

Inhalt

Begrüßung

Ulrich Kegel, Erster Verbandsrat des Zweckverbandes Großraum Braunschweig.....5

Zielsetzung und Sachstandsbericht der Radverkehrsplanung im Verbandsgebiet

Christian Müller-Bartusch, Zweckverband Großraum Braunschweig.....7

Bestandsaufnahme des überörtlichen Radwegenetzes im Großraum Braunschweig

Ralf Wustrow, Zweckverband Großraum Braunschweig.....10

Entwicklung des Fahrradverkehrs in der Fläche - Anforderungen an die Netz- planung

Juliane Krause, plan & rat, Braunschweig.....14

Das Radfernwegenetz Niedersachsen - Methodik und Wegweisung

Dankmar Alrutz, Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover.....25

Finanzierungsmöglichkeiten des regionalen Radverkehrs

Dr. Rainer Mühlnickel, böregio, Braunschweig.....40

Carsten Kliwer, Amt für Agrarstruktur, Braunschweig.....46

Zusammenfassung der Ergebnisse

Dr. Rainer Mühlnickel, böregio, Braunschweig.....48

Ausblick

Ulrich Kegel, Erster Verbandsrat des Zweckverbandes Großraum Braunschweig.....52

Anhang

- Tagungsprogramm
- Verzeichnis der ReferentInnen
- Verzeichnis der TeilnehmerInnen
- Presseinformation
- Zeitungsartikel
- Richtlinie über die Gewährungen von Zuwendungen zur Entwicklung typischer Landschaften und der ländlichen Räume (ETLR)

Begrüßung

Ulrich Kegel, Erster Verbandsrat des Zweckverbandes Großraum Braunschweig

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Europäische Union hat den 18. September 2002 zum "Tag des Radfahrens" erklärt. Wir sind uns sicherlich einig, dass für die heutige Veranstaltung wohl kein besseres Datum denkbar gewesen wäre. Sie könnten jetzt auch denken, dass dies ein Zeichen für die besondere vorausschauende Planung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig wäre, wir räumen aber ein, dass dies ein gewisser Zufall ist.

Nun zum Thema. Warum befasst sich der Zweckverband Großraum Braunschweig mit der regionalen Radverkehrsplanung?

- Es gibt ein Mandat der Verbandsversammlung, bei der Erarbeitung einer Individualverkehrskonzeption für den Großraum Braunschweig den Radverkehr mit zu berücksichtigen.
- Dabei geht es auch um die Gewinnung von Grundlagen für die Fortschreibung des Regionalen Raumordnungsprogramms, denn dort sind einige Fernradwege enthalten, andere wichtige Verbindungen aber nicht. Es geht also um eine sachgerechte Verankerung einer regionalen Radverkehrskonzeption in das Regionale Raumordnungsprogramm.
- Darüber hinaus bestehen Forderungen des Nahverkehrsplans nach einem integralen Verkehrskonzept, d. h. hier die Verkehrssysteme ÖPNV und den Radverkehr stärker als bisher miteinander zu verknüpfen.
- Unter einem integralen Verkehrskonzept verstehen wir aber auch die Verknüpfung von touristischen Netz und Alltagsnetz an den Haltepunkten des öffentlichen Personennahverkehrs.
- Generell sehen wir im Aufbau einer regionalen Radverkehrskonzeption einen Beitrag zur Förderung der nachhaltigen Regionalentwicklung.

Diesem ganzen Zielgerüst muss zunächst eine flächendeckende Bestandsaufnahme zugrunde liegen. Dieser Schritt wurde Dank der Unterstützung des Arbeitsamtes, aber auch Dank der Unterstützung der Städte und Gemeinden in der Region geleistet. Der aktuelle Arbeitsstand liegt in Form von digitalen Karten vor.

Im Anschluss wird sich Herr Wustrow hierzu äußern und Ihnen die Situation typisierend darstellen.

Danach wird Herr Müller-Bartusch die Zielsetzungen der regionalen Radverkehrsplanung vor dem Hintergrund der Ziele und Grundsätze des Regionalen Raumordnungsprogramms erläutern.

Was die Umsetzung und Einordnung in ein regionales Netz betrifft, wird uns Frau Juliane Krause unterrichten.

Radwegesysteme sind eine Frage der Ausschilderung, aber auch der regionalen Identität. Hierzu sind wir auf den Beitrag von Herrn Alrutz gespannt.

Radwegeplanung ohne Umsetzung und Finanzierungen sind vergeblich. Daher geben uns Herr Dr. Rainer Mühnickel und Herr Carsten Kliewer hierzu einen aktuellen Überblick.

Danach haben wir genug Informationen, um eine Diskussion zu führen. Diese kann dann in der Kaffeepause weitergeführt werden. Anschliessend werden die Diskussionsergebnisse zusammengefasst und die Erkenntnisse erörtert. Mit einem Ausblick zur weiteren Vorgehensweise und festen Verabredungen zur regionalen Zusammenarbeit möchten wir das heutige Fachforum dann schliessen.

Zielsetzung und Sachstandsbericht der Radverkehrsplanung im Verbandsgebiet

Christian Müller-Bartusch, Zweckverband Großraum Braunschweig

1. Regionales Raumordnungsprogramm

Das Regionale Raumordnungsprogramm Großraum Braunschweig 1995 mit der Ergänzung 1999 Landkreis Goslar formuliert generelle behördenverbindliche Zielsetzungen zur Optimierung des Fahrradverkehrs als Verkehrsmittelalternative:

- Generell soll angestrebt werden, die Siedlungsstruktur und die Verkehrsanlagen für den Fußgänger- und Fahrradverkehr vorrangig so auszugestalten, dass eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des zu Fußgehens und Fahrradfahrens erreicht werden kann. Die Bedürfnisse der Radfahrer¹ sollen insbesondere durch den Ausbau eigener Radwegenetze berücksichtigt werden.
- Die vorhandenen Radwegenetze sind weiter auszubauen und miteinander zu verknüpfen.
- Die Wegeföhrung sowie die Gestaltung der Radwege und Radwegenetze müssen den Kriterien der sozialen Sicherheit entsprechen.
- Die Radwege sind mit den Haltestellen des Schienenverkehrs und des ÖPNV zu verknüpfen.
- Die Möglichkeiten für die Mitnahme von Fahrrädern im Schienenverkehr und ÖPNV sind zu verbessern.
- Die regional bedeutsamen Radwanderwege der Region Braunschweig sind in der zeichnerischen Darstellung als zu sichernde und aufzuwertende Verbindungen dargestellt. Dieses sind im Großraum Braunschweig die Radfernwege Lüneburg-Braunschweig mit Verbindung zum Harzrand, Gifhorn-Celle und Niederlande-Staßfurt, der Harzvorlandweg und der Harzrandweg. Des weiteren ist insbesondere den touristisch ausgerichteten Radwegenetzen im Gifhorer Raum sowie im Naturpark Elm-Lappwald eine regionale Bedeutung beizumessen.

Fachforum

Regionale Radverkehrsplanung

18.09.2002

Zielsetzung der Radverkehrsplanung im Verbandsgebiet

Ziele im Regionalen Raumordnungsprogramm

- 🚲 Stärkung des Umweltverbundes – insbesondere durch den Ausbau eigener Radwegenetze
- 🚲 Ausbau und Verknüpfung vorhandener Radwegenetze
- 🚲 Verknüpfung der Radwege mit den Haltestellen des ÖPNV
- 🚲 Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im ÖPNV
- 🚲 Darstellung „regional bedeutsamer Radwanderwege“ als zu sichernde und aufzuwertende Verbindungen in der Zeichnerischen Darstellung



Zweckverband
Großraum
Braunschweig

¹ In der Dokumentation wird bei personenbezogenen Begriffen nur die männliche Form verwendet, um den Text lesbar zu halten. Die weiblichen Formen / Personengruppen sind entsprechend mit eingeschlossen.

Die ungleiche Dichte der regional bedeutsamen Radwege im Großraum Braunschweig ist auf das Fehlen einer gesamträumlichen Wegekonzeption zurückzuführen. Lediglich für die Landkreise Gifhorn und Helmstedt und die Stadt Wolfsburg bestehen bisher Konzepte bezüglich regional bedeutsamer Radwegeverbindungen.

2. Nahverkehrsplan

Hauptzielsetzung des Nahverkehrsplanes ist u.a. die Stärkung des Umweltverbundes. Mit der Zielsetzung der besseren Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, ÖPNV) wird die Förderung von Bike+Ride immer wichtiger. In Kooperation mit dem ÖPNV durch Bike+Ride kann das Fahrrad vor allem für eine bessere Feinverteilung und einen höheren Erschließungsgrad durch größere Einzugsbereiche für den ÖPNV sorgen. Radfahrer können andererseits ihre Reichweite vergrößern, wenn sie das Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV benutzen.

Bei der Fahrradmitnahme besteht die Möglichkeit, mit einem Fahrrad sowohl die Fahrt zur Ausgangs- als auch von der Zielhaltestelle durchzuführen. Neben dem Vorteil, dass nur ein Fahrrad erforderlich ist, kann der Kunde ein höherwertiges Fahrrad immer mit sich führen und muss es nicht unbeaufsichtigt zurücklassen.

Gerade im ländlich strukturierten Raum kann eine verbesserte Verknüpfung von Fahrrad- und ÖPNV-Verkehr die Akzeptanz öffentlicher Verkehrsmittel wesentlich erhöhen, weil die ÖPNV-Haltestellen häufig weit von den Wohnungen entfernt sind. Hier kann nur eine kundenfreundliche Kombination der Verkehrsmittel zu einem Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV beitragen. Zielgruppe sind deshalb nicht Schüler, sondern Autofahrer, die die gesamte Strecke oder die Fahrt zur Ausgangshaltestelle mit dem Auto zurücklegen und die durch ein stimmiges Gesamtkonzept von den Vorteilen des ÖPNV überzeugt werden können.

Die Qualität der Abstellanlage ist eines der wichtigsten Kriterien für den Umfang der Nutzung. Bei Modernisierung von Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel statt Felgenbrecher) kann mit einer Zunahme des Bike+Ride-Aufkommens ausgegangen werden. Auch der Auslastungsgrad der Bike+Ride-Anlage nimmt mit der Modernisierung und qualitativen Verbesserung durch eine höhere Anzahl von Nutzern zu.

Fachforum

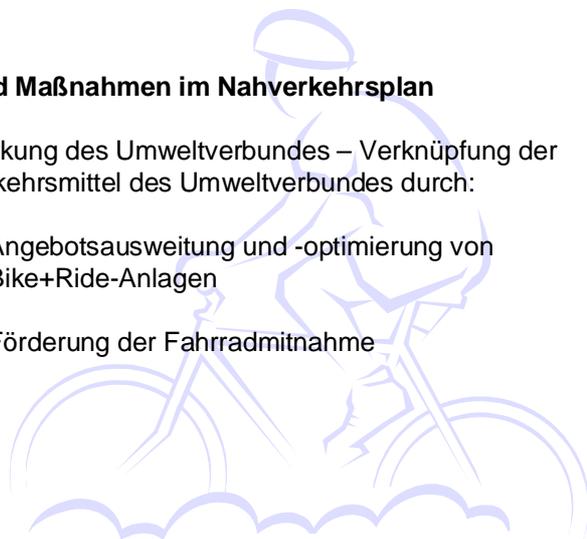
[Regionale Radverkehrsplanung](#)

[18.09.2002](#)

Zielsetzung der Radverkehrsplanung im Verbandsgebiet

Ziele und Maßnahmen im Nahverkehrsplan

-  Stärkung des Umweltverbundes – Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes durch:
 - Angebotsausweitung und -optimierung von Bike+Ride-Anlagen
 - Förderung der Fahrradmitnahme



3. Regionale Radwegekonzeption

Seit Ende 2000 arbeitet der Verband an einer regionalen Radwegekonzeption für ein überörtliches, alltagstaugliches Radwegenetz. Im ersten Arbeitsschritt wurden bisher alle überörtlichen und regional bedeutsamen Radwegeverbindungen bzw. Radwegeplanungen erfasst und bewertet.

Auf der Grundlage dieser Bestandsaufnahme und Bewertung wird eine Planungsphase folgen, in deren Rahmen in enger Abstimmung mit den Gemeinden und Tourismusverbänden insbesondere ein regional bedeutsames Fahrradwegenetz für den Alltagsverkehr definiert wird. Dabei werden die folgenden Aufgaben im Vordergrund stehen:

- planerische Abstimmungen, wie Lückenschließungen, Netzergänzungen, Beschilderungen
- Standortplanung für Fahrradabstellanlagen.

Mit dem so ermittelten und erfassten Radwegesystem im Großraum Braunschweig können zukünftige Projekte hinsichtlich ihrer regionalen Vernetzung und Bedeutung für die Erreichbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs, für Tourismus, Freizeit und Erholung einheitlich bewertet werden. Gleichzeitig werden Lücken im regionalen Netz erkennbar, deren Schließung eine wesentliche Verbesserung der Radwegeinfrastruktur bedeuten würde. Damit bietet der Zweckverband Großraum Braunschweig allen Baulastträgern, wie auch den Tourismus- und Fremdenverkehrsverbänden in der Region die Möglichkeit, an der Ausgestaltung eines in sich abgestimmten und vielfältig nutzbaren und einheitlich ausgeschilderten regionalen Radwegesystems mitzuwirken. Zugleich wird für alle an Plan- und Bauverfahren beteiligten Institutionen und Verbände eine einheitliche Bewertungs- und Beurteilungsgrundlage geschaffen, die sowohl zur konkreten Ausgestaltung einer Baumaßnahme beiträgt wie auch Einfluss auf die Priorisierung einzelner Maßnahmen nehmen könnte.

Fachforum
Regionale Radverkehrsplanung 18.09.2002
Zielsetzung der Radverkehrsplanung im Verbandsgebiet

Ziele des regionalen Radwegekonzeptes

-  Bestandsaufnahme der überörtlichen und regional bedeutsamen alltagstauglichen Radwege
-  Planung eines überörtlichen Fahrradwegenetzes für den Alltagsverkehr:
 - überörtliche Verknüpfung von Siedlungen untereinander und mit den Haltestellen des ÖPNV
 - erforderliche Lückenschlüsse und Qualitätsverbesserungen im Wegenetz und Ausbauprioritäten aus regionaler Sicht aufzeigen
 - Hinwirken auf einheitliche Wegweisung



Zweckverband
Großraum
Braunschweig

Bestandsaufnahme des überörtlichen Radwegenetzes im Großraum Braunschweig

Ralf Wustrow, Zweckverband Großraum Braunschweig

Ziel der Bestandsaufnahme war die Darstellung aller überörtlichen und regional bedeutsamen Radwegeverbindungen bzw. Radwegeplanungen im Großraum Braunschweig. Die bestehenden Radwege waren zu erfassen, soweit wie möglich zu bewerten und schließlich mittels CAD-System auf der Grundlage einer topographischen Karte digital darzustellen. Das notwendige Datenmaterial (Radwege-, Radwanderkarten) war nicht vollständig vorhanden, so dass am Anfang die Materialrecherche im Vordergrund stand. Anfragen bei den Verbandsgliedern und den kreisangehörigen Gemeinden zur Bereitstellung von Kartenmaterial waren notwendig.

Ferner wurde bei den Straßenbauämtern in Wolfenbüttel und Goslar recherchiert sowie bei Tourismusverbänden angefragt. Außerdem wurden die Radwanderkarten der Landesvermessung und Geobasisinformation Niedersachsen (LGN) sowie die Radtourenkarten und die Regionalkarte Harz des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V. (ADFC) ausgewertet. Aus den vorhandenen Unterlagen wurde der erste Kartenentwurf angefertigt. Jede Radwegeverbindung wurde auf Grundlage der Topographischen Karte 1:50 000 (TK50) digital aufgenommen.

Zwei Arten von Radwegen wurden unterschieden und sind in der Legende dargestellt als:

- Radwege an öffentlichen Straßen,
- Radwege auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen und auf besonderen Radwanderwegen (eine spezielle Untergruppe bilden hier die Radfernwege).

Durch die farbliche Unterscheidung der Radwege an öffentlichen Straßen (schwarz), der Radwanderwege (grün) und der Radfernwege (rot) soll die Radwegegruppierung in der Karte deutlich werden. Da für den Zweckverband Großraum Braunschweig das alltagstaugliche Radwegenetz im Vordergrund steht, sind auch die Haltepunkte des ÖPNV erfasst und in der Karte dargestellt. Vorhandene Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen wurden gesondert aufgenommen. Darüber hinaus wurden auch die Schulzentren als Zielpunkte im Alltagsnetz dargestellt.

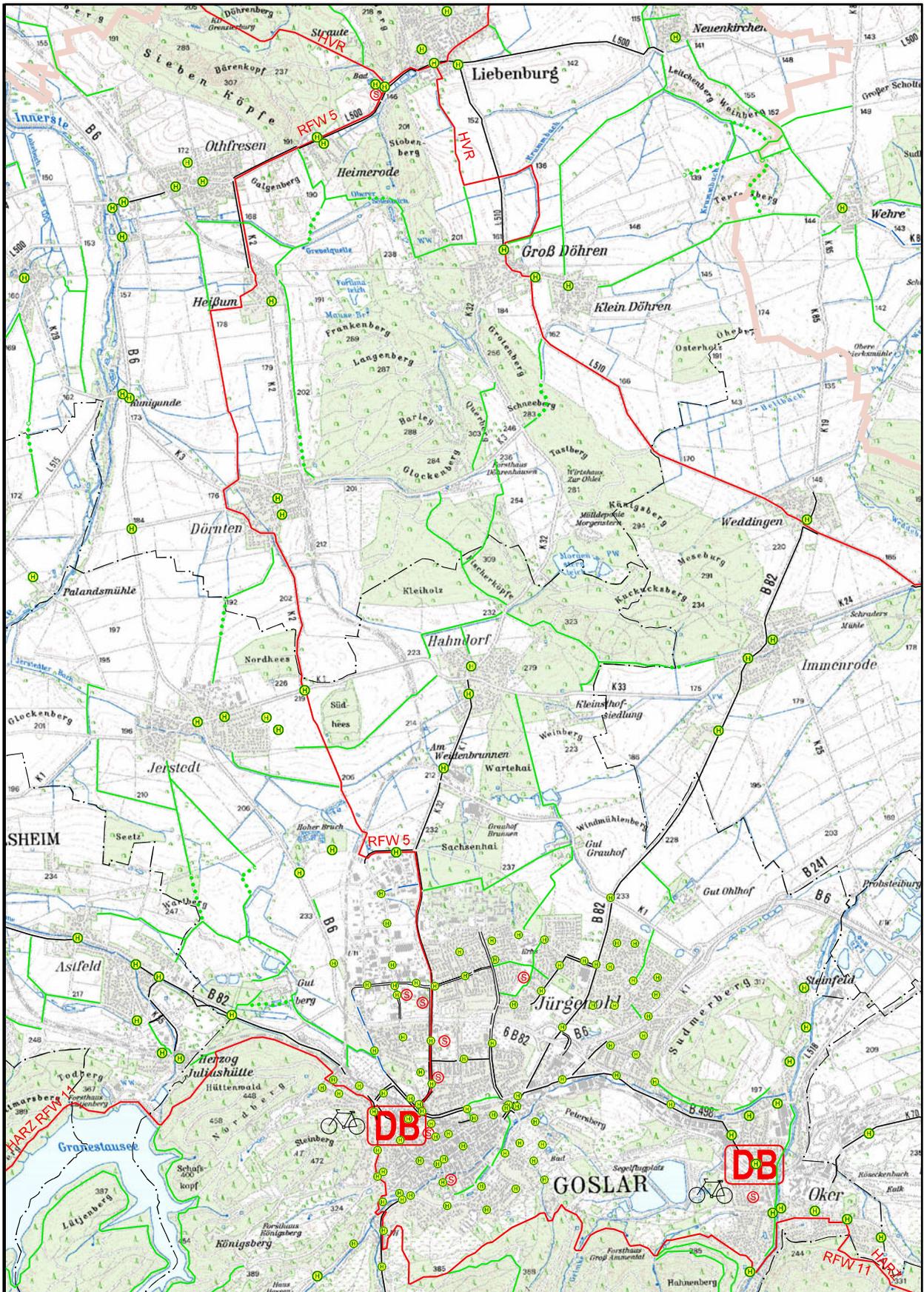
Es zeigte sich bereits in der Digitalisierungsphase, dass die Angaben aus unterschiedlichen Karten für ein Untersuchungsgebiet nicht deckungsgleich waren. Durch diese Unstimmigkeiten musste eine zusätzliche Überprüfungsphase durchgeführt werden. Hervorzuheben ist hierbei die Mitarbeit der ADFC-Kreisverbände. Sie haben den ersten Kartenentwurf überprüft und qualitativ bewertet. Um den Abgleich zwischen der Kartendarstellung und den Wegen im Gelände vorzunehmen, mussten sie in erheblichem Umfang das Radwegenetz erneut befahren. Die dabei festgestellten Abweichungen wurden kartiert und anschließend in die digitalisierte Karte eingearbeitet. Der korrigierte (zweite) Kartenentwurf wurde den Verbandsgliedern und den kreisangehörigen Gemeinden zur Korrekturabnahme vorgelegt. Notwendige Änderungen sind daraufhin abschließend in die digitalisierte Karte eingearbeitet worden.

