anbieten – von Angeboten für Radfahrer, die seit Jahren regelmäßig mit dem Fahrrad unterwegs sind, damit sie möglichst lange und sicher die Freude am Radfahren aufrecht erhalten können, bis hin zur zielgerechten Förderung der motorischen Kompetenzen in der Grundschule, damit Kinder auch zukünftig mobil bleiben.

Ein Ergebnis des Kongresses: Der Radverkehr soll in Niedersachsen noch attraktiver gemacht werden. Dazu soll unter anderem die Fahrradinfrastruktur weiter verbessert werden und die Verkehrssicherheit steigen. Unter www.landesverkehrswacht.de/wir-fahren-rad wurden die Fachvorträge des Kongresses hinterlegt. (Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.)

Kurzinformationen

Runder Tisch Radverkehr

Der Runde Tisch Radverkehr hat sich in Niedersachsen etabliert. Zweimal im Jahr erörtern die Radverkehrsverantwortlichen aus unterschiedlichen Institutionen Fragen zum Thema Radverkehr. In diesem Jahr stand die Problematik der „Gestattungsverträge und Freizeitwege“ im Vordergrund. Mit Fachvorträgen wurde dieses komplexe Thema aufbereitet. Eine Arbeitsgruppe wird einen Leitfaden entwickeln, der sodann landesweit zur Verfügung gestellt werden wird. Auch in Zukunft wird der Runde Tisch Radverkehr dazu beitragen den Radverkehr in Niedersachsen voranzubringen. (Anja Heuck)

Fahrradkommunalkonferenz

In diesem Jahr fand die zentrale bundesweite Veranstaltung für die Radverkehrsverantwortlichen beim Bund, den Ländern und Kommunen in Niedersachsen statt. Gastgeber waren das Land Niedersachsen, die Region Hannover sowie die Landeshauptstadt Hannover. Ziel der jährlich stattfindenden Veranstaltung ist es, die Netzwerkbildung der Radverkehrsverantwortlichen in den öffentlichen Verwaltungen zu stärken. Das Schwerpunktthema in diesem Jahr war der „Nationale Radverkehrsplan 2020“. (Anja Heuck)

Nationaler Radverkehrsplan (NRVP)

Mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2002-2012 hat sich der Bund bereits eindeutig zu seiner Rolle als Moderator und Koordinator der Radverkehrsförderung in Deutschland bekannt. Zusätzlich zur Bereitstellung finanzieller

Mittel für den Radverkehr wurden seitdem weitere Impulse gesetzt (u.a. Koordination der Radverkehrsförderung durch einen Bund-Länder-Arbeitskreis, Wissensvermittlung durch die Einrichtung der Fahrradakademie und des Internetportals zum NRVP, Förderung neuer Elemente durch Modellvorhaben zu kommunalen Leihfahrradsystemen). Unter Einberufung eines Expertengremiums aus Vertretern von Bund, Ländern, Kommunen, Verbänden und weiteren Fachleuten hat das Bundesministerium nun den Entwurf des fortgeschriebenen und weiterentwickelten NRVP 2020 vorgelegt. Der endgültige NRVP soll bis Ende des Jahres 2012 verabschiedet werden.

Der NRVP 2020 beschreibt Handlungsanforderungen und Lösungsstrategien der öffentlichen Aufgabenträger. Neue Themen, wie z. B. Elektromobilität und Schutzstreifen außerorts (vgl. S. 18/19) werden aufgegriffen. Perspektivisch werden 15% Radverkehrsanteil in Deutschland (derzeit ca. 10%) bis zum Jahr 2020 für möglich gehalten. (Dankmar Alrutz)

StVO und Radwegebenutzungspflicht an Bundes- und Landesstraßen

Im Frühjahr 2013 soll eine Neufassung der StVO-Novelle in Kraft treten, die die Änderungen der zwischenzeitlich wegen Formfehler zurückgezogenen Novelle aus dem Jahr 2009 weitgehend aufgreift. Die Regelungen zur Radwegebenutzungspflicht, die gegenüber der bisherigen Fassung aus dem Jahr 1997 noch einmal „verschärft“ und Ende 2010 durch das Bundesverwaltungsgericht bekräftigt wurden,

haben auch erhebliche Auswirkungen auf den Bau neuer und den Betrieb vorhandener Radwege an Bundes- und Landesstraßen. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) wird im Zusammenhang mit der StVO-Neufassung einen Leitfaden zum Umgang mit der Radwegebenutzungspflicht in ihrem Zuständigkeitsbereich erstellen, der auch eine Orientierung für den kommunalen Bereich sein kann. (Dankmar Alrutz)

