

Dokumentation
guter Beispiele
2013



Fahrradland Niedersachsen

Landespreis Fahrradfreundliche Kommune
2013 – Verkehrssicherheit im Radverkehr
und Aktuelles zum Radverkehr



Niedersachsen



Vorwort



Niedersachsen ist Fahrradland! Nicht nur bei der Gesamtradelstrecke sind wir bundesweit Spitze, auch mit der Qualität und Vielfalt des touristischen Angebotes können wir in Niedersachsen punkten. Aus Sicht der Gäste eignet sich Niedersachsen in hohem Maße zum Fahrradfahren. Unser Ziel ist es, dieses hohe Niveau in den unterschiedlichen Bereichen zu halten und weiter auszubauen. Der Landespreis Fahrradfreundliche Kommune ist dafür ein wichtiger Baustein. Mittlerweile blickt er auf eine zwölfjährige Tradition zurück. Viele Kommunen haben sich in diesem langen Zeitraum daran beteiligt und haben mit zahlreichen und umfangreichen Aktivitäten gezeigt, dass Ihnen der Radverkehr am Herzen liegt. Dadurch konnte der Radverkehr in den Kommunen unseres Bundeslandes in den letzten Jahren nachhaltig vorangebracht werden. Als Verkehrsminister begrüße ich dies außerordentlich und hoffe, dass in Zukunft der Trend hin zum Radverkehr als eigenständiger Teil des Verkehrssystems noch weiter an „Fahrt aufnimmt“.

Die nachfolgende Broschüre soll den Wettbewerb des Jahres 2013 – der ganz im Fokus der Verkehrssicherheit stand – dokumentieren. Die Kommunen haben gezeigt, was man alles umsetzen kann, wenn es darum geht, die Verkehrssicherheit der Radfahrer zu steigern. Dazu zählen unter anderem das Modellvorhaben „Schutzstreifen außerorts“, der Fahrradengel an Schulen sowie die Ausgabe von Fahrradhelmen

von Uni und ADFC zum Selbstkostenpreis. Das Spektrum an Aktivitäten und die Erfahrungen, die in den Kommunen präsentiert werden konnten, waren enorm. Im Jahr 2013 konnte die Stadt Schüttorf die Jury insbesondere durch das besonders gut funktionierende Netzwerk und der damit breit aufgestellten Verkehrssicherheitsarbeit überzeugen und ist damit als Preisträger hervorgegangen.

In der Broschüre „Fahrradland Niedersachsen“ finden Sie neben der Dokumentation der vorbildhaften Aktivitäten der Endrundenteilnehmer zum Thema „Verkehrssicherheit“ auch diverse Radverkehrsinformationen aus unterschiedlichen Bereichen und Regionen. Neben dem eRadschnellweg in Göttingen werden unter anderem Einblicke zum Einsatz von Pedelecs bei der Polizei sowie zum neuen Radroutenplaner geboten.

Ich freue mich, Ihnen unsere neue Broschüre präsentieren zu können und hoffe, Sie damit zukünftig weiter zum Fahrradfahren motivieren zu können!

Olaf Lies
Niedersächsischer Minister
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Inhaltsverzeichnis

Landespreis Fahrradfreundliche Kommune

Fahrradland Niedersachsen Der Wettbewerb	5
Stadt Schüttorf Preisträger 2013	6
Landkreis Northeim	8
Gemeinde Bad Zwischenahn	10
Stadt Göttingen	12
Stadt Oldenburg Sonderpreis 2013	14
Landespreis 2014 und 2015	15