Damit liegt jetzt erstmalig ein flächendeckendes Bild des alltagstauglichen Radwegenetzes im Großraum Braunschweig vor. Gleichzeitig werden Qualitätsmängel im Netz sichtbar; aber auch Defizite in der Verknüpfung der Wege untereinander sowie mit Haltepunkten des ÖPNV bzw. mit Siedlungsschwerpunkten oder Naherholungsgebieten werden aufgezeigt.

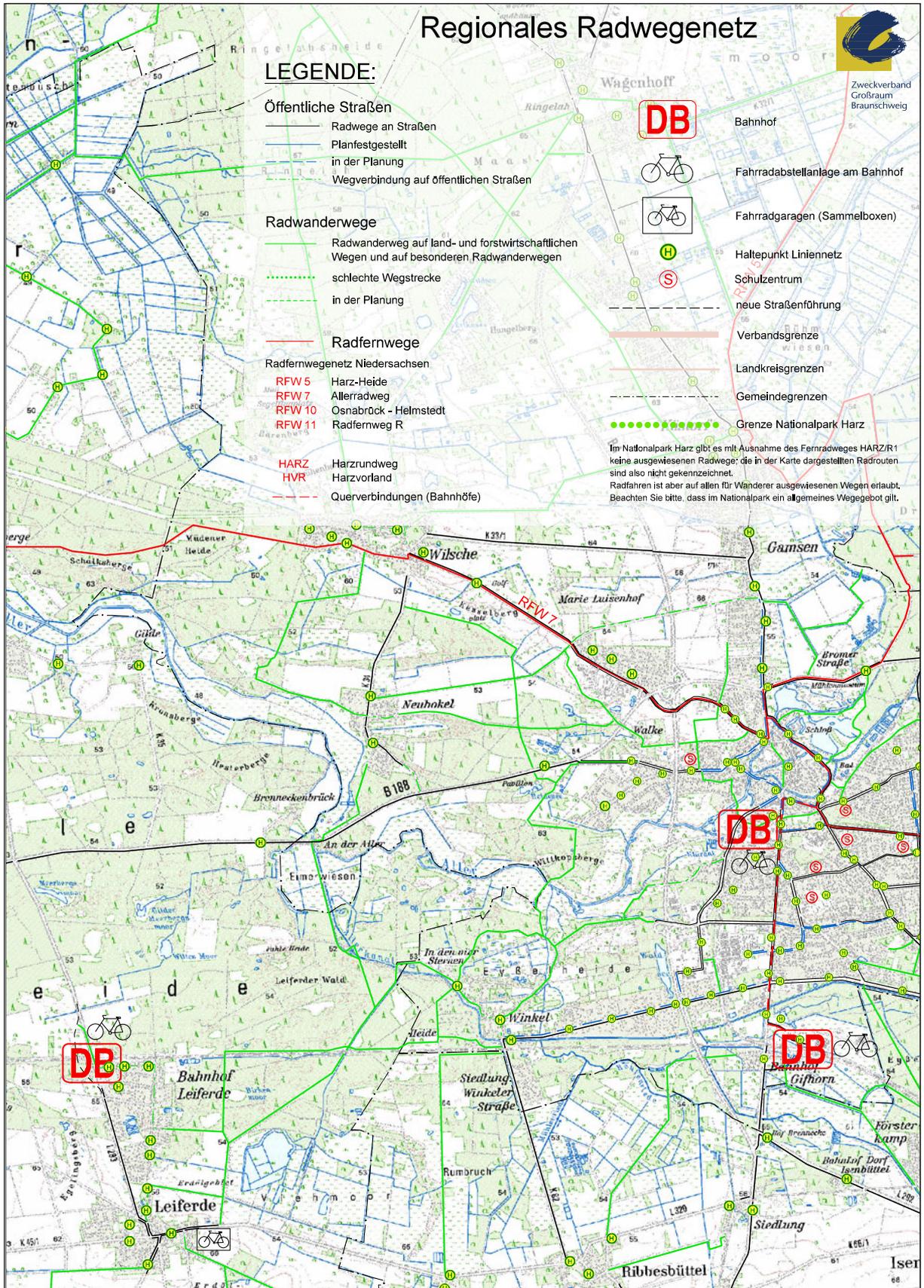
In Verbindung mit dem bereits vorliegenden digitalisierten Netz des öffentlichen Personennahverkehrs sollen zukünftig die Schnittpunkte beider Systeme erkannt und hinsichtlich ihrer infrastrukturellen Ausgestaltung, z. B. Bike & Ride-Anlagen, beschrieben und datenmäßig erfasst werden. Auf der Grundlage dieser Bestandsaufnahme und -bewertung wird eine Planungsphase folgen, in deren Rahmen in enger Abstimmung mit den Gemeinden und Tourismusverbänden insbesondere ein regional bedeutsames Fahrradwegenetz für den Alltagsverkehr definiert werden soll.

Dabei werden die folgenden planerischen Aufgaben im Vordergrund stehen:

- die Lückenschließungen zwischen fehlenden Verbindungen (Netzergänzung),
- die einheitlichen Beschilderungen,
- die Verbesserung der Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen sowie die Standortplanung neuer Anlagen.



Karte 1: Regionales Radwegenetz (Ausschnitt Goslar)



Karte 2: Regionales Radwegenetz (Ausschnitt Gifhorn)

Entwicklung des Fahrradverkehrs in der Fläche - Anforderungen an die Netzplanung

Juliane Krause, plan & rat, Braunschweig

Gliederung

1. Bedeutung und Entwicklung des Radverkehrs in der Fläche

- 1.1 Bedeutung des Radverkehrs für die Mobilitätssicherung
- 1.2 Bedeutung des Radverkehrs für Freizeit und Tourismus
- 1.3 Unterstützung durch aktuelle Tendenzen in der Radverkehrsplanung

2. Anforderungen an die Netzplanung

- 2.1 Allgemeine Anforderungen an die Netzplanung
- 2.2 Anforderungen wichtiger Nutzergruppen
- 2.3 Vorgehensweise bei der Planung eines Radverkehrsnetzes

3. Ausblick

1. Bedeutung und Entwicklung des Radverkehrs in der Fläche

1.1 Bedeutung des Radverkehrs für die Mobilitätssicherung

Bundesweit liegt der Radverkehrsanteil bei 12% oder 300 km pro Bürger im Jahr. In Braunschweig sind es 14%, in Lüneburg 9%. Städte mit Fahrradtradition und Fahrradförderung mit steigender Tendenz erreichen Anteile bis zu 35 % (Münster).

Die Verkehrsmittelwahl ländlicher Räume weist deutliche Unterschiede auf. Radverkehrsanteile zwischen 3% und 30% wurden ermittelt. Die in Bild 1 dargestellten durchschnittlichen Anteile der Verkehrsmittel an allen Wegen zeigen, daß etwa jeder achte Weg in der Fläche mit dem Fahrrad unternommen wird.

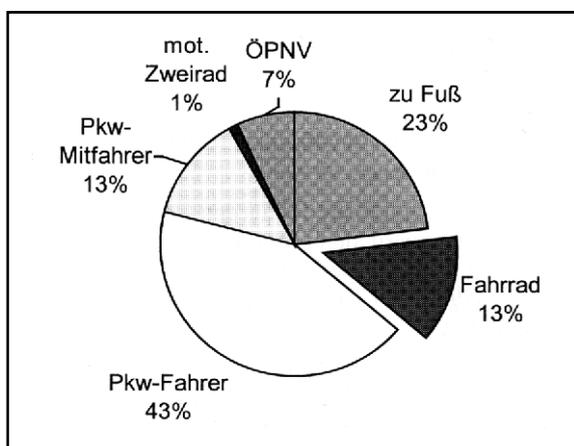


Bild 1: Verkehrsmittelwahl in der Fläche (Quelle: H RaS 02, 2002)



Bild 2: Haltestelle mit Fahrradabstellanlage

Das Fahrrad ist neben Bus und Bahn für viele - besonders für Kinder (Schüler), Frauen und ältere Menschen ein wichtiges Verkehrsmittel, um die notwendigen Wege zurückzulegen. Die PKW-Verfügbarkeit ist zwar im ländlichen Raum größer als in der Stadt - auch bei Frauen -, sie unterscheidet sich jedoch nach Alter und Geschlecht. Viele der Wege von Frauen in der Fläche werden unternommen, um andere, besonders Kinder/Jugendliche zu transportieren (Begleitmobilität, Mama-Taxi). Untersuchungen belegen, daß dies ca. 30 % der Wege von Frauen ausmachen. Bei einem gut ausgebauten Radverkehrsnetz (vorausgesetzt die Wege sind nicht zu weit) könnten beispielsweise Kinder/Jugendliche viele der Wege mit dem Rad zurücklegen.

Darüber hinaus hat das Rad seine Funktion als Zubringer zum ÖPNV. Das heißt zu Hause wird mit dem Rad gestartet, an der ÖPNV Haltestelle wird das Rad abgestellt und mit Bus oder Bahn weitergefahren (s. Bild 2). Die Integration von Fahrrad und ÖPNV ermöglicht gerade außerhalb städtischer Gebiete, wo das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln weniger dicht ist als in der Stadt, ein neues Mobilitätsniveau. Dies ist vor allem für Wegeketten beim Einkaufen, aber auch im Schüler- und Berufsverkehr wichtig. Es kann dabei von einem Einzugsgebiet von 3 km von der Haltestelle ausgegangen werden.

Im Entwurf zum neuen Nahverkehrsplan wird dies m. E. bereits gut berücksichtigt.

1.2 Bedeutung des Radverkehrs für Freizeit und Tourismus

Als Freizeitvergnügen hat das Fahrrad im Tourismus erhebliche Fortschritte gemacht. 24 % aller Ferienreisenden in der Bundesrepublik nennen als Urlaubsaktivität Radfahren. 1999 haben knapp 2 Millionen Deutsche eine Urlaubsreise per Rad unternommen, einige der Flächenbundesländer beziffern fast ein Drittel des tourismusbedingten Umsatzes pro Jahr auf radfahrende Urlauber. Hotel- und Gaststättengewerbe profitieren überdurchschnittlich: Radler geben im Schnitt 20% mehr aus pro Tag als durchschnittliche Urlauber.

Förderung des Radverkehrs ist demnach auch Wirtschaftsförderung. Da knapp die Hälfte der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs auf den Freizeit- und Urlaubsverkehr entfällt, bietet das Fahrrad bei attraktiven Angeboten offensichtlich nicht nur im Alltagsverkehr, sondern auch im Freizeitverkehr erhebliche Verlagerungspotenziale vom Auto auf das Fahrrad.

In unserer Region haben wir bedeutende Radfernwege des Niedersachsennetzes:

- Radfernweg 5 Harz-Heide (Lüneburg bis Goslar),
- Radfernweg 10 Osnabrück – Helmstedt,
- Radfernweg 11 (R1) Holzminden – Bad Harzburg-Dessau mit deutschlandweiter Bedeutung, den in der Planung befindlichen Allerradweg von Verden bis Magdeburg, der auch durch das Gebiet des ZGB geht,
- viele regionale Routen z.B. im LK Gifhorn, im Harzvorland,
- ein radtouristisches Konzept für den Landkreis Helmstedt mit Themenrouten und vieles mehr.

Die Distanzen, die mit dem Fahrrad bei Ausflügen nach Feierabend oder am Wochenende zurückgelegt werden, liegen im Mittel im Entfernungsbereich zwischen 20 und 30 km. Dabei gibt es deutlich kürzere Ausflüge, aber auch längere Fahrradtouren.

Eine weitere Vernetzung von Radwanderwegen, Verknüpfung mit den Radwegen an öffentlichen Straßen, eine gezielte Verknüpfung mit dem ÖPNV, eine einheitliche Beschilderung, ein entsprechendes Kartenwerk und Öffentlichkeitsarbeit würde das Potenzial an Umsteigern auf das Rad – auch in Kombination mit dem ÖPNV – noch wesentlich mehr ausschöpfen.

1.3 Unterstützung durch aktuelle Tendenzen in der Radverkehrsplanung

Nationaler Radverkehrsplan

Das Bundeskabinett hat im Frühsommer diesen Jahres den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) verabschiedet und damit einen Handlungsrahmen zur Förderung des Radverkehrs vorgegeben.

„Ziel des Nationalen Radverkehrs ist es, für den Zeitraum 2002 bis 2012 in Deutschland neue Wege und Umsetzungsstrategien zur Radverkehrsförderung zu initiieren, Handlungsempfehlungen zu geben und insgesamt einen Beitrag für ein fahrradfreundliches Klima zu leisten. Der Nationale Radverkehrsplan richtet sich an alle Akteure in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft, aber auch an die einzelnen Bürger als aktive Verkehrsteilnehmer. Mit Vorlage dieses Plans bekennt sich die Bundesregierung zu ihrer aktiven Rolle als Katalysator und Moderator bei der Förderung des Radverkehrs.“

(BMVBW, 2002)

Der NRVP ist ein Bericht der Bundesregierung, erarbeitet von einer Expertengruppe aus Bund, Länder, kommunaler Spitzenverbände, Fahrradverbänden und externen Experten in relativ kurzer Zeit (August - Dezember 2001). Eine wesentliche erste Maßnahme ist die Verdoppelung der Finanzmittel zum Bau von Radwegen im Verlauf von Bundesstraßen (100 Mio. Euro).

Zur Begleitung und Umsetzung des NRVP sind unter Federführung des BMVBW fünf Untearbeitskreise gebildet worden (konstituierende Sitzung am 13.09.02).

- Ordnungsrahmen
- Finanzierung
- Koordinierung
- Tourismus
- Kommunikation

Übersicht 1: Was die Bundesregierung anstrebt

Generelle Ziele:

- Steigerung des Radverkehrsanteils in Deutschland bis 2012.
- Förderung des Radverkehrs als Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik.
- Förderung einer modernen, sozial- und umweltverträglichen Nahmobilität nach dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Konkrete Maßnahmen:

- Verdoppelung der Haushaltsmittel für den Bau und die Erhaltung der Radwege an Bundesstraßen im Bundeshaushalt 2002.
- Optimierung des Rechtsrahmens.
- Kampagne für mehr Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsklimas, die sich an alle Verkehrsteilnehmer richtet (Verkehrssicherheitsprogramm 2001).

- Koordinierung der Strategien zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans durch den Bund-Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“.
- Monitoring über die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans und Berichterstattung über die Fortschritte der Radverkehrsförderung.
- Durchführung von Forschungsvorhaben (mehr als 1 Mio. €) und Modellprojekten.
- Bestandsaufnahme zur Forschung des In- und Auslandes zum Radverkehr in der Stadt.
- Unterstützung des bundesweiten Wettbewerbes „Best for bike“.
- Institutionelle Förderung des ADFC und der Verkehrssicherheitsverbände.
- Einrichtung einer für alle Bürgerinnen und Bürger offenen Internet-Plattform „Dialog Nationaler Radverkehrsplan“.

Quelle: BMVBW, 2002

Aktuelle Planungsrichtlinien

Speziell zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete liegt jetzt eine aktuelle Planungsrichtlinie der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - die H RaS 02 - vor. Sie ergänzt die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), die in erster Linie ihre Anwendung in städtischen Gebieten finden. Neben einer Übersicht über spezifische Merkmale des Radverkehrs außerhalb städtischer Gebiete sind wichtige Themen die Netzplanung, die unterschiedlichen Entwurfs-elemente außerorts sowie Bau und Unterhaltung sowie Zuständigkeiten und Möglichkeiten zur Finanzierung (FGSV, 2002). Das nachstehende Kapitel bezieht sich im wesentlichen auf die Ausführungen in der H RaS 02.

2. Anforderungen an die Netzplanung

2.1 Allgemeine Anforderungen an die Netzplanung

Radverkehrsnetze sollen Radfahrern innerhalb eines Planungsraumes für alle Fahrten sichere, bequeme und möglichst direkte Wege anbieten. Dazu ist es erforderlich, alle für den Radverkehr wichtigen Fahrtzwecke und Ziele zu berücksichtigen (s. Bild 3). Diese grundsätzlichen Anforderungen gelten auch für den Radverkehr in der Fläche. So kann in vielen Grundfragen zwar auf die in der ERA skizzierte Planungsmethodik zurückgegriffen werden, es gibt jedoch einige spezifische Aspekte, die sich von einer städtischen Radverkehrsnetzplanung unterscheiden.

Besondere Aspekte bei der Radverkehrsplanung in der Fläche sind:

- die Bestimmung des Planungsraumes in Abhängigkeit vom siedlungsstrukturellen Raumtyp (dies ist in unserem Fall das Gebiet des Zweckverbandes),
- die größeren Reisezeiten im Alltagsradverkehr,
- die Überlagerung der Netze für den Ausflugs- und Radreiseverkehr mit dem Alltagsradverkehr,
- die spezifischen Quellen (z.B. Ortsteil einer Gesamtgemeinde) und Ziele (z.B. Haltepunkt des ÖV auf freier Strecke),
- die oftmals schlechtere Datenlage (z.B. Unfallanalyse, Verkehrsbelastungen),
- unterschiedliche Planungsträger in einem Planungsraum (Kommunen, Samtgemeinden, Verwaltungsgemeinschaften, Landkreise, Zweckverbände etc.) und mehrere Baulastträger (Bund, Land, Kommunen etc.), die es zu koordinieren gilt.

Bei der Radverkehrsnetzplanung in der Fläche sollte nicht mehr in Alltagsradverkehr und Freizeitradverkehr unterschieden werden, sondern die Netze sollten integriert und hierarchisch gegliedert sein, wobei die Anforderungen des Alltagsradverkehrs (möglichst kurze und direkte Wege) mit denen des Ausflugs- und Radreiseverkehrs (landschaftlich abwechslungsreiche Gegend, möglichst abseits der klassifizierten Straßen) in einem gemeinsamen Netz mit den oben genannten Spezifika berücksichtigt werden.

- Orte mit zentralörtlicher Funktion
 - Oberzentren
 - Mittelzentren
 - Grundzentren
- Orte / Gebiete mit der Entwicklungsaufgabe Erholung
- Orte/ Gebiete mit der Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr
- Freizeitziele außerhalb geschlossener Ortschaften (z.B. Campingplätze, Badeanstalten)
- Bahnhöfe, Haltepunkte
- Endhaltestellen des ÖPNV (ausgewählte)

Bild 3: Wichtige Quellen und Ziele für das regionale Radverkehrsnetz

2.2 Anforderungen wichtiger Nutzergruppen

Wichtige Nutzergruppen im Alltagsradverkehr sind:

- Kinder / Jugendliche
- Frauen
- Ältere Menschen

Wichtige Nutzergruppen im Freizeitverkehr sind:

- Freizeitradfahrer
- Radtouristen

Ihre Anforderungen an Radverkehrsnetze und -verbindungen sind nachstehend dargestellt (vgl. FGSV, 2002).

Kinder/Jugendliche

Verstärkt kommt das Fahrrad bei älteren Kindern und Jugendlichen im Schülerverkehr zum Einsatz. Die Schulen in ländlichen Räumen - insbesondere die weiterführenden Schulen - weisen große Einzugsbereiche auf und haben lange Schulwege zur Folge, die von Schulbussen häufig nur mit langen Umwegfahrten bedient werden. Die Fahrradverfügbarkeit ermöglicht ein flexibles Reagieren auf wechselnde Unterrichtszeiten der Schule und evtl. Ausfallstunden.

Um Kinder und Jugendliche zu berücksichtigen, muß auf die Sicherung des Radverkehrs zwischen Wohnorten und Schulstandorten insbesondere weiterführender Schulen (in der Regel ab 5. Klasse) sowie zu besonders stark frequentierten Freizeiteinrichtungen geachtet werden. Bevorzugt sollten überörtlich straßenbegleitende Radwege angelegt werden, da diese eine gewisse soziale Sicherheit bieten. Des weiteren ist auf die Sicherung des Wohnumfeldes von Kindern in besonders stark befahrenen Ortsdurchfahrten zu achten.

Frauen

Frauen und Männer unterscheiden sich in ihrem Mobilitätsverhalten. Frauen gehen häufiger zu Fuß, sie benutzen häufiger den ÖPNV, in der Regel auch häufiger das Rad und dafür seltener das ein Auto als Männer. Die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung ist auf dem Land noch stark ausgeprägt. Besonders für Frauen lassen sich Familie und Erwerbstätigkeit nur unter erschwerten Bedingungen realisieren. Neben der Übernahme von Versorgungsleistungen sind vor allem Bring-, Hol- und Begleitdienste für andere Familienangehörige zu erledigen. Erwerbstätige und nicht erwerbstätige Frauen mit Kindern unternehmen daher überdurchschnittlich viele Wege, oftmals steht den Frauen der Familien-PKW zur Verfügung.