Abschluss D3-Route

Der Fernradweg D-Route 3 ist im Rahmen eines gemeinsam vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und den beteiligten Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Berlin initiiertes Pilotprojekt, das als Modellroute des D-Netzes entwickelt wurde. Die Infrastruktur des quer durch Deutschland von der niederländischen bis zu polnischen Grenze verlaufenden Fernradweges (Streckenlänge 960 km) ist durch gemeinsame Anstrengungen der Partner deutlich aufgewertet worden. Die abschließende Zertifizierung des Radweges durch den ADFC ergab eine 3-Sterne-Einstufung. Der Deutsche Tourismusverband hat als Projektkoordinator ein Vermarktungskonzept entwickelt und das neue radtouristische Angebot erfolgreich vermarktet. (Thilo Schmalgemeier)



Optimierter Leine-Heide-Radweg eröffnet

Das letzte Teilstück des unter dem Motto „Weg von der Straße – Ran an den Fluss“ optimierten Leine-Heide-Radweges konnte im Juni zwischen Freden (Landkreis Hildesheim) und Kreiensen (Landkreis Northeim) freigegeben werden. Insgesamt wurden sechs Teilschnitte mit einer Gesamtlänge von rund 13 km völlig neu gebaut, weitere Abschnitte wurden neu trassiert und acht Info-Tafeln wurden errichtet. Das Projekt wurde mit Mitteln nach EFRE und Entflechtungsgesetz gefördert. (Rainer Poelmann)

Mit dem Rad quer durch Niedersachsen

Wie kommt man am besten mit dem Fahrrad von Northeim nach Hildesheim oder von Leer nach Vechta? Im Rahmen des Projektes Radland Niedersachsen bei der TourismusMarketing Niedersachsen GmbH wird als nächster Entwicklungsschritt im Radportal www.radland-niedersachsen.de zum Ende des Jahres 2012 ein landesweiter Online-Radroutenplaner mit adressscharfem Routing umgesetzt. (Karin Proell)

Radverkehrsanalyse in Niedersachsen

Wie viele Radfahrer sind auf unserem Radweg unterwegs? Wie viel Geld lassen Radtouristen in unserer Region? Diese oder ähnliche Fragen bekommen Radverkehrsplaner und Radtouristiker oft gestellt. Mit der Radverkehrsanalyse, einer dauerhaften Zählung mit einer begleitenden Befragung werden Antworten auf diese Fragen gefunden. Die Methodik der Radverkehrsanaly-



3a



3b

se wurde im Rahmen eines durch den NRVP geförderten Projektes in Brandenburg entwickelt. In Niedersachsen sind Zählgeräte in den Landkreisen Northeim und Osterholz-Scharmbeck sowie am Weser-Radweg und Elberadweg installiert. (Karin Proell)

Aktiv gegen Krebs!

Unter dem Motto „Sternstunden für Niedersachsen – Aktiv gegen Krebs“ machten sich ab Samstag, dem 2. Juni Krebserkrankte, Angehörige und Unterstützer aus allen Teilen Niedersachsens mit dem Fahrrad auf den Weg nach Hannover.

Ziel der Aktion ist es, auf die oftmals schwierige Situation krebserkrankter Menschen in Niedersachsen aufmerksam zu machen. Unterstützt und Begleitet wurde die Kampagne vom ADFC Niedersachsen e.V. www.sternstunden-fuer-niedersachsen.com (ADFC).

Mit dem Rad zur Arbeit!

Für frische Luft sorgt in ganz Niedersachsen die Sommeraktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Aufgerufen sind alle Berufstätigen, an mindestens 20 Arbeitstagen das Auto stehen zu lassen und stattdessen das Fahrrad für den Berufsweg zu nutzen – als Pendler auch kombiniert mit Bus

und Bahn. Der ADFC- und die AOK Niedersachsen stellen diese Aktion bereits zum neunten Mal auf die Räder. Schirmherrin ist Sozialministerin Aygül Özkan.

www.adfc.de/radzurarbeit/uebersicht-mit-dem-rad-zur-arbeit (ADFC)

Verkehrssicherheitsaktion

„HANNOVERHELM“

Radfahren in und um Hannover, ein Vergnügen mit Helm.

Im Frühjahr 2011 startete die Polizeidirektion Hannover in Zusammenarbeit mit der Stadt und Region Hannover, der Hannoverschen Allgemeine Zeitung und der Fa. UVEX die Verkehrssicherheitsaktion HANNOVERHELM. Das Angebot: Ein qualitativ hochwertiger Radhelm zu einem günstigen Preis! Mehr als 3.000 Radfahrer entschieden sich bereits im ersten Jahr für den Kauf des HANNOVERHELMs. Die Nachfrage setzte sich im Folgejahr fort und so ist die Fahrradregion Hannover jetzt nicht nur mit mehr als 1.000 Kilometern Radfahrvergnügen reich an reizvollen Wegen und Zielen, sondern erfreut sich auch am gesteigerten Verkehrssicherheitsbewusstsein und dem Mehr an Radhelmträgern. Weitere Informationen gibt es auch unter www.hannoverhelm.de. (Thomas Buchheit)



4

1 Durchschneidung des Bandes zur Eröffnung des Leine-Heide-Radweges durch die Landräte von Northeim und Hildesheim sowie Vertreter der Samtgemeinden Freden und Kreiensen (Foto: Rainer Poelmann).