Aktuelles zum Radverkehr

Fahrradfreundlichkeit für Unternehmen zahlt sich aus!	16
Aktuelle Informationen des Landes zum Radverkehr	17
Leitfaden Radverkehr der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)	18
Routenplanung leicht gemacht – der Radroutenplaner und die App „Rad-Navi Niedersachsen“	19
Mit dem Pedelec auf Streife – neue Wege mit Elektromobilität bei der Polizei Niedersachsen	20
Radverkehrsoffensive der Region Hannover	21
eRadschnellwege Göttingen – Umstiege erleichtern	22
KulturRoute – Mit dem Rad durch die Regionen rund um Hannover	24
Harz. Die Magie der Berge „erfahren“	25
Mit dem Rad sicher unterwegs – heute, morgen und übermorgen!	26
Rettungspunkte für schnelle Hilfe im Wald	27
Verkehrssicherheitskampagne „Gib mir acht“	27
12 Jahre Radfernwege Netz Niedersachsen (N-Netz) – ein aktueller Blick	28
Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen (AGFK) setzt sich für eine Geschäftsstelle ein	28
Modellvorhaben „Schutzstreifen außerorts“	28
Qualitätskontrolle durch Radwegepaten	29
Radfahrkurse für Erwachsene	29
Bett+Bike – Gut ankommen, gut unterkommen	29
Jury des Landespreises und Kontakte	30
Die Endrundenteilnehmer des Landespreises 2013 – Verkehrssicherheit im Radverkehr	31



Stadt Schüttorf | Preisträger 2013

Nahe der niederländischen Grenze liegt in der Grafschaft Bentheim die knapp 13.000 Einwohner zählende Stadt Schüttorf. Diese unmittelbare Nähe zu den Niederlanden spiegelt sich unübersehbar in der Verkehrsmittelwahl wider. Nach einer Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2011 werden in der Stadt 55 % der Wege im Binnenverkehr und immerhin noch 34 % der Wege in der Samtgemeinde mit dem Rad zurückgelegt. Damit liegt der Radverkehrsanteil in Schüttorf weit über dem Bundesdurchschnitt. Durch dieses - auf eine lange Tradition der Fahrradnutzung zurückgehende - Verkehrsmittelwahlverhalten ist die Verkehrssicherheit für den Radverkehr ein Themenfeld, mit dem sich die Stadt intensiv auseinandersetzt.

So werden regelmäßig Untersuchungen des Unfallgeschehens im Radverkehr durchgeführt, um daraus mögliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit abzuleiten. Schüttorf verlässt sich bei der Analyse der Verkehrssicherheit aber nicht nur auf die regelmäßige Betrachtung des Unfallgeschehens, sondern hat gemeinsam mit der Universität Wuppertal im Jahr 2012 im Rahmen eines Modellvorhabens eine sehr differenzierte Verkehrssicherheitsanalyse durchgeführt, in die u.a. die Bevölkerung, die politischen Entscheidungsträger und Vertreter der Schulen aktiv einbezogen wurden. Der Erfolg kann in einer in den vergangenen Jahren tendenziell rückläufigen Unfallentwicklung gemessen werden. Dies ist auch an der für den ländlichen Raum in Relation zum Radverkehrsanteil günstigen Unfallsituation deutlich erkennbar.

Ein Blick auf die Altersstruktur der verunfallten Radfahrer und Radfahrerinnen zeigt, dass vergleichsweise viele Kinder und Jugendliche an Radverkehrsunfällen in Schüttorf beteiligt sind. Hieraus ergibt sich für die Stadt ein umfassendes Handlungsfeld, welches sich gezielt der Erhöhung der Verkehrssicherheit dieser Altersgruppe widmet.

An den Grundschulen wird im Rahmen von Elternabenden der sichere Schulweg thematisiert und die Mobilitätserziehung als integraler Bestandteil

des Unterrichtes verstanden. Auch Schulwegpläne gibt es für alle Schulen. Bemerkenswert ist, dass an einer Grundschule gemeinsam mit den Eltern eine Lösung für die oft problematische Verkehrssituation im Zusammenhang mit dem Hol- und Bringverkehr an den Grundschulen erarbeitet wurde. Die Verkehre werden im Zufahrtsbereich der Schulen entmischt, die direkte Zufahrt zur Schule für den Kfz-Verkehr gesperrt, die Bushaltestelle verlegt und die Parkplatzzufahrt verändert. Durch diese Anpassungen in der Verkehrsführung wird die Situation für die mit dem Rad zur Schule kommenden Schüler und Schülerinnen sehr viel übersichtlicher und somit sicherer. Die veränderte Verkehrsführung wird im kommenden Jahr umgesetzt.