Ein für Frauen attraktives Radverkehrsnetz muß Wohnbereiche mit frauentypischen Arbeitsplatzschwerpunkten, Haupteinkaufs- und Freizeitbereichen, Kindertagesstätten sowie Aus- und Weiterbildungseinrichtungen verbinden. Wichtig sind umwegarme Verbindungen zwischen Gemeinden und zentralen Orten mit Versorgungs- und Dienstleistungsfunktionen. Für ein möglichst lückenloses Netz müssen alle Arten von Radverkehrsanlagen, Kfz-arme Straßen und Wege genutzt werden. Bedeutsam für die Fahrradnutzung ist bei Frauen die Gewährleistung der Sicherheit im öffentlichen Raum. Große Entfernungen und eine geringe Bündelung der Verkehrsnachfrage erschweren jedoch eine soziale Sicherung aller Radverkehrsverbindungen, besonders jener durch die freie Landschaft.

Ältere Menschen

Ältere Menschen sind häufig mobil, um Kontakte zu Menschen in Nachbarorten aufrechtzuerhalten, an Veranstaltungen teilzunehmen und medizinische Einrichtungen aufzusuchen. Häufig erschweren gesundheitliche Beeinträchtigungen die Beweglichkeit.

Ältere Menschen brauchen in erster Linie die Möglichkeit, Kontakte zu Verwandten und Bekannten zu pflegen. Aufgrund gesundheitlicher Beeinträchtigungen können Wege zwischen benachbarten Orten häufig nicht mehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Innerörtlich wird jedoch noch häufig das Fahrrad für den Weg zum täglichen Einkauf, zur medizinischen Einrichtung, zum Friedhof oder zu Bekannten genutzt. Bei Wahlmöglichkeit ziehen viele ältere Menschen eine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung dem Mischverkehr vor.

Radtouristen

Die touristischen Radfahrer kommen vorwiegend aus den größeren Städten und unternehmen ein- und mehrtägige Touren an Wochenenden und im Urlaub. Sie stellen jedoch keine homogene Gruppe dar: Radwanderer kommen aus allen Bevölkerungs- und Altersgruppen. Auch sportlich weniger Geübte, Familien mit Kindern und älteren Menschen bietet das Radwandern die Möglichkeit der körperlichen Betätigung.

Radtouristen erwarten vor allem ein gut befahrbares und abseits der Hauptverkehrsstraßen liegendes, verknüpftes Wegenetz und eine verlässliche Wegweisung. Die Wegführung selbst gestaltet sich erlebnisorientiert. Radfernwanderer benötigen umwegarme überregionale Radverkehrsverbindungen, die der Überbrückung größerer Entfernungen dienen. Wichtig sind genügend breite Wege, Radwege und Kfz-arme Straßen, sowie ebene und gut befestigte Oberflächen.

Anforderung	Alltagsradfahrer aus dem ländlichen Raum:			Radtouristen	Sportradfahrer	Mountainbiker
	Kinder/Jugendliche	Erwachsene	Ältere Menschen			
soziale Sicherheit	●	●	●	○		
Trennung vom Kfz-Verkehr	●	○	●	●		○
geringe Umwege	●	●	○			
ebene, gut befestigte Oberflächen	●	●	●	○	●	
zweispurig befahrbar (z.B. durch Anhänger)		●	○	●		
landschaftliches Erlebnis				●		○
hohe Fahrgeschwindigkeit					●	
unbefestigte Trassen						●
Steigungs- und Gefällestrecken						●
Wegweisung	○	○	○	●		●

● = sehr wichtig, ○ = anzustreben

Bild 4: Anforderungen wichtiger Nutzergruppen (Quelle: FGSV, 2002)

2.3 Vorgehensweise bei der Planung eines Radverkehrsnetzes

Nach der Festlegung des Planungsraumes und der Beschaffung der notwendigen Planungunterlagen wird eine sogenannte Strukturkarte (s. Bild 5) erstellt. In einem nächsten Schritt wird anhand der Quellen und Ziele des Radverkehrs (siehe Bild 3) das Wunschliniennetz erstellt. Dieses ist ein theoretisches Netz, Wunschlinien stellen die idealen geradlinigen Verbindungen zwischen Quelle und Ziel dar. Bild 6 zeigt ein mögliches Wunschliniennetz für das Verbandsgebiet des ZGB. Aus der Umlegung dieses Wunschliniennetzes auf die Straßen und Wege folgt das planerische Netz der Haupt- und Nebenverbindungen. Die an diesem Netz vorzusehenden Maßnahmen müssen nach bestimmten Aspekten einer Dringlichkeitsreihung unterzogen werden.

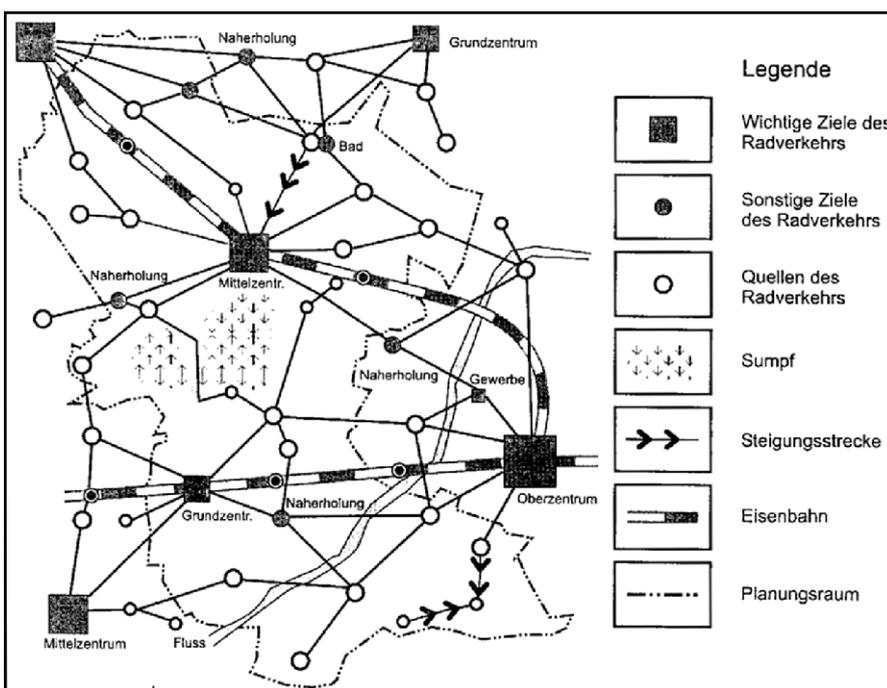


Bild 5: Beispiel für eine Strukturkarte (Quelle: FGSV, 2002)

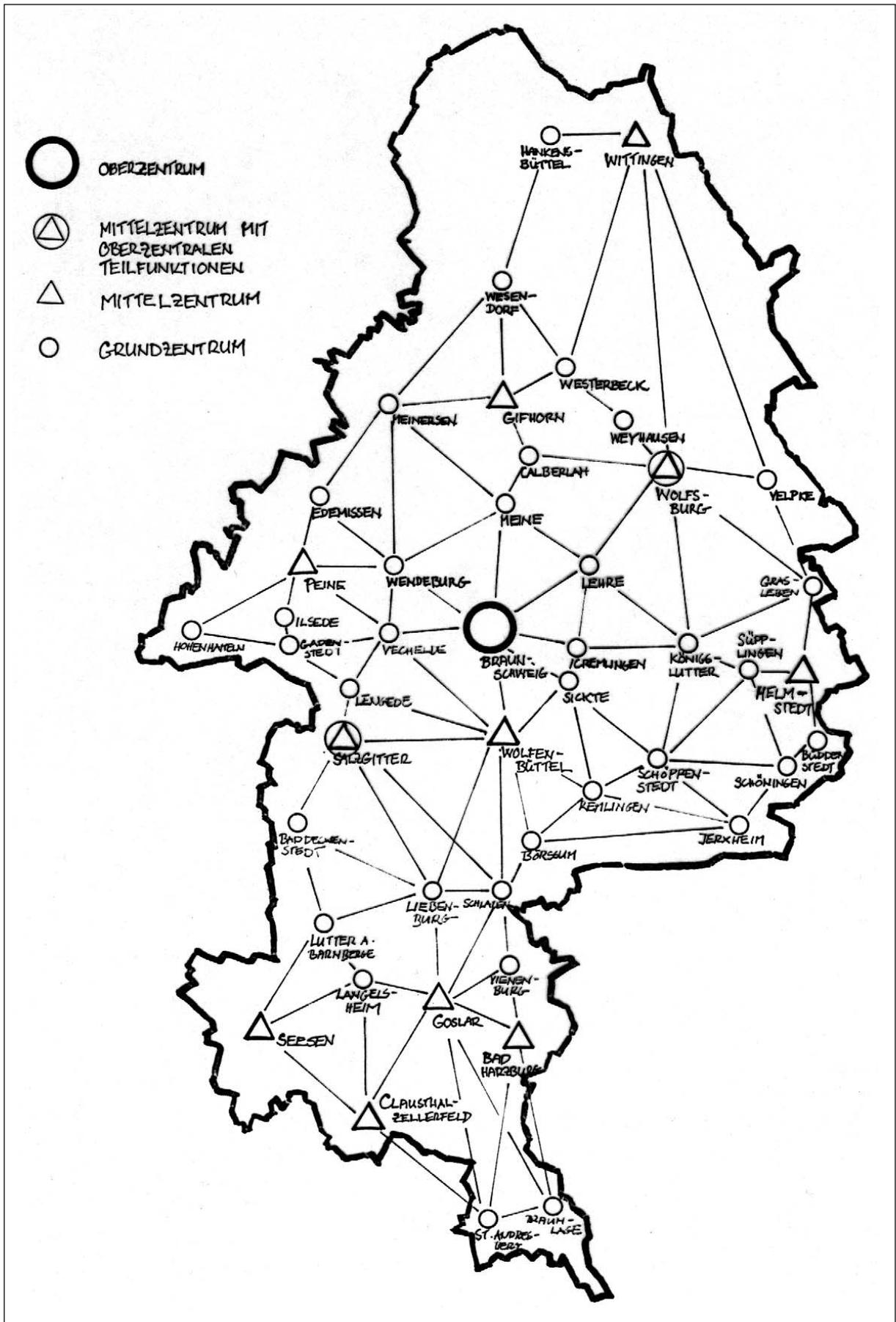


Bild 6: Wunschliniennetz für das ZGB-Gebiet (Vorschlag)

Gliederung des Netzes und Entwicklung des Basisnetzes

Analog zu den Hierarchiestufen im städtischen Bereich ist es auch in der Fläche bzw. im ländlichen Bereich notwendig, Radverkehrsverbindungen nach ihrer Funktion im Netz festzulegen. Zu unterscheiden sind die Hierarchie- bzw. Funktionsstufen:

- Verbindung (die wichtigsten Zielpunkte im Planungsraum und über diesen hinaus werden verbunden)
- Verteilung (einzelne Zielpunkte werden mit den Hauptverbindungen verknüpft) und
- Erschließung (Gewährleistung des flächendeckenden Zugangs zum Netz).

Die Netzplanung umfaßt darüber hinaus die ergänzende Infrastruktur wie Wegweisung und die Kombination mit dem ÖPNV (Abstellanlagen, Fahrradmitnahme).

Sinnvoll ist die Entwicklung eines sogenannten Basisnetzes. Das Basisnetz ist ein integriertes Netz aus dem Alltagsradverkehrsnetz und dem Freizeitradverkehrsnetz. Es sollte die Funktionsstufen Verbindung und Verteilung umfassen, wobei sich die Untergliederung in Hauptverbindungen und Nebenverbindungen anbietet. In Einzelfällen kann es sinnvoll sein, Strecken mit Erschließungsfunktion in das Basisnetz aufzunehmen. Das Basisnetz sollte mit einer Wegweisung ausgestattet werden.

Nicht nur aus Kostengründen sollten das Alltagsnetz und das touristische Radwegenetz miteinander zu einem komplexen Gesamtnetz verbunden werden. Wegen der differierenden Nutzeranforderungen ist dies jedoch nicht immer möglich. Radfernwege und Alltagsradwege lassen sich nur streckenweise miteinander kombinieren. Die Verknüpfung von Radwander- und Radfernwegen ist dagegen relativ unkompliziert.

Um ein anforderungsgerechtes Netz realisieren zu können, soll das gesamte im ländlichen Raum vorhandene Straßen- und Wegenetz in die Betrachtung einbezogen werden. Von besonderer Bedeutung sind die nachfolgend genannten Netzelemente:

Netzelemente

- **Radverkehrsführung an Außerortsstraßen.**
- **Radverkehrsführung über Wege in der freien Landschaft** (z.B. aufgelassene Bahntrassen, Wege entlang von Gewässern, Deichwege, land- und forstwirtschaftliche Wege, öffentlich nutzbare Privatwege und "Kirchwege").
- **Landwirtschaftliche Wege** (sie schließen einzelne Gehöfte und Gruppen von Gehöften an das überörtliche Verkehrsnetz an bzw. verbinden diese mit Ortschaften. Da sie auch der Erschließung und Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen dienen, werden sie ganzjährig mit schweren Fahrzeugen befahren, was für den Radverkehr problematisch sein kann.
- **Hochwasserschutzdeiche** (sie sind in der Regel nicht für das Befahren und Betreten ausgelegt, sofern keine Befestigung der Deichkrone existiert. Möglich ist jedoch die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen).
- **Forstwirtschaftliche Wege** (sie dienen der Bewirtschaftung des Waldes) und werden ganzjährig mit Fahrzeugen der Forstwirtschaft befahren. Dies kann die Befahrbarkeit der Wege mit Fahrrädern erheblich einschränken. Voraussetzung für die Führung des Radverkehrs über forstwirtschaftliche Wege ist deshalb eine ausreichende Befestigung der Wege und eine regelmäßige Unterhaltung.

Aus diesen Elementen wird das Basisnetz entwickelt (s. Bild 7). Bei der Umlegung der Wunschlinien auf die Straßen und Wege (Netzelemente) sollten die in Bild 8 zusammengefaßten Anforderungen aus Nutzersicht berücksichtigt werden.

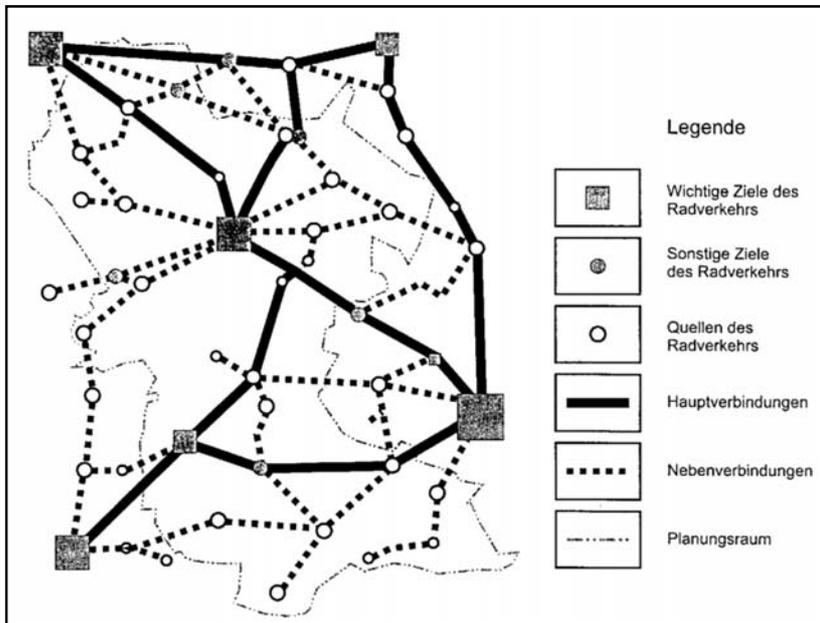


Bild 7 : Beispiel für ein Radverkehrsnetz (Basisnetz)
(Quelle: FGSV, 2002)

- Möglichst schnelle direkte Verbindungen zwischen Mittel- und Grundzentren auf straßenbegleitenden Radwegen.
- Anbindung der Grundzentren an die Mittelzentren bzw. Verbindung der Grundzentren untereinander.
- Anbindung wichtiger Ziele wie Freizeitziele außerhalb geschlossener Ortschaften, Bahnhöfe, Endhaltestellen des ÖPNV, Schulzentren.
- Bei einer Führung auf Straßen im Mischverkehr, d.h. ohne separate Radwege wie beispielsweise an Landes- und Bundesstraßen, sollte die tägliche Verkehrsbelastung nicht mehr als 2.500 KFZ pro Tag (DTV) betragen. Zusätzlich müssen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorgenommen werden (z.B. Tempo 70 Höchstgeschwindigkeit).
- Die Radverkehrsverbindungen sollten alltagstauglich familienfreundlich sein, das heißt eine Breite von 2,0 m aufweisen, die befahrbar ist. Schmalere Radwege sollten nur in Ausnahmefällen oder auf kurzen Abschnitten (z.B. auf Brücken oder Engstellen) vorhanden sein.
- Die Fahrbahnoberfläche sollte gut befestigt sein, möglichst asphaltiert oder wassergebundene Decke ohne Schäden. Kurze Strecken mit Mängeln (unter 500 m) sollten zumutbar sein.
- Für die Führung über land- und forstwirtschaftliche Wege sollte gelten: ausreichende Befestigung, möglichst ganzjährige Befahrbarkeit, Ausschluß von allgemeinem KFZ-Verkehr (z.B. Schleichverkehr) oder Geschwindigkeitsbeschränkung bei geringen Fahrbahnbreiten.

Bild 8: Anforderungen an Radverkehrsverbindungen

3. Ausblick

Die vorliegende Bestandsanalyse, durchgeführt unter Beteiligung der Gebietskörperschaften, ist eine gute Grundlage. Der nächste Schritt wäre die Entwicklung eines Basisnetzes für das Gebiet des Zweckverbandes. Dabei wäre es die Aufgabe des Zweckverbandes, sich in erster Linie mit der Netzplanung außerhalb bebauter Bereiche zu beschäftigen. Ober- und Mittelzentren verfügen i.d.R. über eigene Radverkehrskonzepte - die Anschlüsse müssten gesichert sein. Für die Grundzentren und andere wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs sollte die Unterstützung des ZGB angeboten werden.

Die Aufgaben des ZGB könnten sein:

- Diskussion über Zielvorstellungen und Aufgaben an das Netz
- planerische Abstimmungen und Lückenschlüsse, Netzergänzungen und Beschilderung
- Standortplanung für Fahrradabstellanlagen.

Literatur:

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V. (ADFC) (1998):
Handreichung zur Förderung des Fahrradtourismus. Bremen

Bracher, Tilman; Haase, Michael (2002):
Radverkehrsplanung für Alltagsverkehr und Tourismus außerhalb städtischer Gebiete - In: Straßenverkehrstechnik 5/2002; S. 255 - 261

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) (2002):
Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012. FahrRad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Berlin. (als pdf-Datei unter www.bmvbw.de)

FE-Projekt „Koordination und Integration von Radwegen - auch Radfernwege - in den Stadtverkehr; Demonstrationsvorhaben.“. Zwischenbericht. Berlin 2001.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hg.) (1998):
Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr. Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hg.) (2002):
Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H RaS 02). Köln

Tourismusverband Niedersachsen e.V. / ADFC Landesverband Niedersachsen e.V. (Hg.) (1999):
Fahrradtourismus in Niedersachsen - von der Route zum Netz. Dokumentation der Fachtagung vom 21.10.1999

Das Radfernwegenetz Niedersachsen - Methodik und Wegweisung

Dankmar Alrutz, Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover

1. Ausgangslage

Der Fahrradtourismus gewinnt weiter an Bedeutung und hat sich in vielen Regionen als wichtiger Wirtschaftsfaktor erwiesen. Fast 2 Millionen Deutsche unternehmen jährlich eine mehrtägige Urlaubsreise mit dem Rad. Im Inlandsurlaub nutzen etwa die Hälfte der Deutschen das Fahrrad vor Ort. Die jährliche Zuwachsrate ist höher als bei anderen Urlaubsaktivitäten. Seit bekannt ist, dass Fahrradtouristen im Schnitt mehr Geld vor Ort ausgeben als Autoreisende, und in manchen Regionen ein erheblicher Teil der Übernachtungen (z.B. ein Drittel im Münsterland) auf Fahrradtouristen entfällt, werden diese zunehmend auch professionell umworben. Der Fahrradtourismus besitzt deshalb auch im Nationalen Radverkehrsplan 2002-2012 der Bundesregierung einen hohen Stellenwert. Mit den Ländern und Tourismusorganisationen wurde ein etwa 10.000 km langes nationales Radfernwegenetz ("D-Netz") abgestimmt, das sich durch einen guten Standard bzgl. der Befahrbarkeit, der Wegweisung und der touristischen Angebote auszeichnen soll (Bild 1).

In diesem Beitrag soll ein Überblick über die laufende Bearbeitung des Radfernnetzes Niedersachsen gegeben werden. Dabei liegt wegen der besonderen Bedeutung auch über die Anforderungen des Radfernwegnetzes hinaus ein Schwerpunkt auf dem Thema der Radverkehrswegweisung.