2 Infotafel am Leine-Heide-Radweg (Foto: Rainer Poelmann).

3a 3b Der HANNOVER-HELM wurde bereits im ersten Jahr von mehr als 3.000 Radfahrern gekauft (Foto: Polizeidirektion Hannover).

4 Eröffnungsveranstaltung „Mit dem Rad zur Arbeit 2012“ (von links nach rechts): Dr. Jürgen Peter (Vorstand AOK), Niedersächsische Sozialministerin Aygül Özkan und Volker Czech (stell. Landesvorsitzender ADFC Niedersachsen).

Jury des Landespreises und Kontakte

Mitglieder der Jury im Jahr 2012:

Meinhard Abel

Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund
Arnswaldtstraße 28, 30159 Hannover

Dankmar Alrutz

Planungsgemeinschaft Verkehr - Alrutz
Große Barlinge 72a, 30171 Hannover

Enno Hagenah, MdL

Meterstraße 28, 30169 Hannover

Anja Heuck

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

Dieter Schulz

ADFC-Landesverband Niedersachsen
Leonhardtstraße 6, 30175 Hannover

Jürgen Tiemann

Niedersächsischer Städtetag
Prinzenstraße 23, 30159 Hannover

Gerd Will, MdL

Möwenstraße 23, 48527 Nordhorn

Ursula Weisser-Roelle, MdL

Görgesstraße 3, 38118 Braunschweig

Karsten Heineking, MdL

Wegeroden 119, 31606 Warmsen

Gabriela König, MdL

Strothmannsweg 14, 49086 Osnabrück

Dieter Pasternack

Niedersächsischer Landkreistag
Am Mittelfelde 169, 30519 Hannover

Ansprechpartner der Textbeiträge Seite 15-25:

Gabriele Lasius

Niedersächsisches Ministerium für Soziales,
Frauen, Familie, Gesundheit und Integration
Postfach 141, 30001 Hannover
Gustav-Bratke-Allee 2, 30169 Hannover
Telefon: (0511) 120-3104
gabriele.lasius@ms.niedersachsen.de

Ralf Köster

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Friedrichswall 1, 30159 Hannover
Telefon (0511) 120-7873
ralf.koester@mw.niedersachsen.de

Dankmar Alrutz

Planungsgemeinschaft Verkehr - Alrutz
Große Barlinge 72a, 30171 Hannover
Telefon: (0511) 220601-90
alrutz@pgv-hannover.de

Steffen Gröbel

Landkreis Northeim
Scharnhorstplatz 6, 37154 Northeim
Telefon (05551) 91499-15
sgroebel@landkreis-northeim.de

Dr. Holger Kloth

Planungsgesellschaft Grafschaft Bentheim mbH
van-Delden-Straße 1 – 7, 48529 Nordhorn
Telefon (05921) 961624
holger.kloth@grafschafft.de

Karsten Becker

Niedersächsisches Ministerium
für Inneres und Sport
Lavesallee 6, 30169 Hannover
Telefon: (0511) 120-6195
karsten.becker@mi.niedersachsen.de

Dierk Weinhold

Niedersächsisches Ministerium
für Umwelt, Energie und Klimaschutz
Archivstraße 2, 30169 Hannover
Telefon: (0511) 120-3542
dierk.weinhold@mu.niedersachsen.de