2. Ziele des Radfernwegnetzes Niedersachsen

Auch in Niedersachsen entwickelt sich der Fahrradtourismus kontinuierlich. Einige Radfernwege und touristische Regionen können bereits beachtliche Erfolge vorweisen. So zählt der Weserradweg schon seit Jahren zu den beliebtesten deutschen Radfernwegen. Ein zusammenhängendes und aufeinander abgestimmtes Radfernwegenetz, das auch eine gemeinsame Vermarktungsstrategie ermöglicht, gibt es allerdings noch nicht.

Unter diesen Rahmenbedingungen sind die Ziele der laufenden Erarbeitung eines niedersächsischen Radfernwegnetzes ("N-Netz"):

- Ausschöpfen der Wachstumspotentiale für den Fahrradtourismus in Niedersachsen,
- Entwicklung eines Basisnetzes mit gutem Standard bzgl. der Wegequalität, der Wegweisung, der begleitenden Infrastruktur und der touristischen Dienstleistungsangebote,
- Verknüpfung der touristischen Regionen und Landschaftsformen unter Einbindung touristisch interessanter Städte und Gemeinden,
- Aufgreifen und Vernetzung der vorhandenen Wege und Routenstrukturen,
- Schaffung von Grundlagen für ein koordiniertes Routenmanagement und eine einheitliche Vermarktungsstrategie.



Bild 1: Radfernwegenetz, (Quelle: BMVBW, FahrRad!)

3. Vorgehen bei der Erarbeitung des N-Netzes

Das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr beauftragte die Arbeitsgemeinschaft aus Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover und dem Büro plan&rat, Braunschweig mit der Durchführung des Vorhaben¹. Im Schwerpunkt der Arbeit stehen folgende Arbeitsschritte:

3.1 Auswertung vorhandener Unterlagen

Das N-Netz begründet sich auf den Ergebnissen einer Tagung zum Fahrradtourismus in Niedersachsen (Oktober 1999), auf der ein erster Entwurf des N-Netzes vorgestellt worden ist (Bild 2). Dieses Netzgerüst wurde im Rahmen der laufenden Arbeit durch Auswertung der zahlreichen vorliegenden regionalen und überregionalen radtouristischen Reiseführer und Kartenwerke kontinuierlich konkretisiert. Einbezogen wurden dabei auch Vorschläge der örtlichen ADFC-Verbände. Ziel war es, das N-Netz weitgehend mit bereits vorhandenen Radtouren zur Deckung zu bringen.

3.2 Entwicklung und Erfassung des Routennetzes

Aufbauend auf den vorgenannten Grundlagen wurden flächendeckend Vorschläge für die genauen Verläufe der einzelnen Radfernwege entwickelt und wegegenau in Plänen (M 1:50.000) kartiert. Dabei ergaben sich bereits in dieser Phase Vorschläge für sinnvolle Netzerweiterungen und kleinräumige Anpassungen bestehender Radfernwege. Auf dieser Grundlage erfolgte ein intensiver Abstimmungsprozess mit den Landkreisen, kreisfreien Städten und regionalen Tourismusverbänden, in deren Hand im wesentlichen die Umsetzung und der laufende Betrieb der Radfernwege liegen wird. Einem Konsens auch über Kreisgrenzen hinweg kam deshalb eine besondere Bedeutung zu. Dabei wurden auch die angrenzenden Länder, zu denen es Schnittstellen mit dem N-Netz gibt, mit in die Abstimmung einbezogen.

Dieser Arbeitsschritt ist im Herbst 2002 weitgehend abgeschlossen. Zahlreiche Anregungen der beteiligten Institutionen wurden aufgenommen. Allerdings konnten auch etliche Wünsche nach einer weiteren Verdichtung des Netzes bzw. einer weiteren Anbindung von touristischen Zielen nicht berücksichtigt werden, um den Charakter eines klar strukturierten landesweiten Netzes bewahren zu können. Vorhandene oder zu entwickelnde regionale touristische Routen können sinnvoll in dieses Konzept integriert werden. Als Ergebnis liegt ein Netzentwurf von 15 Routen mit einer Gesamtlänge von über 4.000 km vor (Bild 3), der neben bereits eingeführten Radfernwegen, wie z.B. den Weserradweg, den Elberadweg oder den Harz-Heide-Radweg, auch Abschnitte enthält, die sich größtenteils aus verschiedenen regionalen Routen zusammensetzen und für die erst eine gemeinsame Trägerschaft und Zuständigkeit zu entwickeln ist. Bestandteil des N-Netzes sind natürlich auch die durch Niedersachsen laufenden Routen des D-Netzes (vgl. Bild 1).

3.3 Bestandsaufnahme der Routen

Die Überprüfung des Ist-Zustandes der Routen und die Dokumentation der Ergebnisse stellt einen Arbeitsschwerpunkt des Projektes dar. Auf der Basis eines Anforderungskataloges an Radfernwege mussten wesentliche Merkmale wie z.B. Führungsart, Breite, Belag, baulicher Zustand sowie auch die begleitende touristische Infrastruktur erfasst werden. Im Kontext mit dem Anforderungsprofil kann daraus der jeweilige Handlungsbedarf sowie dessen Dringlichkeit abgeleitet werden.

¹ Mit der datentechnischen Bearbeitung (Datenbank, Pläne) ist im Unterauftrag die Firma Woköck Geotechnik, Wolfenbüttel betraut

Radfernwegenetz Niedersachsen

Entwurf des Netzes (Stand 1999)



Quelle: Tagungsunterlagen der Fachtagung Fahrradtourismus in Niedersachsen; Oktober 1999



Bild 2: Entwurf des Niedersachsenetzes (Stand 1999)

Die Aufgabenstellung stellt bei einem Netz von etwa 4.000 km Länge hohe logistische Anforderungen, um die erforderliche Erfassungsgenauigkeit sowie die Verarbeitung der enormen Datenmengen und deren anwenderorientierte Aufbereitung zu gewährleisten. Von den Auftragnehmern wurde deshalb ein Verfahren entwickelt, das folgende Komponenten umfasst (vgl. Bilder 4 - 5):

- Befahrung der Strecken ausschließlich mit dem Rad durch wenige und intensiv geschulte "Befahrer",
- Erfassung aller Vor-Ort-Daten an Hand einer codierten Checkliste mittels eines hochwertigen GPS-Gerätes,
- Ergänzende Fotodokumentation (Digitalkamera),
- Digitaler Datentransfer vom GPS-Gerät in die Datenbank und mit der Datenbank verknüpfte georeferenzierte Pläne (1:50.000),
- Vervollständigung der Dokumentation durch weitere Angaben (z.B. Baulastträger, Bike&Ride-Angebot, touristische Angebote).

Die Daten können routenbezogen und nach Landkreisen getrennt abgerufen werden und ermöglichen so dem späteren Anwender in den Verwaltungen einen schnellen und lagegenau dokumentierten Überblick über alle wesentlichen Merkmale und diesbezüglichen Handlungserfordernisse. Die Ergebnisse können darüber hinaus der Aktualisierung und Weiterentwicklung radtouristischer Kartenwerke dienen.

3.4 Wegweisung im Verlauf der Routen

Aus Sicht der NutzerInnen kommt einer einheitlichen Wegweisung im Verlauf der Routen eine hohe Bedeutung zu (näheres vgl. Kap.4). Da im Verlauf der Routen bereits vielfach eine - mehr oder weniger akzeptable - Wegweisung existierte, musste auch diese erfasst und bewertet werden. Folgende Arbeitsschritte waren deshalb auszuführen:

- Entwicklung eines Leitfadens mit den Vorgaben für eine einheitliche Ausbildung der Radverkehrswegweisung in Niedersachsen,
- Entwicklung eines Zielsystems und einer Ausweisungssystematik, die Kontinuität und den Charakter eines Radfernweges entsprechende Zielangaben (entsprechend der zentralörtlichen Einstufung) in Ergänzung zu der regionalspezifischen Zielausweisung gewährleistet,
- Lagegenaue Erfassung (GPS) der vorhandenen Wegweisung und Bewertung bzgl. der Erfüllung der Anforderungen; ggf. Festlegung des Erneuerungs- bzw. Nachrüstungsbedarfes,
- Festlegung der Standorte für neue Wegweiser bei nicht vorhandener oder unzureichender Wegweisung,
- Dokumentation der Wegweisung in Lageplänen (1:50.000) bzw. in einem digitalen Wegweisungskataster.

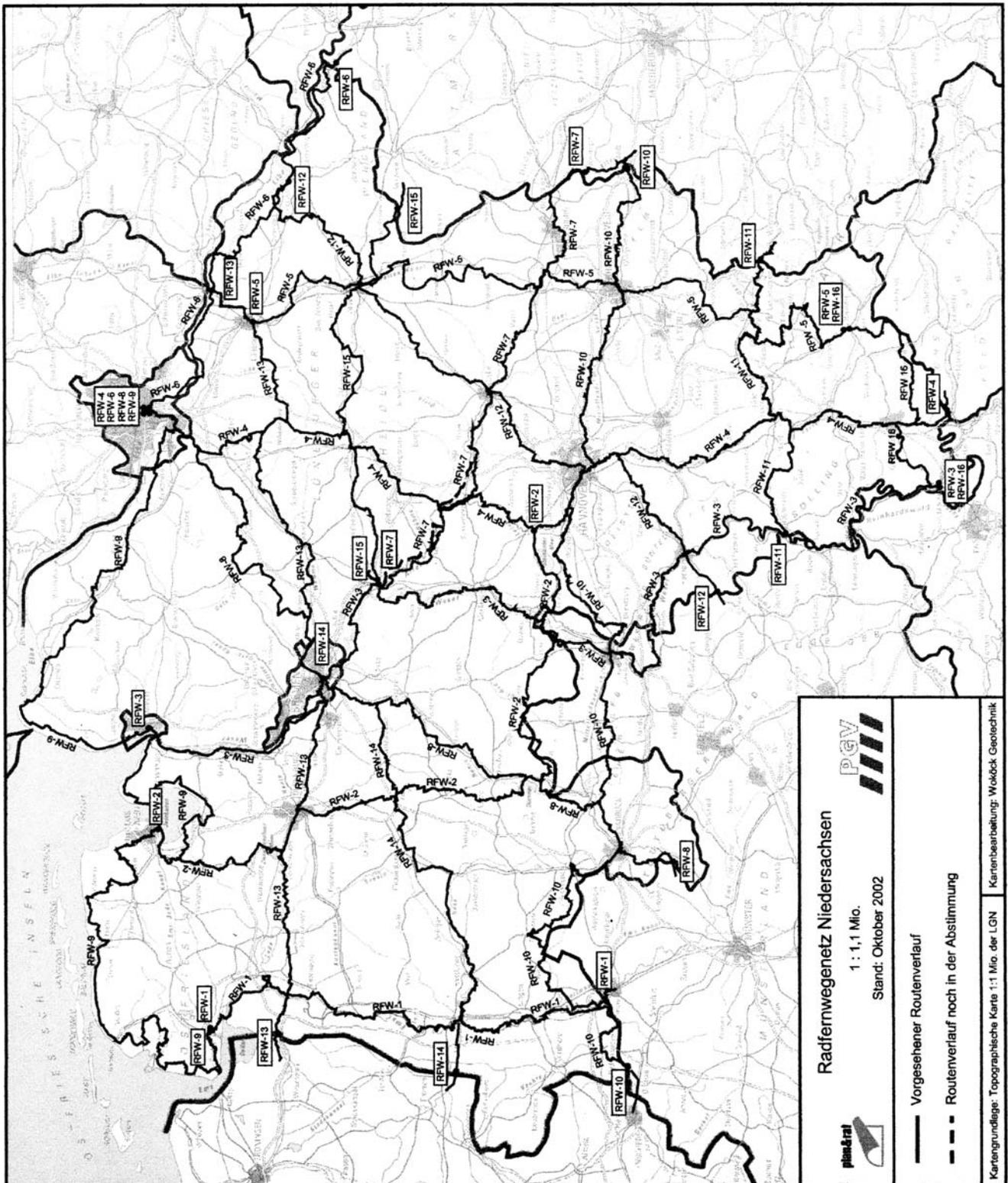


Bild 3: Das Niedersachsenetz (Stand Herbst 2002)

Radfernwegenetz Niedersachsen



Datenerfassung mit GPS.doc\YIPGV-Bilder\Folien...23.10.2002
Aus RIS 807.jpg



Bild 4: Erfassung mit GPS-Gerät

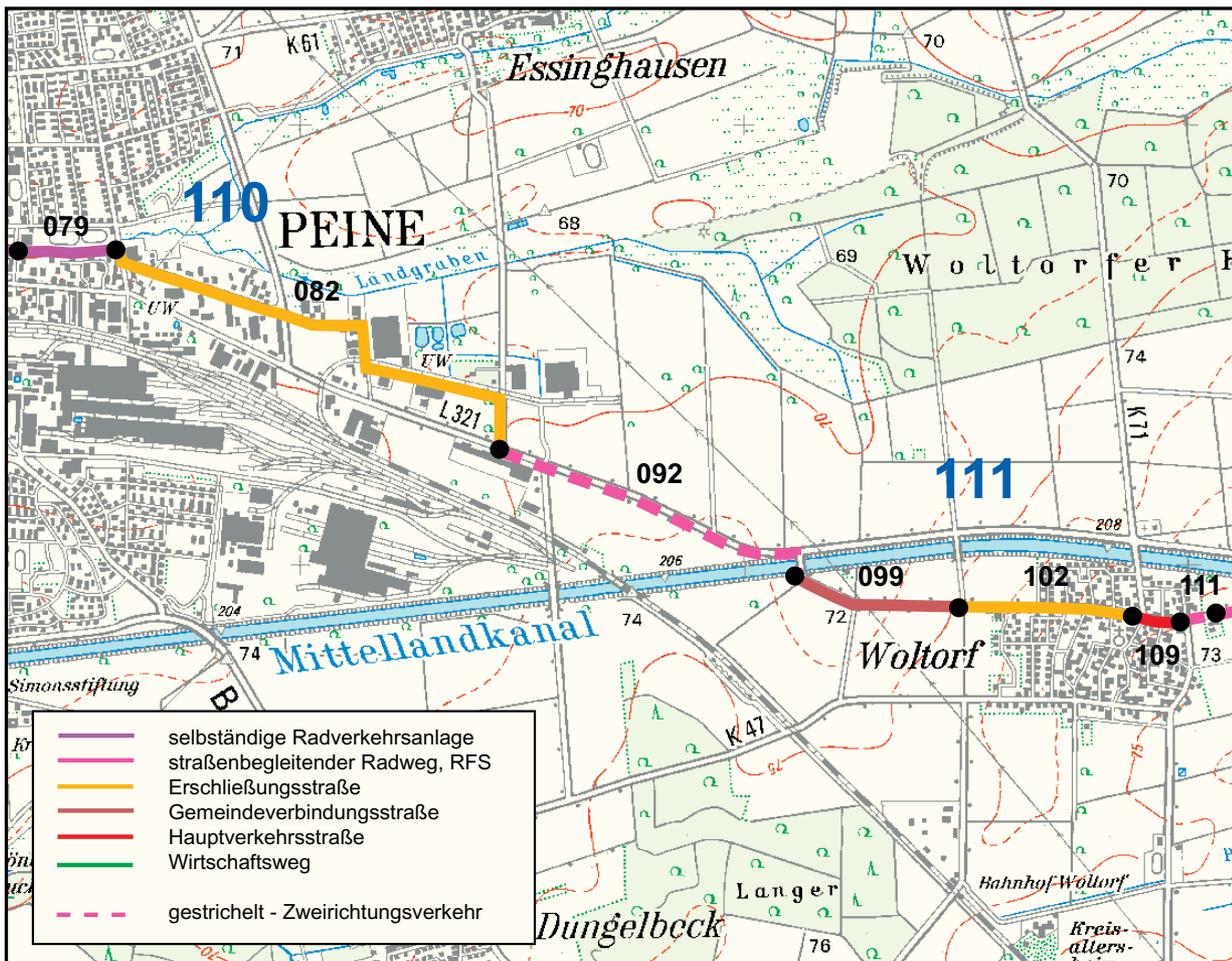


Bild 5: Dokumentation der Radfernwege (Führungsart)

4. Anforderungen an die Radverkehrsweisung

4.1 Bisherige Situation und Bedeutung der Radverkehrswegweisung

Die allgemeine Wegweisung gemäß StVO besitzt in der Praxis eher den Charakter einer Kfz-Wegweisung. Die speziellen Anforderungen des Radverkehrs, die sowohl bzgl. der Wegewahl im Verlauf von Radrouten als auch hinsichtlich der Entfernungsstruktur und der Art der auszuweisenden Ziele von der des Kfz-Verkehrs abweichen, können damit nicht hinreichend berücksichtigt werden.

Mangels konkreter Vorgaben war die Praxis der Radverkehrswegweisung der vergangenen Jahre durch eine Vielzahl geeigneter, aber auch ungeeigneter Systeme und Ausbildungsformen gekennzeichnet. Der Nutzer wird mit unterschiedlichen Trägerelementen, Farbgebungen, Schriftzeichen und sonstigen Bezeichnungen konfrontiert. Es wurden Wegweiser aufgestellt, deren Begreifbarkeit und Lesbarkeit nur eingeschränkt gegeben ist, weil in der Gestaltung die anerkannten Regeln der Wahrnehmungspsychologie ignoriert wurden.

Durch fehlende Abstimmung und Koordination über den eigenen Zuständigkeitsbereich hinaus weist die Radverkehrswegweisung vielfach Systembrüche und eine mangelnde Kontinuität auf. Eine kontinuierliche Unterhaltung und Aktualisierung der Wegweisung unterbleibt. Ein einziges fehlendes Wegweisungsschild an einer wichtigen Stelle kann jedoch die gesamte übrige Wegweisung einer Route stark entwerten.

Durch diese Mängel ist die Verlässlichkeit der Wegweisung für den Nutzer oft nicht gegeben, wodurch viele Radfahrer - nach entsprechenden schlechten Erfahrungen - selbst funktionierende Wegweisungssysteme nicht mehr beachten. Die nicht unbeträchtlichen Investitionen für die Umsetzung städtischer oder regionaler Wegweisungskonzepte können so die angestrebte Wirkung oft nur zu einem kleinen Teil entfalten.

Gleichwohl ist in den letzten Jahren in Deutschland auf diesem Gebiet eine Trendwende deutlich erkennbar. Im Rahmen der wachsenden Bedeutung des Fahrradtourismus wird eine funktionierende Wegweisung für Radfahrer zunehmend als ein wichtiges Element anerkannt. Die Gründe hierfür sind:

- Auch Radfahrer benötigen Orientierungshilfe. Dies gilt insbesondere im Zuge von Radfernwegen und anderen touristischen Routen, die zu einem großen Teil von Nicht-Ortskundigen benutzt werden.
- Vielen Menschen ist das Kartenlesen nicht vertraut bzw. es ist während einer Radfahrt oft mühsam. Ein gutes Wegweisungssystem muss deshalb selbst erklärend und ohne zusätzliches Kartenmaterial nachvollziehbar sein.
- Durch die Wegweisung werden auch die Nichtradfahrer auf ein gutes Angebot für den Radverkehr hingewiesen. Damit ist eine Radverkehrswegweisung auch ein direkt wirkendes und vergleichsweise preisgünstiges Mittel der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für die Fahrradnutzung.
- Im Verlauf touristischer Routen kommt der Wegweisung unmittelbar Marketingfunktion zu.

4.2 Grundsätze der Radverkehrswegweisung

Von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) wurde 1998 ein "Merkblatt für die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr" herausgegeben, in dem klar definierte, anforderungsgerechte Standards für die Radverkehrswegweisung aufgestellt wurden. Dem Ziel dieses Merkblattes, zu einer möglichst bundesweit einheitlichen Ausschilderung von Radverkehrsnetzen und -routen zu kommen, ist man inzwischen bereits erheblich näher gekommen. Nordrhein-Westfalen hat die Wegweisung entsprechend dem FGSV-Merkblatt verbindlich angeordnet. In zahlreichen anderen Ländern wird dies den Kommunen empfohlen oder es wurden eigene Empfehlungen, die sich weitgehend an dem Merkblatt orientieren, erlassen (z.B. Hessen, Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein). In Niedersachsen wurde die Anwendung des Merkblattes den Kommunen mit Erlass des MW vom Jahr 2000 empfohlen. Im Zuge der Bearbeitung des landesweiten Radfernwegenetzes ist diese Empfehlung durch Herausgabe eines "Leitfadens zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen" weiter konkretisiert worden. Der Leitfaden wurde mit Rundschreiben des MW vom 18. Juni 2002 eingeführt. Seine Beachtung ist eine Fördervoraussetzung bei der Beantragung von Tourismusfördermitteln des Landes.

Nachfolgend werden wesentliche Grundsätze des FGSV-Merkblattes bzw. – sofern spezifiziert – des niedersächsischen Leitfadens aufgeführt:

- Basis eines kommunalen oder regionalen Wegweisungssystems ist eine zielorientierte Wegweisung mit entsprechenden Entfernungsangaben im Verlauf einzelner Radrouten oder Verbindungen eines Radverkehrsnetzes.
- Touristische Routen (z.B. Radfernwege, Themenrouten, Rundrouten) sollen in dieses zielorientierte Wegweisungssystem integriert werden und durch entsprechende Zusatzplaketten gekennzeichnet werden. Sie werden als Einschub der dem Routenverlauf entsprechenden Fahrtrichtung des Zielwegweisers zugeordnet.

- Eine Differenzierung der zielorientierten Wegweisung nach Alltags- und Freizeitverkehr ist nicht vorgesehen, da die Grenzen zwischen beiden Arten fließend sind und auch von der individuellen Sichtweise des jeweiligen Nutzers abhängig sind.
- Um die Nachvollziehbarkeit der Wegweisung zu gewährleisten und um den Beschilderungsaufwand zu verringern, ist eine Reduzierung der Zielauswahl auf die für den Planungsraum bedeutsamen Ziele notwendig.
- Kommunale Wegweisungen sind ohne Brüche mit kreisweiten oder landesweiten Wegweisungen zu verknüpfen. Insbesondere ist das Kontinuitätsprinzip bei den Zielangaben über Zuständigkeitsgrenzen hinweg zu beachten.
- Inhalt und Gestalt der Wegweiser bauen auf einheitlichen Gestaltungsmerkmalen und Proportionsregeln auf. Dabei können je nach örtlicher Situation in Schrift- und Schildergröße angepasste Wegweiser zum Einsatz kommen. Für Niedersachsen ist eine Regel- und eine Mindestgröße vorgegeben (vgl. Kap. 4.3).

Innerhalb eines Planungsraumes ist es sinnvoll, nur noch mit wenigen bausteinartig zusammensetzbaren Standardelementen zu arbeiten. Dies dient nicht nur dem Wiedererkennen und damit der besseren Orientierung durch die Nutzer, sondern auch der Wirtschaftlichkeit in Bezug auf die Einrichtung und die Unterhaltung des Systems.

4.3 Ausbildung der Wegweisung

Die Ausbildung der Wegweiser entsprechend dem niedersächsischen Leitfaden sind dem Anhang zu entnehmen. Bild 6 zeigt eine bereits realisierte Wegweisung in Niedersachsen, die den Ansprüchen weitgehend entspricht.

Ergänzende Anmerkungen bzw. Erläuterungen:

- Zielwegweiser sind Pfeil- oder Tabellenwegweiser, für die im Interesse einer Standardisierung möglichst nur ein Grundelement mit gleichem Design zum Tragen kommen sollte.
- Jedes Standardelement hat 2 Zeilen für die Ziel- und Entfernungsangaben. Auf einem Schild sind grundsätzlich nur die Ziele einer Fahrtrichtung enthalten. Tabellenwegweiser sollten dementsprechend nur in aufgelöster Form und nicht als Wegweisertafeln ausgebildet werden. Dies dient auch der späteren Erweiterungsfähigkeit der Wegweisung und der richtungstreuen Zuordnung von Routenplaketten.
- Zwischenwegweiser enthalten keine Zielangabe und in der Regel auch keine zusätzlichen Routenplaketten. Sie kennzeichnen den Verlauf einer oder mehrerer parallel verlaufender Routen und dokumentieren: "Alle am letzten Zielwegweiser aufgeführten Ziele und mittels Zusatzplakette gekennzeichneten Themenrouten verlaufen in der angewiesenen Richtung weiter."
- Für alle Wegweiser der zielorientierten Wegweisung gilt im Regelfall die Beschriftung grün auf weißem Grund, da diese Farbe in Niedersachsen am weitesten verbreitet ist. Landkreise oder kreisfreie Städte können sich auch einvernehmlich auf die Farbe Rot festlegen, insbesondere, wenn diese Schriftfarbe auch bisher überwiegend zum Einsatz kam.
- Zielwegweiser sollen in der Regel als Aluminium-Hohlraumprofile mit Einschubschiene für die Routenplaketten ausgebildet werden. Zwischenwegweiser werden zumeist als randverstärkte Aluminium-Profile ausgebildet. Für die Routenplaketten sind Bleche mit Biegefalz zum Einhängen in der Schiene geeignet.
- Wird ein Ort über einen Weg erreicht, der keine Ortstafel gemäß StVO aufweist, sollten zur Orientierung der Radler Ortshinweistafeln (vgl. Anhang, Abb. 5) aufgestellt werden.

- Die Radfernwege des N-Netzes sollen in Zukunft eine einheitliche Kennzeichnung mittels einer Zusatzplakette erhalten. Die Abbildung im Anhang zeigen einen vorläufigen Entwurf dieses Logos. Das Logo dient als Erkennungsmerkmal und kann für eine gemeinsame Vermarktungsstrategie genutzt werden. Entsprechend erhalten auch die Routen des D-Netzes eine entsprechende Kennung. Die Kennzeichnung von Themenrouten, die dem Radfernweg folgen, bleiben davon unberührt.



Bild 6: Wegweisung in Anlehnung an den FGSV-Standard

4.4 Pflege und Unterhaltung der Wegweisung

Von entscheidender Bedeutung für ein Funktionieren der Wegweisung ist eine kontinuierliche Überprüfung und Unterhaltung. Um den Austausch fehlender oder beschädigter Schilder effizient vornehmen zu können, ist eine Dokumentation der Wegweiser und der Standorte in einem EDV-gestützten Kataster unerlässlich (Bild 7). Dies dient auch der Ausschreibung der Wegweisung, der Herstellung und erstmaligen Aufstellung, sowie der kontinuierlichen Weiterentwicklung im Sinne einer "wachsenden" Wegweisung. Damit aufmerksame Radfahrer Schäden und Mängel an den Wegweisern melden können, kann auf dem Mast ein Aufkleber mit der Standort-Nummer und einer Service-Telefon-Nummer der für die Wartung zuständigen Dienststelle angebracht werden (vgl. Anhang, Abb. 6, s.S. 38).

Die Beschilderung sollte zweimal, mindestens jedoch einmal pro Jahr kontrolliert werden. Um die Verlässlichkeit der Wegweiser zu gewährleisten, muss sichergestellt werden, dass abhanden gekommene oder zerstörte Schilder kurzfristig ersetzt werden. Auch das Einwachsen der Schilder durch Begrünung muss durch regelmäßigen Grünschnitt unterbunden werden.

Von hoher Bedeutung ist, dass für die laufende Unterhaltung einschließlich der Pflege und Weiterentwicklung des Katasters klare Zuständigkeiten festgelegt werden. Für die Streckenkontrolle kann ggf. ein Wartungsvertrag zweckmäßig sein.

5. Weiteres Vorgehen bei der Bearbeitung des Niedersachsen-Netzes

Das N-Netz wird sich nach derzeitigem Stand aus insgesamt 15 Radfernwegen mit einer Gesamtlänge von über 4.000 km zusammen umzusetzen. Im Rahmen einer Tagung des Landes am 12. November 2002 wird der derzeitige Arbeitsstand und das weitere Vorgehen den beteiligten Gebietskörperschaften und Verbänden vorgestellt und erläutert. Die Arbeiten sollen bis zum Frühjahr 2003 abgeschlossen sein.

Das dann vorliegende Datengerüst bietet eine wesentliche Grundlage für die Handlungsträger, die erforderlichen Maßnahmen für eine anforderungsgerechte Ausbildung und Ausstattung der Radfernwege sukzessive umsetzen. Hierfür werden Fördermittel des Landes im Rahmen der Tourismusförderung zur Verfügung stehen. Wichtig ist darüber hinaus – soweit noch nicht vorhanden – die gebietsübergreifende Festlegung von Zuständigkeiten bzgl. der Koordination, der Vermarktung und der kontinuierlichen Pflege der Radfernwege.

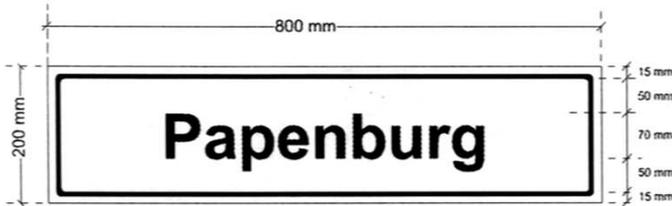
Literatur:

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2002): Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012, FahrRad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland, Bericht der Bundesregierung, Berlin

Wegweisung Lehrte										Standort-Nr.		00-157					
Standort Osterstr. / Rethmarstr.																	
Wegweiser	Schild-Nr.	Typ			Schildergröße				Ausführung			Inhalt	Druck				
		TW	PW	ZW/Route	200x800 mm	250x1000 mm	150x150 mm	300x300 mm	Randform	Hohlkasten	Blech		einseitig	beidseitig			
	1	X			X				X		Sehnde Rethmar	8,4 9,3		X			
	2	X			X				X		← Hannover	24		X			
	3	X			X				X		← B+R Bahnhof Rathaus	1,7 1,2		X			
	4	X			X				X		Peine <i>Baum</i>	25 →		X			
	5	X			X				X		Sievershausen <i>Baum (mittig)</i> Hämelerwald	13 → 10		X			
	6	X			X				X		Immensen Arpke <i>Baum</i>	10 → 9,5		X			
	7/8/9		X		X				X		*** [Achtung: Zusatzplaketten siehe "Bemerkungen!"]			X			
Mast	vorh.	neu	Länge [m]					Ø [mm]		neu zu setzen in						vorh. Mast	
			3,25	3,50	3,75	4,00	4,25	60	76	Asphalt	Pflaster	Rasen	Beet	Grün	Schotter	Waldboden	Licht
	X															X	
Montage	Schild-Nr.	1	2	3	4	5	6	7-9	alle	Befestigung							
	mittig									Schelle							
	seitlich	X	X	X	X	X	X	X		Band							
Bemerkungen	Grünschnitt																
	*** Zusätzlich: Plakette "Großer Ring 1" als Einschub unter PW 3; Plaketten "Großer Ring 1" und "Kleiner Ring 2" als Einschub unter PW 6; Plakette "Kleiner Ring 2" als Einschub unter PW 1; Plakette "RFW OS-HE" perspektivisch berücksichtigt als Einschub unter PW 6 und PW 2																
Skizze / Foto																	
© Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover																	

Bild 7: Beispiel für ein EDV-gestütztes Wegweisungskataster

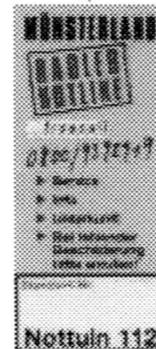
**Abbildung 5:
Ortshinweistafel**



Farbe: schwarz auf weißem Grund

**Abbildung 6:
Beispiele für Service-Aufkleber**

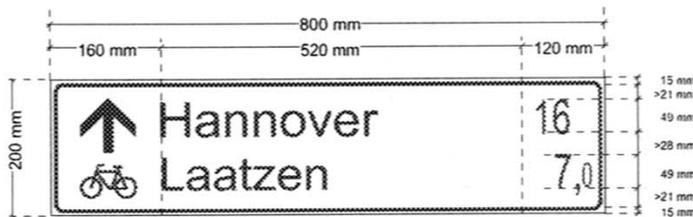
Münsterland:



Landkreis
Hildesheim:



**Abbildung 7: Zielwegweiser mit Regelgröße 1000x250mm
und Mindestgröße 800x200mm**



**Abbildung 8: Zwischenwegweiser mit Regelgröße 300x300mm
und Mindestgröße 250x250mm**

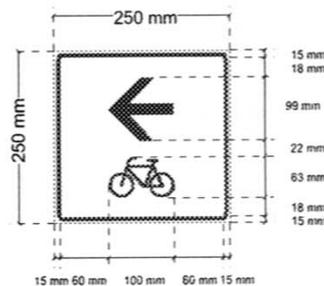
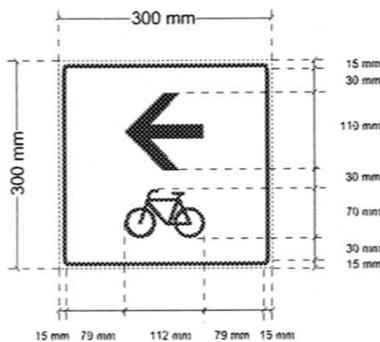


Abbildung 1: „Aufgelöster“ Tabellenwegweiser mit Routenplaketten

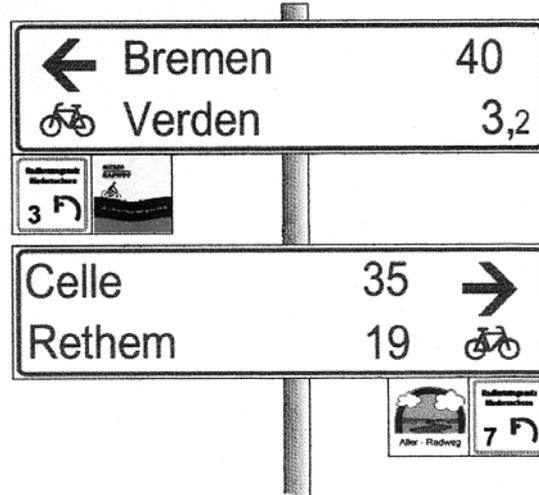


Abbildung 2: Pfeilwegweiser mit Routenplaketten

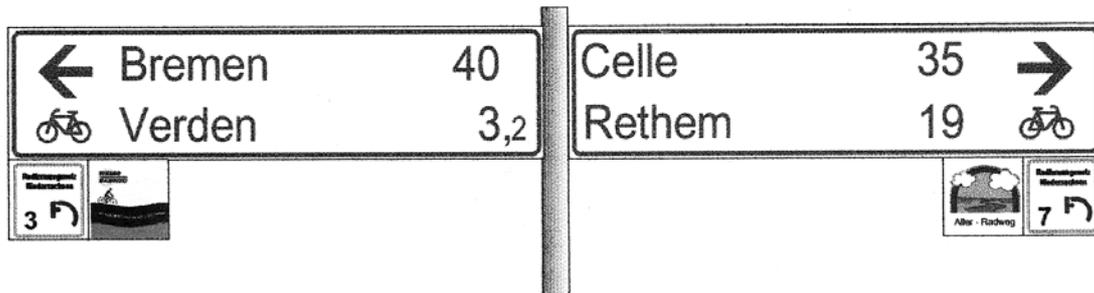
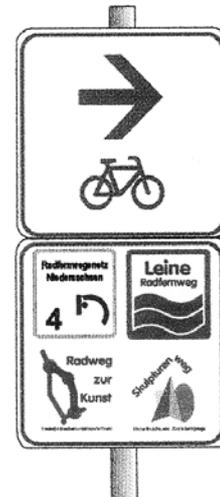


Abbildung 3: Zwischenwegweiser



Abbildung 4: Zwischenwegweiser mit Routenplaketten



Finanzierungsmöglichkeiten des regionalen Radverkehrs

Dr. Rainer Mühlnickel, böregio, Braunschweig

1. Einführung

In meinen folgenden Aussagen möchte ich einen *Überblick* über die Finanzierungsmöglichkeiten des regionalen Radverkehrs geben. Hierbei geht es nicht nur um die baulichen Maßnahmen, sondern auch um die finanzielle Förderung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur, der Belagsverbesserung, Wegweisung und des Informationsmaterials im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit. Der Bezug zum Großraum Braunschweig soll besonders hervorhoben und auf die notwendige Koordinierung der hingewiesen werden.

Die Planung des Radverkehrs erfolgt auf verschiedenen Verwaltungsebenen: Bund, Land, Kreis und Gemeinde. Dieses bietet die Ausgangsbasis für ein hinreichend dichtes Radverkehrsnetz in der Fläche, erzeugt aber auch gravierende Anforderungen hinsichtlich der Koordinierung der einzelnen Planungen, ob es das Niedersachsenetz betrifft oder z. B. die Anbindung von Schulen oder Naherholungsgebieten. Um den regionalen Radverkehr zu unterstützen, gibt es eine Vielzahl an Fördermöglichkeiten, die hinsichtlich des Antragsverfahrens von den Landkreisen und Kommunen schwer zu überschauen sind und in der Regel an eine vorherige Radwegkonzeption gebunden ist. Die wichtigsten Finanzierungsmöglichkeiten und deren Anwendung stelle ich im weiteren vor.

2. Finanzierungsmöglichkeiten des regionalen Radverkehrs

2.1 Mittel der Europäischen Union

Die Europäische Union setzt ihre Fördermittel überwiegend für Projekte zur Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur ein. Prominentes Beispiel ist die *LEADER+* Förderung¹, die aber nur im nördlichen Bereich von Gifhorn im Raum Hankensbüttel² zur Anwendung kommt. Dieses ist ein Gebiet von 17, das in Niedersachsen ausgewählt worden ist. Projekte im ländlichen Raum können so im Bereich des Fahrradtourismus gefördert werden.

Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs können auch mit Mitteln des Europäischen Regionalfonds im Rahmen der EU-Gemeinschaftsinitiative *Interreg III* bis zu 50 %, in Gebieten mit Entwicklungsrückstand sogar bis zu 75 % (Ziel 1 Gebiete³) gefördert werden (Förderzeitraum 2000 bis 2006). Voraussetzung dafür ist, dass es sich um Projekte einer transnationalen oder grenzüberschreitenden Zusammenarbeit von Gemeinden und Regionen aus zwei oder mehreren Staaten handelt. Ein aktuelles Beispiel ist hier der Nordseeküsten-Radweg. Für den Großraum Braunschweig bestehen laut Europabüro⁴ der zuständigen Bezirksregierung keine Fördermöglichkeiten. Hoffnungen für den Landkreis Goslar die EuroVelo-Route 2 (zugleich der Europaradweg R1) attraktiver auszubauen und zu beschildern, können nicht erfüllt werden.

Für den regionalen Radverkehr ist der Förderschwerpunkt II Sektorübergreifende Maßnahmen zur ländlichen Entwicklung des Programms zur Entwicklung der Landwirtschaft und des ländlichen Raumes *PROLAND NIEDERSACHSEN*⁵ besonders hervorzuheben. Die EU-Beteiligung liegt bei rund 1,1 Mrd. DM, die mit Mitteln des Landes, der kommunalen Gebietskörperschaften und privater Investoren auf weit über 3 Mrd. DM aufgestockt werden.

Über dieses Programm wird im ländlichen Raum u. a. die Förderung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur möglich (Siehe ETLR-Richtlinie im Anhang).

2.2 Finanzmittel des Bundes

Die Aufgaben und Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes als Träger der Straßenbaulast sind auf den Bereich der Bundesstraßen beschränkt. Die Länder errichten in Auftragsverwaltung Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen. Sollen an Bundesstraßen Radwege gebaut werden, damit durch die räumliche Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr die Verkehrssicherheit und die Gesamtmobilität erhöht werden, stehen Straßenbaumittel aus dem Bundesfernstraßenhaushalt zur Verfügung. In der Regel werden straßenbegleitende Rad- und Gehwege gebaut. Es können aber auch selbständige Wege mit einbezogen werden, wenn sie im Zusammenhang mit der Bundesstraße verlaufen.

Laut dem ersten "Nationalen Radverkehrsplan 2002-2012 FahrRad" in der Geschichte der Bundesrepublik, wurde im Bundeshaushalt 2002 erstmals ein eigener Titel für den Bau einschließlich der Erhaltung von Radwegen in der Baulast des Bundes in Höhe von 100 Mio. Euro vorgesehen. Dieser Betrag stellt einer Verdoppelung der Ausgaben gegenüber den Vorjahren dar⁶.

Nach dem *Bundesfernstraßengesetz (§ 5a FStrG)* kann der Bund in Ausnahmefällen zum Bau oder Ausbau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen und zum Bau oder Ausbau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringer zu Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sind, Zuwendungen für Radverkehrsanlagen sowie zur Beseitigung von Unfallhäufungspunkten mit Radfahrerbeteiligung gewähren.

Im Rahmen des *Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)* fördert der Bund mit Mitteln aus dem Mineralölsteueraufkommen Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Das Gesamtvolumen beträgt rd. 1,68 Mrd. Euro pro Jahr. Von den für Investitionen verfügbaren Mitteln entfallen 75,8 % auf die alten und 24,2 % auf die neuen Bundesländer und Berlin. Diese Zuschußmittel gehen an die Kommunen, Kreise und an ÖPNV-Betriebe. Der Bund kann zur Finanzierung von Radwegen an Straßen, die nicht in der Baulast des Bundes stehen, diese Zuwendungen gewähren. Voraussetzung hierfür ist, dass die geplanten Maßnahmen, über die die Länder selbst entscheiden, die Kriterien für eine Förderung (z. B. Vorhandensein eines Verkehrskonzeptes) erfüllen.

Nach § 2 Abs. 1 GVFG ist eine Förderung von Radwegen möglich, wenn ein Zusammenhang mit einer auch GVFG förderungsfähigen Straße besteht wie:

- Verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen,
- besonderen Fahrspuren für Omnibusse,
- verkehrswichtigen Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz,
- verkehrswichtigen zwischenörtlichen Straßen in zurückgebliebenen Gebieten (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 ROG) und
- Straßen im Zusammenhang mit der Stilllegung von Eisenbahnstrecken.