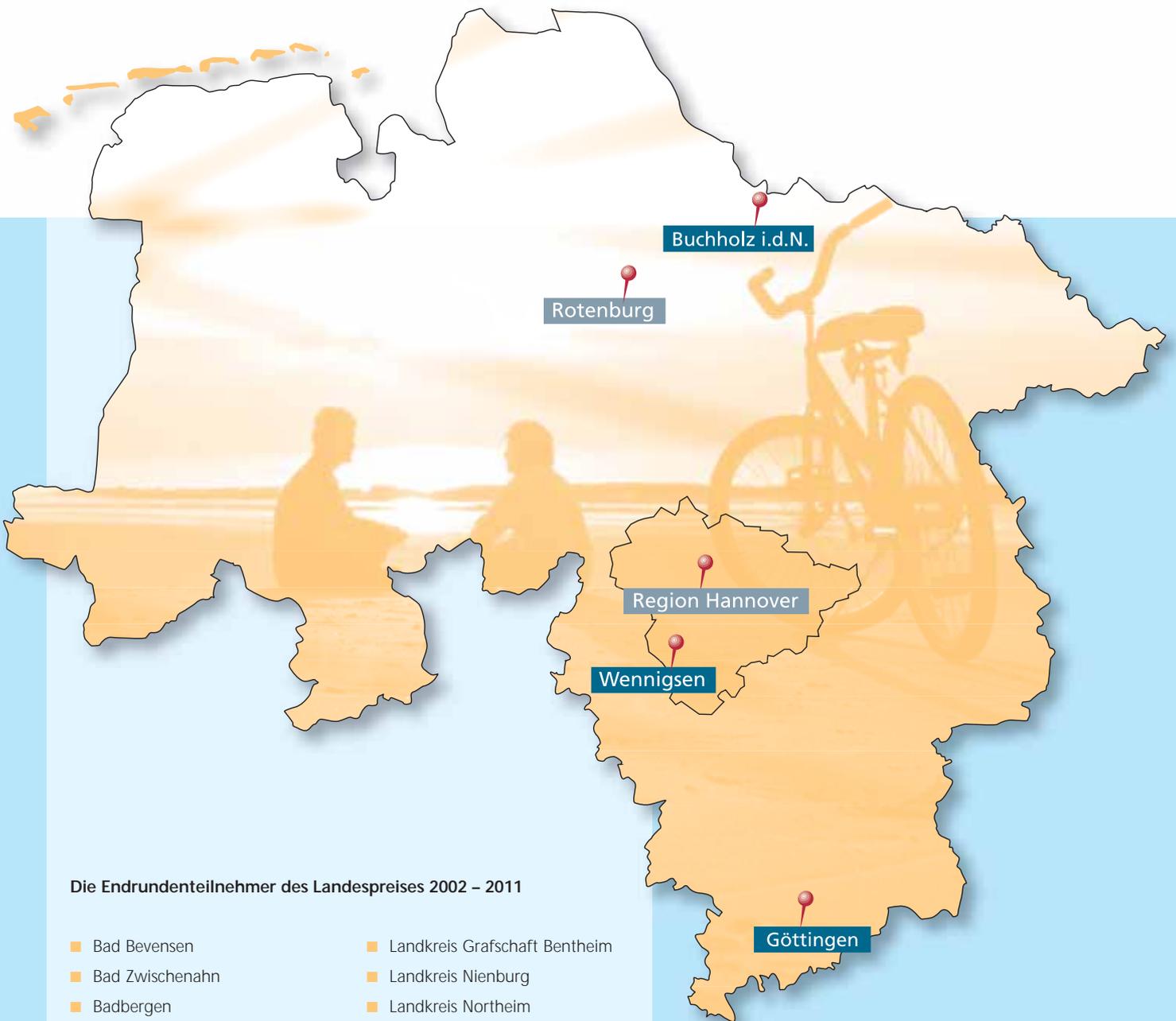
*Ansprechpartnerin für den Radverkehr
und für diese Broschüre ist*

Anja Heuck

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Friedrichswall 1, 30159 Hannover
Telefon (0511) 120-7878
anja.heuck@mw.niedersachsen.de



Die Endrundenteilnehmer des Landespreises des Landespreises 2012 – Fahrradparken



Die Endrundenteilnehmer des Landespreises 2002 – 2011

- | | |
|-----------------------|---------------------------------|
| ■ Bad Bevensen | ■ Landkreis Grafschaft Bentheim |
| ■ Bad Zwischenahn | ■ Landkreis Nienburg |
| ■ Badbergen | ■ Landkreis Northeim |
| ■ Buchholz i.d.N. | ■ Leer |
| ■ Bückeburg | ■ Lehrte |
| ■ Dannenberg | ■ Lingen (Ems) |
| ■ Diepholz | ■ Lönningen |
| ■ Emden | ■ Lüneburg |
| ■ Emlichheim | ■ Oldenburg |
| ■ Esens | ■ Peine |
| ■ Göttingen (Stadt) | ■ Region Hannover |
| ■ Großknneten | ■ Soltau |
| ■ Hannover (Stadt) | ■ Syke |
| ■ Landkreis Emsland | ■ Uplengen |
| ■ Landkreis Göttingen | ■ Varel |

■ Sonderpreis

Fahrradfreundliche
Kommune
Niedersachsen





Neun Bundesländer als Nachbarn

Bei uns guckt halt jeder gern ab.



Mehr zu unseren Innovationen:
www.innovatives.niedersachsen.de



Niedersachsen

Sie kennen unsere Pferde. Erleben Sie unsere Stärken.

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

Fotonachweis (soweit nicht anders vermerkt):
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Planungsgemeinschaft Verkehr – Alrutz
Titel, S. 3 unten, S. 4: thinkstockphotos.com