Darüber hinaus können in diesem Zusammenhang weitere Radverkehrsanlagen wie

- Bike&Ride-Anlagen und
- Fahrradstationen

gefördert werden. Die nachträgliche Anlage separater Radwege und die bauliche Neuaufteilung des Straßenraumes zur Anlage von Radverkehrsflächen an förderungsfähigen Straßen sind förderungsfähige Ausbaumaßnahmen.

Da die meisten kleineren Gemeinden keine Hauptverkehrsstraßen in eigener Baulast haben, kann in erster Linie der Radwegebau an Kreisstraßen durch GVFG - Mittel gefördert werden. Obwohl Radwege im GVFG keinen eigenen Fördertatbestand darstellen, schließen die genannten Vorhabenkategorien den Bau- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen wie Fahrradwege, Beschilderung, Lichtsignalanlagen und Fahrradabstellanlagen zur Vernetzung mit dem ÖPNV ein. Selbst eine gesonderte Führung des Radweges ist kein Hindernis für eine Förderung nach dem GVFG, sofern die regionalen Gebietskörperschaften Baulastträger der förderfähigen Verkehrswege sind. Dies zeigt, dass das Land Niedersachsen und hier die Bezirksregierung Braunschweig Prioritäten zugunsten des Radverkehrs formulieren und den bereits bestehenden Spielraum des GVFG flexibel und voll ausschöpfen kann⁷. Grundlage für die Gewährung von Finanzhilfen für GVFG-Vorhaben sind Anträge der Baulastträger an die entsprechende Bewilligungsbehörde der Länder. Diese entscheidet über die Zuwendungsfähigkeit der geplanten Maßnahme.

Aus Mitteln der *Bundesanstalt für Arbeit* können Maßnahmen für den Bau von Radwegen, Ausbesserung von vorhandenen Wegen, Bau von Schutzhütten, Abstellanlagen, Rastplätzen und bei der Ausschilderung genutzt werden. Der Landkreis Gifhorn hat diesen Weg erfolgreich bestritten. Auszubessernde Wege in den jeweiligen Gebieten sollten mit den zuständigen Arbeitsämtern abgesprochen werden. In der Regel ist ein Eigenanteil von 10 % des Antragssteller notwendig.

2.3 Finanzmittel des Landes

Die *Mittel für Radwege an Landesstraßen* haben ähnliche Einsatzbereiche wie bei den Bundesmitteln. Da die auf Landesebene zuständigen Straßenbauämter auch die Mittel des Bundes verwalten, existieren in der Regel Bauprogramme der regionalen Straßenbauämter, die alle Radwegebaumaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen enthalten.

In einigen Bundesländern wurden *Sonderprogramme* zur Förderung des Radverkehrs aufgelegt, die unterschiedliche Vergaberichtlinien aufweisen. In vielen Ländern liegt der Schwerpunkt in der Förderung des Fahrradtourismus, wo aus regionalwirtschaftlicher Sicht die Anlage von Radwanderwegen und die Fahrradwegweisung gefördert werden. Zuständig ist in der Regel das Wirtschaftsministerium des jeweiligen Landes und dort häufig die für die Tourismusförderung zuständige Abteilung. Die Maßnahmen werden aus unterschiedlichen Quellen finanziert, z. B. das Investitionsförderungsgesetz (IFG) für die neuen Länder und Mittel für Gemeinschaftsaufgaben (GA Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur). Im Zusammenhang mit der Ausweisung der Radfernwanderwege in Niedersachsen wird überlegt, die Ausschilderung für die betreffenden Gemeinden finanziell zu unterstützen.

Im Bereich der ländlichen Agrarförderung werden zunehmend Maßnahmen durchgeführt, die weg von der klassischen Flurbereinigung hin zur Strukturförderung im ländlichen Raum führen. Welche Möglichkeiten sich in diesem Bereich für die Radverkehrsförderung ergeben, ist durch eine Kontaktaufnahme mit dem zuständigen Ministerium, der Bezirksregierung und dem Amt für Agrarordnung zu klären. Die Möglichkeiten der Radverkehrsförderung liegen in erster Linie im Ausbau der land- und forstwirtschaftlichen Wege, in der Förderung von touristischer Infrastruktur (Rastplätze), Informationsmaterial und Baumaßnahmen in dörflichen Ortsdurchfahrten (Dorferneuerung). Zu erwähnen ist die "Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Entwicklung typischer Landschaften und der ländlichen Räume (ETLR)" (Siehe Anhang und die Ausführungen von Herrn Kliewer). Gegenstand der Förderung sind der "Neubau befestigter oder die Befestigung von Verbindungswegen." unter der Ziffer 2.2.1, der "Ausbau und Gestaltung von ...Wegeverbindungen" unter der Ziffer 2.1.2 und die Förderung des ländlichen Tourismus, in dem die Erarbeitung von Radrouten und ergänzende Einrichtungen wie z. B. Rastplätze, Be-

schilderungen und Karten bezuschusst werden (Ziffer 2.4.2). Im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel entscheidet die Bewilligungsbehörde, das Amt für Agrarstruktur in Braunschweig⁸.

Um die Zusammenarbeit und die Öffentlichkeitsarbeit im Radverkehr im Großraum Braunschweig zu fördern, bietet das Förderprogramm "*Lokale Agenda 21*" des niedersächsischen Umweltministerium Handlungsmöglichkeiten. Bezuschusst werden konkrete und zeitlich begrenzte vorbildliche Projekte, die eine nachhaltige Entwicklung und die Zusammenarbeit der Bürgerinnen und Bürger, der Unternehmen, Verbände und Initiativen in den Kommunen fördern. Im einzelnen⁹ handelt es sich z. B. um die

- Förderung der Akzeptanz (Veranstaltungen, Publikationen);
- Unterstützung von Kommunikations- und Interaktionsprozessen;
- Honorierung von Moderatoren;
- Organisation des Erfahrungsaustauschs zwischen den lokalen Prozessen;
- Förderung innovativer Projekte im Rahmen von Agenda-21-Prozessen.

Weitere Informationen zur Antragstellung und Förderung von Projekten¹⁰ sind bei der zuständigen Bezirksregierung zu bekommen.

2.4 Sonstige Fördermittel

Neben der Beantragung von öffentlichen Fördermitteln bekommen Stiftungsgelder und das Sponsoring eine immer größere Bedeutung. Auch die Akquisition von *Drittmitteln* zur Förderung des Radverkehrs stößt angesichts immer knapper werdender öffentlicher Finanzzuweisungen auf steigendes Interesse. Als Anregung, wie fahrradfördernde Maßnahmen auch durch *Private* finanziert werden können, hier ein paar Beispiele:

Private Verlage finanzieren und vertreiben Fahrradkarten und sorgen für eine Dokumentation des Angebotes. Informationsmaterial, Aktionstage, sowie in jüngerer Zeit auch Leihfahrräder werden finanziell unterstützt. Zu erwähnen sind vor allem Krankenkassen, Sparkassen, Gastronomiebetriebe und Unternehmen aus dem Einzelhandel.

Darüber hinaus fördern *Stiftungen*¹¹ zunehmend den Freizeitbereich, ob es sich um die Allianz-Stiftung, die Bundesstiftung Umwelt oder die Niedersächsische Umweltstiftung handelt. Im einzelnen muß die Förderungsfähigkeit erfragt werden.

3. Koordinierung der regionalen Radverkehrsförderung

Außerhalb städtischer Gebiete erschwert die Aufteilung der Baulast auf eine Vielzahl von Baulastträgern die Umsetzung einer flächenhaften Radverkehrskonzeption. Für den Großraum Braunschweig tritt neben dem Koordinierungsaufwand in der Planungsphase ein erhöhter Aufwand bei der Finanzierung auf, da für die Wegeabschnitte innerhalb des Gebietes recht unterschiedliche Finanzierungswege gefunden werden müssen. Neben dem Abstimmungsbedarf der Baulastträger besteht ein großer Informationsbedarf über bestehende Fördermöglichkeiten.

Auch ist das Leitbild, den Radverkehr "als System" zu begreifen und in diesem Sinne zu fördern, erst in Ansätzen erkennbar.

Folgende Problemfelder lassen sich generalisierend zusammenfassen:

- Streuung von Kompetenzen und Zuständigkeiten;
- Mangelnde Koordinierung bei übergreifenden Netzen;
- Geringer Stellenwert des Fahrradverkehrs in den Planungs- und Entscheidungsprozessen.

Die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durchgeführte Befragung über die Förderpraxis der Länder und Kommunen zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen vom Oktober 2001 bestätigt dies. An der Umfrage beteiligten sich insgesamt 90 Gebietskörperschaften. Folgende Ergebnisse sind über die Förderpraxis der Länder und Kommunen zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen (IVU Traffic Technologies AG 2001) festzuhalten:

- Die Förderlandschaft ist zersplittert;
- Viele Fördermöglichkeiten sind auf der kommunalen Ebene unbekannt;
- Förderquellen beziehen sich auf Straßenausbaumaßnahmen;
- Vereinfachung der "Förderlandschaft", Transparenz schaffen und Erleichterung der Beantragung.

4. Schlussfolgerungen

Für die Förderung des Radverkehrs in der Fläche bestehen eine große Anzahl von Fördermöglichkeiten. Eine Abstimmung gerade auf der Ebene des Großraumes Braunschweig für die Vielfalt der zuständigen Fachbereiche (Wirtschaftsförderung, Agrarstruktur und Verkehr) ist dringend notwendig. Mit diesem und gegebenenfalls weiteren Akteuren sind Finanzierungspläne für bestimmte Wegeabschnitte aufzustellen.

Laut Informationen der Straßenbauverwaltung sind die Mittel für den Radwegebau im Großraum Braunschweig für die nächsten Jahre gebunden, so dass evtl. ein Spielraum darin besteht, neue Prioritäten für den Bau von Radwegen nach einer Netzplanung festzulegen.

Um den regionalen Radverkehr im Großraum Braunschweig zu fördern, ist in den Gebietskörperschaften mehr Transparenz über ihr eigenes Finanzierungssystem zu schaffen. Die bestehenden Finanzierungsquellen müssen noch bekannter und zielgerichteter genutzt werden. Regionale und überregionale Radwegenetze sind in Abstimmung mit den verschiedenen Baulastträgern zusammenzuführen und dahingehend zu überprüfen, inwieweit Lücken im regionalen Netz finanziert werden können. Dazu sind die geplanten Radwege an den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen für die nächsten Jahre mit dem geplanten regionalen Radverkehrsnetz im Großraumgebiet abzustimmen und die Lückenschlüsse zu schließen.

Ziel muß es deshalb sein, die Radverkehrsförderung

- als fachübergreifende Gemeinschaftsaufgabe zu begreifen;
- Zuständigkeiten in der Verwaltung effizient zu regeln;
- die Transparenz bei Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten sicherzustellen;
- die Koordinierung und Vernetzung innerhalb und zwischen den Handlungsebenen (Bund, Land und Kommune) zu verbessern und den Informationsaustausch zu fördern.

Eine verstärkte Nutzung des Fahrrades wird nur dann gelingen, wenn die Maßnahmen in einem integrierten Zusammenhang geplant und durchgeführt werden, d. h. im Zusammenwirken von Infrastrukturen, der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, speziellen Dienstleistungsangeboten sowie einer kontinuierlichen und effektiven Kommunikation und Information aller Akteure in unserer Region.

Ein besonderer Handlungsbedarf besteht in der besseren Kommunikation in der Verwaltung, aber auch in der Umsetzung von Radwegekonzeptionen. Zur Koordinierung der Radverkehrsplanung und –finanzierung im weiteren Sinne gehört die Beteiligung von Verbänden, aber auch eine stärkere Zusammenarbeit mit der Wirtschaft, dem Einzelhandel, den Schulen/ Hochschulen oder dem Gesundheitswesen.

Darüber hinaus könnten Private eingebunden werden, wenn Sie als Akteure auftreten möchten, z. B. durch Publikationen oder als Sponsoren. Der Zweckverband könnte hier eine wichtige koordinierende Funktion im Großraum Braunschweig übernehmen und zur regionalen Radverkehrsförderung beitragen.

Anmerkung:

¹ Vgl. alle ausführlichen Informationen über dieses Programm und deren Zielsetzung unter www.leaderplus.de und www.ml.niedersachsen.de/leaderplus.

² Das Gebiet umfaßt die Samtgemeinden Brome, Hankensbüttel, Wesendorf und die Stadt Wittingen.

³ Nach der VO (EG) Nr. 1260/1999 sind Gebiete mit Entwicklungsrückstand solche Regionen, deren Bruttoinlandsprodukt pro Kopf weniger als 75 % des Durchschnitts in der Europäischen Gemeinschaft beträgt.

⁴ Vgl. Bezirksregierung Braunschweig, Abteilung 2 Europabüro, Postfach 3247, 38022 Braunschweig; www.bezirksregierung-braunschweig.de; Gespräch am 8. August 2002 mit Herrn Wobbe.

⁵ Vgl. www.ml.niedersachsen.de/proland.

⁶ Siehe Pressemitteilung vom 24. April 2002, Nr. 117/02 des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

⁷ Die "Spielräume" müssen mit der zuständigen Bezirksregierung konkret auf die Wegeabschnitte innerhalb des Zweckverbandsgebietes besprochen werden.

⁸ Amt für Agrarstruktur Braunschweig, Ludwig-Winter-Str. 13, 38120 Braunschweig, Tel. 0531/8665-3000; www.ml.niedersachsen.de/agrarstruktur/etlr

⁹ Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr 2001: Ziel 2-Förderung in Niedersachsen, 2. Aufl..

¹⁰ Vgl. www.mu.niedersachsen.de und www.bezirksregierung-braunschweig.de

¹¹ Das umfangreichste Werk über Stiftungen ist vom Bundesverband Deutscher Stiftungen herausgegeben. Es heißt Verzeichnis der Deutschen Stiftungen und wird regelmäßig aktualisiert. Siehe auch unter www.stiftungen.org. Im Umweltbereich ist die Veröffentlichung zu empfehlen: ökom, Gesellschaft für ökologische Kommunikation: Fundraising für die Umwelt, Politische Ökologie Special, München, 1994

Literatur:

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (1998): Erster Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland, Bonn

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2002): Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012, FahrRad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland, Bericht der Bundesregierung, Berlin

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2002): Bodewig: Mit dem Nationalen Radverkehrsplan "FahrRad!" neue Wege aufzeigen, Pressemitteilung Nr. 117/02 vom 24. April 2002, Berlin

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete, H RaS 02, Köln

IVU Traffic Technologies AG (2001) : Umfrage zur Förderpraxis der Länder und Kommunen für den Radverkehr, Forschungsauftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin

Finanzierungsmöglichkeiten des regionalen Radverkehrs

Carsten Kliewer, Amt für Agrarstruktur, Braunschweig

Die europäische Union hat 1999 beschlossen mit ihrer AGENDA 2000 die Entwicklung ländlicher Räume weiter und umfassender zu fördern. Die Förderziele der EU hat Niedersachsen in einem Programmpaket PROLAND zusammengefasst. PROLAND enthält 42 verschiedene Förderprogramme, die für den Förderzeitraum 2000 bis 2006 mit europäischen Mitteln in der Höhe von 1,1 Milliarden DM ausgestattet sind. Ein Großteil der Programme fällt in die Zuständigkeit der Ämter für Agrarstruktur. Für das gestellte Thema kommt nur eins der oben genannten Programme in Betracht. Es handelt sich hierbei um die Richtlinie:

Entwicklung typischer Landschaften und der ländlichen Räume kurz genannt **ETLR**. Die Förderschwerpunkte dieser Richtlinie sind in dem folgenden Bild aufgeführt.

Entwicklung typischer Landschaften und der ländlichen Räume (ETLR)
<ul style="list-style-type: none">- Erhaltung des Orts- u. Landschaftsbildes- Entwicklung und Verbesserung der Infrastruktur (Landwirtschaft)- Dienstleistungseinrichtungen zur Grundversorgung- ländlicher Tourismus- ländliches Handwerkswesen- ländliches Erbe

Von Bedeutung ist der vierte Spiegelstrich - ländlicher Tourismus. Unter diesem Punkt führt die Richtlinie u.a. folgendes aus: "Entwicklung insbesondere themenbezogener Rad-, Reit- und Wanderrouten mit ergänzenden Einrichtungen, z.B. Rastplätze, Aussichtsstellen, Beschilderung, Karten im ländlichen Raum."

Die Fördermodalitäten können wie folgt zusammengefasst werden:

was Gefördert werden i.d.R. themenbezogene Radwegenetze, insbesondere die Konzepterstellung sowie die ergänzenden Einrichtungen siehe oben. Der Radwegebau an sich kann wegen der knappen Haushaltsmittel nicht gefördert werden. Lediglich in streng zu beurteilenden Ausnahmefällen wird ein Lückenschluss gefördert, wenn sich hierdurch erst die Möglichkeit eines Netzes ergibt. Hierbei darf es sich jedoch nicht um Unter-

haltungsleistung handeln. Einzelne Radwege des Alltagsnetzes, insbesondere an klassifizierten Straßen können folglich nicht gefördert werden. Radfernwege können u.U. über das Wirtschaftsministerium eine Förderung erfahren, nicht jedoch über uns.

- wo** Eine spezielle Gebietskulisse wie etwa Ziel 2 -Gebiete existiert hier nicht. Die Förderung ist überall im ländlichen Raum möglich, bezogen auf das Amtsgebiet des Amtes für Agrarstruktur Braunschweig. Der Amtsbezirk ist deckungsgleich mit dem Verbandsgebiet des Zweckverbandes Großraum Braunschweig mit Ausnahme des Landkreises Goslar, der von den Göttinger Kollegen betreut wird.
- wer** Die Förderung richtet sich in erster Linie an öffentlich rechtliche Träger, also hauptsächlich an Gemeinden oder Landkreise. Denkbar wäre auch eine Förderung für Fremdenverkehrsvereine und andere private Träger unter bestimmten Bedingungen.
- wie** Öffentlich rechtliche Träger erhalten im Wege der Anteilsfinanzierung eine Zuwendung von 50%. Bei privaten Trägern ist nur eine Zuschussung in Höhe von 30% möglich. Bei Letzteren stellt sich das Problem, dass die EU lediglich die Hälfte des Zuschusses übernimmt und verlangt, dass die andere Hälfte, also 15% national kofinanziert werden muss. Hierfür kämen Mittel aus dem Landeshaushalt oder von den Kommunen oder anderen öffentlich rechtlichen Trägern in Betracht, die in der Regel nur schwer einzuwerben sind.

Für die EU gilt das Jährlichkeitsprinzip. Das Haushaltsjahr der EU beginnt am 16. Oktober und endet jeweils am 15. Oktober des Folgejahres. In diesem Zeitraum müssen die Maßnahmen unbedingt abgewickelt sein. Aufgrund der strengen Prüfungsvorgaben der EU muss von uns verlangt werden, dass die Maßnahmen jeweils Anfang August abgeschlossen sind und zur Abrechnung vorgelegt werden. Sollte das von vornherein nicht möglich sein, sind jährliche Abschnitte zu bilden. Da es sich um EU Mittel handelt, muss jedem Antragsteller klar sein, dass er sich den verschärften Prüfbedingungen der EU unterwirft.

- wann** Für die Antragstellung gibt es keine konkreten Fristsetzungen. Aus den oben genannten Fertigstellungs- und Abrechnungsfristen ergeben sich jedoch Selbstbindungen. Für das Amt wären Antragseingänge jeweils bis zum 31.07. wünschenswert, um Mittelsituation, Prioritätensetzungen, Umschichtungsnotwendigkeiten wegen der dann beginnenden Haushaltsbesprechungen im Landwirtschaftsministerium beurteilen zu können. Keinesfalls darf jedoch mit Maßnahmen begonnen werden, bevor nicht eine Bewilligung durch das Amt ausgesprochen ist oder zumindest ein vorzeitiger Investitionsbeginn bewilligt wurde.

Unter Berücksichtigung, dass im Förderpaket PROLAND 42 Programme über einen Zeitraum von sieben Jahren finanziert werden und der weiteren Berücksichtigung, dass die Förderung des ländlichen Tourismus innerhalb der gesamten Förderschiene eine eher untergeordnete Bedeutung hat, ergibt sich, aufgeteilt unter den 11 Ämtern für Agrarstruktur in Niedersachsen, für das oben gestellte Thema eine Zuwendungshöhe in meinem Amtsbezirk von lediglich 200.000 Euro pro Jahr. Dies ist sehr bedauerlich, eine Änderung aber nicht in Sicht, da es sich gegenüber dem ursprünglichen Ansatz bereits um eine Verdoppelung handelt. Dennoch möchte ich Sie ermuntern, von den bestehenden Möglichkeiten Gebrauch zu machen.

Recht herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Dr. Rainer Mühlnickel, böregio, Braunschweig

Im Anschluß an die Vorträge zu den Themenbereichen

- Zielsetzung und aktueller Stand der Radverkehrsplanung im Großraum Braunschweig
- Anforderungen an die Netzplanung
- Radfernwegenetz Niedersachsen
- Finanzierungsmöglichkeiten zur Förderung des regionalen Radverkehrs

erörterten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Fachforums die folgenden Fragenkomplexe. Erwartungen, Kriterien für ein regionales Netz und Vorstellungen für die Weiterarbeit in der Region Braunschweig wurden für alle sichtbar auf einer Wandzeitung thematisch geordnet (Metaplantchnik). Anschließend wurden die Ergebnisse der Diskussion zusammengefaßt.



A. Fragen an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Tafel 1: (Frau Wolff/ZGB)

Was erwarten Sie vom ZGB im Bereich der regionalen Radverkehrsplanung ?

- *Anforderungen von Bund und Land (Nationaler Radverkehrsplan/RRÖP 1995 und dessen Fortschreibung/ Nahverkehrsplan)*
- *Anforderungen von den Mitgliedskörperschaften*
- *Anforderungen von den politischen Vertreter/innen*
- *ÖPNV-Anbindung*
- *Koordination und Abstimmung*

Tafel 2: (Frau Krause/plan & rat)

Welche Kriterien sind für ein regionales Radverkehrsnetz notwendig ?

- *Kriterien und Abstimmung der Netzplanung*
- *Alltagsnetz*
- *Fernradwanderwegenetz*
- *ÖPNV-Anbindung und Radverkehr*

Tafel 3: (Herr Alrutz/PGV)

Was müssen wir gemeinsam tun ?

- *Abgestimmtes Radwegenetz*
- *Einheitliche Wegweisung*
- *Mängelerfassung, Unterhaltung und Überwachung*
- *Radwegebau und Prioritäten*
- *Fahrradfreundliche Infrastruktur*
- *Abgestimmtes Vorgehen (Arbeitsgruppe)*

B: Antworten und Diskussionsergebnisse der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

1. Was erwarten Sie vom ZGB im Bereich der regionalen Radverkehrsplanung?			
Übernimmt der ZGB die Steuerung?	Moderatorenrolle	mehr Öffentlichkeitsarbeit	Fahrradmitnahme in Bussen (vor allem am Wochenende)
Aufgabenstellung erweitern um Tourismusnetz	Priorität Alltagsnetz		Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV (-NVP)
Alltags- und Freizeitnetz gemeinsam betrachten			
Freizeiteinrichtungen in die Karte integrieren			

2. Welche Kriterien sind für ein regionales Radverkehrsnetz notwendig?			
Radwege gebietsübergreifend berücksichtigen	Anbindung Mountainbike-Netz	Erreichbarkeit der Ziele für Schüler	Radwege an Straßen nicht immer am besten
Vorhandene Wege prioritär ausschildern	Zugang zu den Haltestellen für Radverkehr	„Lücke“ im ÖPNV durch Radverkehrsverbindungen schliessen	wenn regionales Netz steht - Lückenschlüsse
Verknüpfung Alltagsnetz - Freizeitnetz		Verknüpfung ÖPNV im Ländlichen Raum	

3. Was müssen wir gemeinsam tun?			
Finanzierung sichern	Klärung von Besitzverhältnissen	Wirtschaftswege gemeindeübergreifend	Umsetzung Wegweisung
Ausschöpfen der Förderspielräume	Klärung Baulasträger (Harz)	Umlegung des Netzes: Straßenbegleitend / Wirtschaftsweg	Kooperation gebietsübergreifend

In den Antworten und Diskussionsbeiträgen zeigte sich, daß die Fragenkomplexe sehr eng miteinander verzahnt und sich nicht voneinander trennen lassen. Im folgenden sollen die Vorschläge strukturiert dargestellt werden.

Förderung der Kooperation im Großraum Braunschweig durch den ZGB

Von dem ZGB wird von den Teilnehmern eine aktive Rolle erwartet. Soll er die Steuerung übernehmen oder sich als Moderator eher zurückhalten? Der Zweckverband sollte gebietsübergreifend die Radwegeverbindungen zusammenführen und dafür im Großraum ein Problembewußtsein schaffen. Einen konkreten Handlungsbedarf wird darin gesehen, eine Abstimmung zwischen der vorhandenen Bestandsaufnahme des ZGB, des "Integrierten Radwegekonzeptes" aus der Agrarstrukturellen Entwicklungsplanung (AEP) Elm-Asse und der Radwanderwegekonzeption für die Landkreise Helmstedt und Gifhorn vorzunehmen. Prioritäten sind vorzunehmen und ein Arbeitsplan für die Umsetzung muß erstellt werden. Denn die Frage stellt sich bei allen Konzeptionen, welche Zielgruppen vorrangig bedient und welche Ziele durch ein Netz angebunden werden sollen und welche nicht? Zeit ist es, Kriterien für die Netzplanung zu erarbeiten.

Alltags- und Freizeitnetz gemeinsam betrachten

Auf dem Weg in die fahrradfreundliche Region sollte das Alltags- und Freizeitnetz gemeinsam betrachtet werden. Nicht nur Schulen als Beispiel sind zuberücksichtigen, sondern auch die Freizeiteinrichtungen und Radfernwanderwege sind in das regionale Netz zu integrieren. So wurde auch die Einbeziehung eines Mountainbike-Netzes im Harz gewünscht. Das regionale Netz sollte mit dem ÖPNV verknüpft werden. Es ist zu überprüfen, inwieweit die Radwege an den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen genutzt werden können. Für den Alltagsverkehr sind die Schulen für die Schülerinnen und Schüler gefahrlos zu erreichen.

Anbindung an den ÖPNV

Nach Meinung der Teilnehmer sollte sich der ZGB weiterhin für die Förderung des ÖPNV einsetzen und damit die Einbeziehung des Fahrrades und hier auch die Fahrradmitnahme vor allem am Wochenende in Bussen einsetzen. Im ländlichen Raum ist die Verknüpfung mit dem ÖPNV dringend notwendig. "Lücken" im ÖPNV sollten durch Radverkehrsverbindungen geschlossen werden.



Klärung von Zuständigkeiten

Für die Umsetzung von Radwegekonzeptionen sind die Besitzverhältnisse vor Ort enorm wichtig. Oft sind die Eigentumsverhältnisse und die Zuständigkeit der Baulastträger nicht bekannt. Ein Klärungsbedarf besteht zum Beispiel auch im Harz, wer dort Baulastträger ist. Vielfach bestehen von Seiten der Land- und Forstwirte große Bedenken, bestimmte Wirtschaftswege auch für den Radverkehr zu öffnen und eine Belagsverbesserung vorzunehmen. Als Beispiele lassen sich im Landkreis Helmstedt der Tetzelsweg im Elm und der Verbindungsweg zwischen Mariental in Richtung Lappwald nennen.

Finanzierungsmöglichkeiten und –spielräume ausschöpfen

Die einzelnen Landkreise und Kommunen möchten mehr über die Förderungsmöglichkeiten des Radverkehrs erfahren. Gerade bei den Finanzierungsmöglichkeiten fühlen sie sich überfordert und können das vorhandene Angebot nur schwer überschauen. Es gibt eine Vielzahl an Förderprogrammen, die genutzt werden können. Natürlich nicht ausschließlich für Baumaßnahmen, sondern insgesamt für die Förderung des Radverkehrs.

Vorgeschlagene Ortsverbindungen in Form von straßenbegleitenden Radwegen wird es in nächster Zeit in Anbetracht der finanziellen Möglichkeiten nur schwer geben. Aus diesem Grund sollen denkbare Ortsverbindungen auf parallel verlaufenden Wirtschaftswegen geführt werden, wenn hierbei z. B. die sozialen Aspekte wie Sicherheit für Frauen, ältere Personen und Kinder berücksichtigt werden können.

Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit bezieht sich darauf, z. B. über vorhandene Konzeptionen innerhalb des Verbandsgebietes zu informieren und diese abzustimmen. Das integrierte Radwegekonzept für das Gebiet Elm-Asse (Gemeinde Cremlingen, Sickte und Schöppenstedt) ist ein Beispiel, das zu wenig bekannt ist. Zur Öffentlichkeitsarbeit zählt auch das Kartenmaterial. Eine Radwanderkarte, die auch für den Alltag genutzt werden kann, könnte in Zusammenarbeit mit Sponsoren und Stiftungen vom Zweckverband herausgegeben werden.

Innerhalb des Verbandsgebietes über die Einwerbung von Fördermitteln und Sponsorengelder zu informieren, aber auch über den Einsatz von Mitteln aus der Bundesanstalt für Arbeit für die Belagsverbesserung zu informieren, fällt in den Bereich der Öffentlichkeitsarbeit. Eine Informationsbroschüre über die Ansprechpersonen und Richtlinien könnte den Informationsstand deutlich verbessern.

Die Öffentlichkeitsarbeit in der regionalen Radverkehrsplanung muß verbessert werden und als Chance für die Region gesehen werden, die regionale Verbundenheit und Identität über das "Radwegenetz" zu fördern. Es muß der Weg in eine fahrradfreundliche Region aufgezeigt werden. Der Zweckverband Großraum Braunschweig kann hier eine aktive Rolle übernehmen.

Ausblick

Ulrich Kegel, Erster Verbandsrat des Zweckverbandes Großraum Braunschweig

Eines hat dieses Fachforum heute eindeutig ergeben: Es besteht ein regionaler Koordinationsbedarf zur Ausgestaltung eines regionalen Radwegesystems. Des Weiteren sollen zwei Arbeitsgruppen installiert werden:

- Die eine Arbeitsgruppe sollte sich vorrangig mit der Planung und der Netzgestaltung sowie der Bestandspflege befassen. Auch die Einbindung der Tourismusnetze gehört in die Bereich.
- Darüber hinaus kann eine Planung noch so gut sein, wenn sie nicht der Umsetzung zugeführt werden kann. Deshalb soll eine Arbeitsgruppe Finanzierung, Umsetzung, Marketing gegründet werden.

Die Interessensbekundung Ihrerseits an einer solchen Mitarbeit kann nach Zusendung der Dokumentation des heutigen Tages erfolgen.

Ziel muss es sein, zu einer in sich schlüssigen regional vernetzten Radwegekarte zu kommen, die mit Hilfe eines gewissen Sponsorings auf den Markt zu bringen ist.

Ziel ist es aber auch, bezüglich der weiteren Ausgestaltung der Radwegesysteme besonders auf Lückenschließungen und einheitliche in sich konsistente Ausschilderungen zu achten. Die vielen Aktivitäten hier in der Region sind stärker als bisher zu bündeln.

Der Zweckverband Großraum Braunschweig ist gern bereit, hier das seine zu leisten. Der erste Schritt hierzu ist die Dokumentation und der zweite Schritt wäre dann die Begleitung der vorgeannten Arbeitsgruppen.

Am Tag des Radfahrens befinden wir uns heute nunmehr auf dem Weg in die fahrradfreundliche Region zwischen Harz und Heide.

Herzlichen Dank für Ihr Engagement. Vielen Dank auch für die Beiträge der Referenten und auf Wiedersehen.

Anhang

- Tagungsprogramm
- Verzeichnis der Referenten
- Verzeichnis der Teilnehmer
- Presseinformation
- Zeitungsartikel
- Entwicklung typischer Landschaften und der ländlichen Räume (ETLR-Richtlinie)

Veranstalter:

Zweckverband Großraum Braunschweig
 Frankfurter Straße 2
 38122 Braunschweig

Telefon: 05 31/2 42 62-0
 Telefax: 05 31/2 42 62-42
 e-mail: zgb@zgb.de

Ansprechpartner:

Ralf Wustrow
 Telefon: 05 31/2 42 62-43
 e-mail: R.Wustrow@zgb.de

Anmeldung:

Anmeldung per E-Mail, Fax oder Brief bitte bis zum
12. September 2002

Hiermit melde ich mich verbindlich für das
 Fachforum "Regionale Radverkehrsplanung"
 am 18. September 2002 in Braunschweig an.

Name, Vorname: _____

Institution / Verband: _____

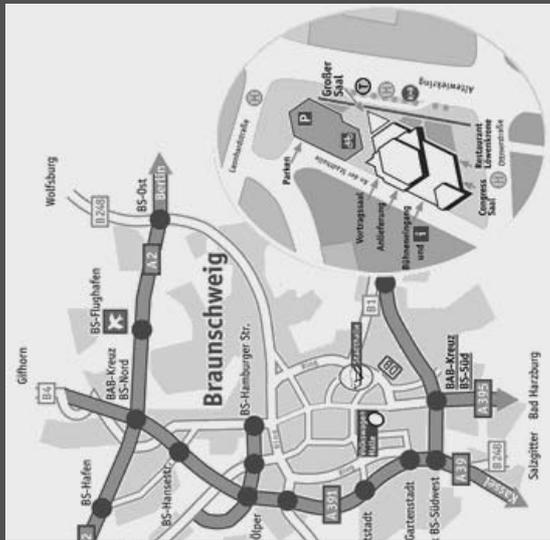
Straße: _____

PLZ / Ort: _____

weitere Teilnehmer: _____

So erreichen Sie den Tagungsort:

Stadthalle Braunschweig
Leonhardplatz
Congress Saal
(Eingang Ottmerstraße)



mit Bus und Bahn

Der Hauptbahnhof liegt nur ca. 5 Minuten
 zu Fuß von der Stadthalle entfernt.

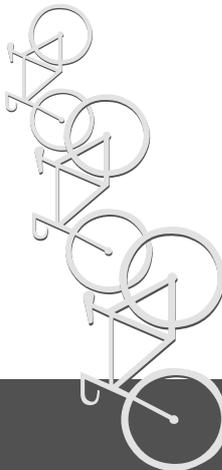
Haltestelle Stadthalle / Leonhardplatz



Zweckverband
 Großraum
 Braunschweig

Fachforum

**Regionale
 Radverkehrsplanung**



18. September 2002
13:00 Uhr
Braunschweig
Stadthalle

<p>Konzept</p>	<p>Für das Gebiet der Zweckverbandes Großraum Braunschweig wird zur Zeit ein regionales Radverkehrsnetz erarbeitet. Eine Bestandsanalyse über potentielle Verbindungen im Verbandsgebiet liegt bereits vor. Die nächsten Schritte werden die Netzplanung und erste Realisierungsmaßnahmen sein. Im Vordergrund steht das sogenannte Alltagsnetz und die Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr. Grundlage ist das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP 1995) und die Fortschreibung des Nahverkehrsplans (Entwurf 2002).</p>	<p>Programm</p>	<p>Ab 13:00 Uhr Eintreffen der Teilnehmenden</p>	<p>15:10 Uhr Finanzierungsmöglichkeiten des regionalen Radverkehrs Dr. Rainer Mühlhnickel, <i>böregio, Braunschweig</i> Carsten Kliewer, <i>Ami für Agrarstruktur, Braunschweig</i></p>
			<p>13:30 Uhr Begrüßung Ulrich Kegel, <i>Erster Verbandsrat des Zweckverbandes Großraum Braunschweig</i></p>	<p>13:40 Uhr Zielsetzung und Sachstandsbericht der Radverkehrsplanung im Verbandsgebiet Christian Müller-Bartusch / Ralf Wustrow, <i>Zweckverband Großraum Braunschweig</i></p>
<p>Im Rahmen des Fachforums werden aktuelle Tendenzen in der Radverkehrsplanung (Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012, „Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete“ (HRaS), das Fernradwanderwegnetz Niedersachsen, Richtlinien zur Wegweisung und Fördermöglichkeiten) vorgestellt.</p>	<p>14:10 Uhr Entwicklung des Fahrradverkehrs in der Fläche – Anforderung an die Netzplanung Juliane Krause, <i>plan & rat, Braunschweig</i></p>	<p>ca. 17:30 Uhr Ende des Fachforums Anschließend Pressekonferenz</p>		
	<p>14:40 Uhr Das Radfernwegnetz Niedersachsen - Methodik und Wegweisung Dankmar Alrutz, <i>Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover</i></p>	<p>Moderation: Dr. Rainer Mühlhnickel, <i>böregio</i></p>		
<p>Konzept und Durchführung:</p>	<p>Zweckverband Großraum Braunschweig <i>böregio,</i> Büro für ökologische Regionalentwicklung plan & rat, Büro für Kommunale Planung und Beratung</p>			

Verzeichnis der Referenten

Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz
Planungsgemeinschaft Verkehr (pgv)
Große Barlinge 72a
30171 Hannover
Tel: 0511 / 808037
Fax: 0511 / 804637
e-mail: alrutz@pgv-hannover.de

Dipl.-Geograph Ralf Wustrow
Zweckverband Großraum Braunschweig
Frankfurter Straße 2
38122 Braunschweig
Tel: 0531 / 2 42 62-43
Fax: 0531 / 2 42 62-42
e-mail: r.wustrow@zgb.de

Dipl.-Geograph Ulrich Kegel
Zweckverband Großraum Braunschweig
Frankfurter Straße 2
38122 Braunschweig
Tel: 0531 / 2 42 62-11
Fax: 0531 / 2 42 62-42
e-mail: u.kegel@zgb.de

Dipl.-Ing. Carsten Kliewer
Amt für Agrarstruktur Braunschweig
Ludwig-Winter-Str. 13
38120 Braunschweig
Tel: 0531 / 8665-3100
Fax: 0531 / 8665-3003
e-mail: carsten.kliewer@AFA-BS.Niedersachsen.de

Dipl.-Ing. Juliane Krause
plan & rat
Büro für kommunale Planung und Beratung
Georg-Westermann-Allee 23a
38104 Braunschweig
Tel: 0531 / 798203
Fax: 0531 / 77843
e-mail: krause.plan-und-rat@t-online.de

Dr. Ing. Rainer Mühlhnickel
böregio
Büro für ökologische Regionalentwicklung
Georg-Westermann-Allee 23a
38104 Braunschweig
Tel: 0531 / 2371455
Fax: 0531 / 2371799
e-mail: info@boeregio.de
web: www.boeregio.de

Dipl.-Ing. Christian Müller-Bartusch
Zweckverband Großraum Braunschweig
Frankfurter Straße 2
38122 Braunschweig
Tel: 0531 / 2 42 62-26
Fax: 0531 / 2 42 62-42
e-mail: c.muellerbartusch@zgb.de

Name	Institution/Verband	Anschrift	PLZ	Ort
Herr Apel	Samtgemeinde Isenbüttel	Gutsstraße 11	38550	Isenbüttel
Herr Banas	Samtgemeinde Velpke	Grafhorster Straße 6	38458	Velpke
Herr Bauen	Samtgemeinde Hankensbüttel	Goethestraße 2	29386	Hankensbüttel
Herr Becker	Stadt Helmstedt, Wirtschaftsförderung	Markt 1	38350	Helmstedt
Herr Behrendt	Arbeitskreis AEP Elm-Asse	Pontriesen 1	38170	Vahlberg
Herr Bendler	Landkreis Bördekreis, Amt für Wirtschaftsförderung	Triftstraße 9-10	39387	Oschersleben
Herr Beyer-Zamzow	harzrad&Tour	Silbernaal 1	38678	Clausthal-Zellerfeld
Herr Brandes	Bez.-Reg. Braunschweig, Dezernat 510 Wald, Forstwirtschaft und Jagd	Bohlweg 38	38100	Braunschweig
Herr Brinker	Landkreis Helmstedt, Amt für Wirtschaftsförderung, Fremdenverkehr und Statistik	Rosenwinkel 8	38350	Helmstedt
Herr Burmeister	Landkreis Gifhorn, Schul- und Kulturamt	Schloßplatz 1	38518	Gifhorn
Herr Dannehl	Samtgemeinde Nord/Elm, Samtgemeindebürgermeister	Steinweg 21a	38373	Süplingen
Herr Danielsmeier	Region Hannover	Hölystraße 17	30171	Hannover
Herr Dobberphul	SPD-Ratsfraktion Stadt Braunschweig	Schwarze Straße 5	38120	Braunschweig
Frau Fiebig	Stadt Salzgitter, Stadtplanungsamt	Joachim-Campe-Straße 6-8	38226	Salzgitter
Herr Grahns	Samtgemeinde Asse, Bauamt	Im Winkel 4	38319	Remlingen
Herr Grogorenz	Bergstadt St. Andreasberg, Stadtdirektor	Dr.-Willi-Bergmann-Straße 23	37444	St. Andreasberg
Herr Gülle	Bürgermeister Gemeinde Evessen	Am Kamp 12	38173	Sickte
Herr Hadel	Bündnis90/Die Grünen-Fraktion Verbandsversammlung	Am Mühlenberg 6	31234	Edemissen

Name	Institution/Verband	Anschrift	PLZ	Ort
Herr Hasemann	Bez.-Reg. Braunschweig, Dezernat 209 Verkehr und Verkehrsinfrastruktur	Bohlweg 38	38100	Braunschweig
Herr Hasenstab	TU Braunschweig, Institut für Städtebau und Landschaftsplanung	Mühlenpfordtstraße 23	38106	Braunschweig
Herr Heinemeyer	ADFC Kreisverband Wolfenbüttel	Fontaneweg 16	38304	Wolfenbüttel
Herr Herms	ADFC Kreisverband Goslar	Am Sonnenhang 7B	38678	Clausthal-Zellerfeld
Herr Heuermann	Stadt Braunschweig, Abt. Stadtplanung	Rathaus Langer Hof 1	38100	Braunschweig
Frau Hombrink	Zentrum für Tierhaltung und Technik, Regionalberatung Altmark	Lindenstraße 18	39606	Iden
Frau Ihlenburg-Dressen	Landkreis Peine, Regional- und Landesplanung	Burgstraße 1	31224	Peine
Frau Jörger	Landkreis Halberstadt, Regionalplanung	Friedrich-Ebert-Str. 42	38820	Halberstadt
Frau Dr. Kirzinger	Nationalpark Harz	Oderhaus 1	37444	St. Andreasberg
Herr Klare	Gemeinde Cremlingen, Bauamt	Ostdeutsche Str. 22	38162	Cremlingen
Herr Kloster	Gemeinde Lahstedt	Am Breiten Tor 1	31246	Lahstedt
Herr Knust	Bez.-Reg. Braunschweig, Dezernat 508 Agrarstruktur	Bohlweg 38	38100	Braunschweig
Frau Kosfeld	Wolfenbütteler Land - Tourismusverband e.V.	Bahnhofstraße 11	38300	Wolfenbüttel
Herr Dr. Krooß	Harzer Verkehrsverband e.V. (HVV)	Marktstraße 45	38640	Goslar
Herr Kunstmann	Stadt Wolfsburg, Geschäftsbereich Tiefbau	Porschestraße 49	38440	Wolfsburg
Herr Langer, Jürgen	ADFC Kreisverband Wolfenbüttel	Stadtmarkt 11	38300	Wolfenbüttel
Herr Lürtzing	Stadt- und Freizeit-Verlag	Danziger Straße 40	21255	Tostedt
Frau Meiforth	Stadt Königslutter am Elm	Niedernhof 7	38154	Königslutter

Name	Institution/Verband	Anschrift	PLZ	Ort
Herr Memmert	FDP-Fraktion Verbandsversammlung	Kalenwall 1	38100	Braunschweig
Herr Metzger	Bergstadt St. Andreasberg	Dr.-Willi-Bergmann-Straße 23	37444	St. Andreasberg
Herr Moeller	Stadt Gifhorn, Amt f. Stadtplanung und Bauordnung	Marktplatz 1	38518	Gifhorn
Herr Pfeifer	Samtgemeinde Asse, Samtgemeindebürgermeister	Im Winkel 4	38319	Remlingen
Frau Pippig	FDP Braunschweig	Alte Waage 1	38100	Braunschweig
Herr Priemer	Landkreis Bördekreis, Amt für Wirtschaftsförderung	Triftstraße 9-10	39387	Oschersleben
Herr Rasche	Samtgemeinde Baddeckenstedt	Heerer Straße 28	38271	Baddeckenstedt
Herr Reupert	Gemeinde Wendeburg, Bürgermeister	Am Anger 5	38176	Wendeburg
Herr Dr. Richter	Stadt Salzgitter, Stadtplanungsamt	Joachim-Campe-Straße 6-8	38226	Salzgitter
Herr Rötemeier	Stadt Königslutter am Elm	Niedernhof 7	38154	Königslutter
Herr Roos	harzrad&Tour	Silbernaal 1	38678	Clausthal-Zellerfeld
Herr Rudolph	WIR für die Region Goslar e. V.	Klubgartenstraße 5	38640	Goslar
Frau Sander	Landkreis Goslar, Planungsamt	Klubgartenstraße 6	38640	Goslar
Herr Schacht	Stadt Peine	Kantstraße 5	31224	Peine
Herr Scheithauer	Geschäftsstelle Naturpark Elm-Lappwald	Bahnhofstraße 11	38300	Wolfenbüttel
Herr Schiefelbein	Landkreis Osterode/Harz, Regionalplanung	Herzberger Straße 5	37520	Osterode
Herr Schmalgemeier	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr	Friedrichswall 1	30159	Hannover
Herr Dr. Schütte	ADFC Kreisverband Braunschweig	Eulenstraße 5	38114	Braunschweig
Frau Simon	Regionalverband Harz e.V.	Hohe Straße 6	06484	Quedlinburg
Herr Stempin	Samtgemeinde Schöppenstedt	Markt 3	38170	Schöppenstedt



Presseinformation

Auf dem Weg in die fahrradfreundliche Region

Am von der Europäischen Union ausgerufenen "Tag des Radfahrens" hat der Zweckverband Großraum Braunschweig eine interessierte Öffentlichkeit zum Thema "Regionale Radverkehrsplanung" eingeladen. Dabei stellte er seine Zielsetzung zur regionalen Radwegekonzeption für das Verbandsgebiet vor. Ein Schwerpunkt liege auf dem Alltagsnetz und die Anbindung an die Haltepunkte des Schienen- und Liniennetzverkehrs. Für diese Zielsetzungen war es notwendig zunächst alle überörtlichen und regional bedeutsamen Radwegeverbindungen zu erfassen, zu bewerten und in einer Karte graphisch darzustellen. Die Bestandsaufnahme dient als Grundlage, um weitere Maßnahmen für ein Regionales Radwegekonzept umzusetzen.

Hierzu gehören im Wesentlichen die Vernetzung, das Erkennen von Lücken und deren Schließung sowie eine möglichst einheitliche Beschilderung. Unterstützung erhält der Zweckverband Großraum Braunschweig bei diesem Projekt vom Arbeitsamt Braunschweig durch Bereitstellung einer geeigneten Kraft im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme.

Die teilnehmenden Fachvertreter diskutierten über die Ziele und brachten eigene Vorstellungen und Erfahrungen bei. Gefordert wurde eine aktivere Rolle des Zweckverbandes Großraum Braunschweig zur Koordination der regionalen Radwegekonzeption. Im Fachforum wurden deshalb Arbeitsgruppen gebildet, die die Netzstruktur, Lückenschließungen und Finanzierung abstimmen sollen. Man befinde sich nunmehr auf dem Weg in die fahrradfreundliche Region zwischen Harz und Heide, so Erster Verbandsrat Ulrich Kegel bei seinem Schlusswort des Fachforums.

Fachforum "Regionale Radverkehrsplanung"

Mittwoch, 18.09.2002, 13.30 Uhr.

Stadthalle Braunschweig,

Konferenzraum

Für Lückenschluss im Radwegenetz

Großraumverband will das Projekt vorantreiben

Von Henning Noske

BRAUNSCHWEIG. Lebensqualität in der Region – dazu gehört auch ein funktionierendes, lückenloses und konsequent ausgeschildertes Radwegenetz. Dieses will der Zweckverband Großraum Braunschweig jetzt schaffen.

Um zu einer Bestandsaufnahme zu kommen, hatte der Großraumverband am „Tag des Radfahrens“ gestern zum Thema „Regionale Radverkehrsplanung“ in die Braunschweiger Stadthalle eingeladen. Dabei stellte er seine Ziele für das regionale Radwegekonzept im Verbandsgebiet vor.

„Der Schwerpunkt liegt auf dem Alltagsnetz und der Anbindung an die Haltepunkte des Schienen- und Liniennetzverkehrs“, sagte der für die Regionalplanung zuständige Erste Verbandsrat Ulrich Kegel. Dafür war es notwendig, alle überörtlichen und regional bedeutsamen Radwegeverbindungen zu erfassen, zu bewerten und in einer Karte graphisch darzustellen. Kegel: „Das ist die Grundlage, um weitere Maßnahmen

für ein Regionales Radwegekonzept umzusetzen.“

Und hierzu gehört insbesondere das Erkennen und Schließen von Lücken sowie eine möglichst einheitliche Beschilderung. Dies ist mittlerweile in zahlreichen Regionen, die bereits weiter fortgeschritten sind, ein Gradmesser für Lebensqualität. Unterstützung erhält der Großraumverband dabei von den Planern Dr. Rainer Mühlnickel und Juliane Krause, die die Ergebnisse des Fachforums nun in einer Dokumentation zusammenstellen.

Gefordert wurde eine aktivere Rolle des Zweckverbandes in der Radwege-Frage. Im Fachforum wurden deshalb Arbeitsgruppen gebildet. Themen: Netzstruktur, Lückenschließungen, Finanzierung.

„Jetzt befinden wir uns auf dem Weg in die fahrradfreundliche Region zwischen Harz und Heide“, meinte Kegel in seinem Schlusswort. Ein schönes Etikett, dem jetzt jedoch Taten folgen müssen. Zweifellos ist dies auch ein Projekt für das regionale Marketing – die Gesellschaft wird in diesem Wochen gegründet und Ende Oktober der Öffentlichkeit vorgestellt.

Braunschweiger Zeitung vom 19. September 2002

**Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen
zur Entwicklung typischer Landschaften
und der ländlichen Räume (ETLR)**

RdErl. d. ML v. 17. 11. 1999 – 304-60119/2 –

– VORIS 78350 00 00 00 058 –

Bezug:

- a) RdErl. v. 6. 3. 1992 (Nds. MBl. S. 983),
geändert durch RdErl. v. 9. 8. 1994 (Nds. MBl. S. 1245)
– VORIS 78340 00 00 00 033 –
b) RdErl. v. 9. 3. 1995 (Nds. MBl. S. 573)
– VORIS 78350 00 00 00 046 –

1. Zuwendungszweck

Das Land gewährt unter finanzieller Beteiligung des Bundes auf der Grundlage der vom Planungsausschuss für Agrarstruktur und Küstenschutz beschlossenen Förderungsgrundsätze und der EG nach Maßgabe dieser Richtlinie und der VV/VV-Gk zu § 44 LHO Zuwendungen mit dem Ziel

- dem typischen Landschaftsbild abträgliche Entwicklungen zu verhindern,
- die Lebensqualität in den ländlichen Räumen zu erhalten und
- Maßnahmen zur nachhaltigen Entwicklung der ländlichen Räume durchzuführen.

Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendungen besteht nicht, vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde (Amt für Agrarstruktur) aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2. Gegenstand der Förderung

Zuwendungsfähig sind:

2.1 Maßnahmen zur Erhaltung des Orts- und Landschaftsbildes

2.1.1 Gestaltung, Erhaltung und Verbesserung sowie Darstellung der die regionale Landschaft prägenden großräumigen Siedlungsstruktur, z. B. Warften, Fehnsiedlungen.

2.1.2 Landschaftstypischer Ausbau und Gestaltung von Straßen, Plätzen und Wegeverbindungen, z. B. Wiederherstellung oder Erneuerung von Klinkerstraßen.

2.1.3 Erhaltung, Gestaltung und Verbesserung von landschaftstypischer Bausubstanz, z. B. Mühlen, Schleusen, besondere landwirtschaftliche Gebäude, z. B. Gufhäuser, Drei- und Vierseithöfe.

2.1.4 Umnutzung von landschaftstypischen Anlagen zu deren dauerhafter Sicherung.

2.1.5 Naturnaher Rückbau sowie Wiederherstellung, Umgestaltung und Sanierung landschaftstypischer Gewässer, einschließlich der Anlage und Gestaltung landschaftstypischer Wasserflächen und deren Randbereiche unter Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Vorschriften.

2.1.6 Anlage, Gestaltung, Sanierung, Vernetzung und Sicherung landschaftstypischer Anlagen zum Abbau ökologischer Defizite.

2.1.7 Standortgerechte Bepflanzung oder Eingrünung von Dörfern und deren Randbereichen sowie Einzelhofanlagen zur Erhaltung, Wiederherstellung und Entwicklung der typischen Landschaft.

2.1.8 Ausbau und Gestaltung von historischen und landschaftstypischen Fußwegeverbindungen einschließlich deren Brücken.

2.1.9 Neu- und Umbau von Anlagen, die in besonderer Weise den landschaftstypischen Charakter herstellen.

2.1.10 Erwerb von bebauten und unbebauten Grundstücken einschließlich besonders begründeter Abbruchmaßnahmen im Zusammenhang mit Maßnahmen nach dieser Richtlinie nach Abzug eines Verwertungswertes.

2.2 Maßnahmen zur nachhaltigen Entwicklung und Verbesserung der mit der Landwirtschaft verbundenen Infrastruktur

2.2.1 Neubau befestigter oder die Befestigung vorhandener, bisher nicht oder nicht ausreichend befestigter Verbindungswege und landwirtschaftlicher Wege einschließlich erforderlicher Brücken, Grunderwerbskosten sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege nach den vom Planungsausschuss für Agrarstruktur und Küstenschutz beschlossenen Förderungsgrundsätzen.

2.2.2 Landwirtschaftliche Erschließungsanlagen in Verbindung mit städtebaulichen Planungen.

2.2.3 Neu-, Aus- und Umbau von landwirtschaftlichen Gemeinschaftsanlagen, z. B. umweltgerechte Wasch-, Tank- und Reparaturplätze.

2.3 Schaffung von Dienstleistungseinrichtungen zur Grundversorgung für die ländliche Wirtschaft und Bevölkerung

2.3.1 Einrichtung von Dorf- oder Nachbarschaftsläden einschließlich erforderlicher Markt- und Standortanalyse sowie betriebswirtschaftlicher Grundberatung.

2.3.2 Gemeinschaftsanlagen zur lokalen Vermarktung landwirtschaftlicher Produkte.

2.3.3 Öffentliche und gemeinschaftliche Einrichtungen für die Anwendung von Informations- und Kommunikationstechnik, z. B. Teleshops oder Copyshops.

2.3.4 Einrichtung von ländlichen Dienstleistungsagenturen.

2.4 Maßnahmen zur Förderung des ländlichen Tourismus

2.4.1 Außenstellen von Informations- und Vermittlungseinrichtungen lokaler und regionaler Tourismusorganisationen im ländlichen Raum.

2.4.2 Entwicklung insbesondere themenbezogener Rad-, Reit- und Wanderrouten mit ergänzenden Einrichtungen, z. B. Rastplätze, Aussichtsstellen, Beschilderung, Karten im ländlichen Raum.

2.4.3 Ergänzende Einrichtungen zur Förderung des Tourismus.

2.4.4 Modernisierung und ergänzender Ausbau von regionaltypischen Gästezimmern und Ferienwohnungen in traditionell gebauten landwirtschaftlichen Gebäuden oder Gebäudekomplexen.

2.4.5 Projektbezogene Beratungsleistungen auch im Planungsstadium zur effizienten Maßnahmenrealisierung.

2.5 Maßnahmen zur Förderung des ländlichen Handwerkswesens

2.5.1 Einrichtung von Börsen zur Vermittlung von alten Baumaterialien und Werkzeugen.

2.5.2 Sanierung von traditionellen Werkstätten.

2.5.3 Einrichtung ländlicher Handwerksstätten zur gemeinschaftlichen Nutzung oder als Ausbildungs- und Qualifizierungsstätte, insbesondere für Jugendliche.

2.6 Maßnahmen zum Schutz und zur Erhaltung des ländlichen Erbes

2.6.1 Einrichtungen zur Information über Tradition und Belange ländlichen Arbeitens und Lebens.

2.6.2 Erhaltung und Ausgestaltung von Heimathäusern und typischen Dorftreffpunkten.

2.6.3 Erhaltung, Wiederherstellung und Entwicklung historischer Gärten, regionaltypischer Anlagen und funktionsfähiger historischer Kulturlandschaften oder Landschaftsteile.

2.6.4 Erfassung und Dokumentation historischer Kulturlandschaften und Siedlungsentwicklung.

3. Zuwendungsempfänger

Gemeinden und Gemeindeverbände, Samtgemeinden, Teilnehmergeinschaften nach dem Flurbereinigungsgesetz, Real- oder Wasser- und Bodenverbände sowie Fremdenverkehrsvereine. In besonders begründeten Ausnahmefällen, in denen an einer Durchführung der Maßnahme ein besonderes öffentliches Interesse besteht, natürliche und andere juristische Personen.

4. Zuwendungsvoraussetzungen

4.1 Die Entwicklung typischer Landschaften und der ländlichen Räume kann in Gemeinden oder Ortsteilen mit ländlicher Siedlungsstruktur gefördert werden. Dabei sind Projekte zu bevorzugen, die in einem räumlichen oder sachlichen Förderschwerpunkt des Landes liegen.

4.2 Eine Förderung von Maßnahmen ist nur zulässig, wenn eine Planung für die Ver- und Entsorgung (Wasser, Abwasser, Energie usw.) in den betreffenden Bereichen vorliegt und die Maßnahmen dieser Planung nicht widersprechen oder wenn die koordinierte Lösung der Probleme im Rahmen der Maßnahmenausführung gewährleistet ist.

4.3 Die Förderung von Baudenkmalen nach § 3 Abs. 2 und 3 des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes setzt eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung voraus.

5. Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

5.1 Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbare Zuwendung im Rahmen der Projektförderung gewährt

- als Anteilfinanzierung bei öffentlich-rechtlichen Zuwendungsempfängern,
- als Festbetragsfinanzierung bei anderen Zuwendungsempfängern.

5.2 Bemessungsgrundlage für die Zuwendung

5.2.1 Maßnahmen nach Nr. 2.2.1 können bis zur Höhe von 60 v. H., die sonstigen Maßnahmen nach Nr. 2 können bei öffentlich-rechtlichen Zuwendungsempfängern bis zur Höhe von 50 v. H., bei anderen Zuwendungsempfängern bis zur Höhe von 30 v. H. der zuwendungsfähigen Ausgaben gefördert werden.

5.2.2 Maßnahmen mit einem Zuwendungsbedarf von weniger als 5 000 DM oder 2500 Euro, bei Gebietskörperschaften und deren Zusammenschlüssen von weniger als 10 000 DM oder 5 000 Euro werden nicht gefördert.

6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

6.1 Abweichend von Nr. 6.1 ANBest-P/ANBest-Gk ist die Verwendung der Zuwendung innerhalb von sechs Monaten nach Erfüllung deswendungszwecks, spätestens jedoch einen Monat nach Ablauf des Haushaltsjahres, dem Amt für Agrarstruktur nachzuweisen. Ist derwendungszweck nicht bis zum Ablauf des Haushaltsjahres erfüllt, so ist spätestens einen Monat nach Ablauf des Haushaltsjahres über die in diesem Jahr erhaltenen Beträge ein Zwischennachweis zu führen.

6.2 Die Zuwendung ist nach VV Nr. 4.2.4 zu § 44 LHO/Nr. 4.2.3 VV-Gk mit einer Zweckbindungsfrist von zwölf Jahren ab Fertigstellung der Maßnahme zu versehen. Zur Absicherung ist in dem Zuwendungsbescheid ein Widerrufsvorbehalt für den Fall aufzunehmen, dass das geförderte Objekt innerhalb des Zeitraums von zwölf Jahren veräußert oder nicht zweckentsprechend genutzt wird. Auf eine dingliche Sicherung kann regelmäßig verzichtet werden.

7. Anweisung zum Verfahren

7.1 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung, die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides sowie die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die VV/VV-Gk zu § 44 LHO, soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen zugelassen sind.

7.2 Zuwendungsanträge, Bewilligungsbehörde

7.2.1 Die Zuwendungsanträge sind dem Amt für Agrarstruktur nach vorgeschriebenem Muster von der Gemeinde vorzulegen.

7.2.2 Über die Gemeinde können auch Anträge für Maßnahmen vorgelegt werden, die diese nicht in eigener Trägerschaft durchführt. Die Gemeinde nimmt u. a. zu der Frage Stellung, ob die Maßnahme zur Entwicklung typischer Landschaften und der ländlichen Räume beiträgt; ihr obliegt auch die Koordinierung der öffentlichen und privaten Maßnahmen.

7.2.3 Die Gemeinde erhält, soweit sie nicht Antragstellerin ist, eine Abschrift des Zuwendungsbescheides. An der Förderung sonst beteiligte Behörden sind von der Bewilligung zu unterrichten.

Rates vom 17. 5. 1999 über die Förderung der Entwicklung des ländlichen Raums durch den Europäischen Ausrichtungs- und Garantiefond für die Landwirtschaft (EAGFL) und zur Änderung bzw. Aufhebung bestimmter Verordnungen (ABl. EG Nr. L 160 S. 80) in Betracht. In diesen Fällen sind besondere Anforderungen u. a. hinsichtlich

- finanzieller Abwicklung,
 - Zusammenarbeit von Bewilligungsstelle und Zahlstelle,
 - Verwaltungs- und Vor-Ort-Kontrollen,
 - Berichtspflichten und
 - Publizitätserfordernissen
- zu beachten. Diese werden durch besonderen RdErl. geregelt.

8. In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten

8.1 Dieser RdErl. tritt am Tag nach seiner Veröffentlichung in Kraft.

8.2 Gleichzeitig werden die Bezugsurteile aufgehoben.

8.3 Dieser RdErl. tritt am 31. 12. 2006 außer Kraft.

An die
Bezirksregierungen
Ämter für Agrarstruktur
Landkreise und Gemeinden

- Nds. MBl. Nr.7/2000 S. 114