Begleitetes Fahren, also das Bilden von Radfahrgemeinschaften unter der Führung eines Erwachsenen, hat an Schüttorfer Grundschulen eine lange Tradition. Es wird in der Regel über Bekanntenkreise oder Nachbarschaften durch die Eltern organisiert. Die Schulen vermitteln und unterstützen zudem die Eltern beim Finden und Bilden solcher Fahrgemeinschaften, da Grundschüler nach Möglichkeit nur begleitet mit dem Rad zur Schule kommen sollen.

Darüber hinaus werden Informationen zu altersbedingten Entwicklungsstufen über verschiedene Wege wie Flyer, Schulwegpläne, Informationsveranstaltungen und Elternabende weitergegeben, um das Verantwortungsbewusstsein der Eltern zu den Fragen des verkehrssicheren Verhaltens der Kinder zu stärken.

In den Klassenstufen 5, 9 und 10 wurden Schüler und Schülerinnen im Rahmen des Modellvorhabens von der Universität Wuppertal befragt, an

welchen Orten im Stadtgebiet sie sich unsicher fühlten. Die Ergebnisse flossen in die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes ein. Darüber hinaus behandelt die Oberschule Schüttorf das Thema Verkehrssicherheit kontinuierlich in Anlehnung an das Curriculum Mobilität.

An allen Schulen sind die sogenannten Fahrradengels aktiv, die Defekte am Fahrrad sofort beheben. Die ursprünglich von der Verkehrswacht ausgehende diesbezügliche Betreuung der Schulen ist inzwischen in die Verantwortung der Hausmeister übergegangen. Sie koordinieren die Kontrollen durch die Polizei und führen kleine Reparaturen direkt aus. Die Kosten für das dafür erforderliche Material, welches ein ortsansässiger Fahrradhändler zu Sonderkonditionen bereitstellt, werden von der Verkehrswacht Grafschaft Bentheim getragen.

Laut Unfallstatistik stellen auch die Senioren eine besonders gefährdete Altersgruppe unter den Rad fahrenden dar. Auf Initiative der Stadt Schüttorf wurde in Zusammenarbeit mit der Seniorenradsportgruppe im Jahr 2012 erstmals ein Fahr-sicherheitstraining für Senioren angeboten. Zwei Vereine stellten hierfür Schulungsräume und Trainingsgelände zur Verfügung. Von der Landesverkehrswacht wurden zwei Trainer ausgebildet und von einem örtlichen Fahrradhändler wurden zusätzlich Hinweise zum Fahrverhalten und der Technik von Pedelecs vermittelt. Das Training orientiert sich am Konzept des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) „Fit fürs Fahrrad“, welches ein umfangreiches Verkehrssicherheitstraining für die Altersgruppe 50+ bietet. Anhand dieses Beispiels wird deutlich, wie gut die Vernetzung und das Zusammenspiel vieler Akteure in Schüttorf funktioniert.



1



2



3



4

Eine dritte Personengruppe, die im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit in Schüttorf besondere Beachtung erfährt sind Migranten, für die das Rad fahren oft ungewohnt und ungeübt ist. Seit dem Jahr 2011 wird kontinuierlich eine Fahrrad-schule angeboten, welche von der Gleichstel-lungsbeauftragten der Stadt organisiert wird.

Ein weiteres Thema in Schüttorf ist der „Tote Winkel“. Nicht nur an Schulen wird dieses wich-tige Thema besprochen. Die Planungsgesellschaft Grafschaft Bentheim bittet Betriebe darum, den Aufkleber „Sicher bin ich nur dahinter“ an den firmeneigenen Lkw anzubringen. Auch die Schulung von Lkw- und Busfahrern zu dieser besonderen Gefahrensituation wird jährlich angeboten.

Neben den verhaltensorientierten Maßnahmen setzt Schüttorf auch auf einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Im Jahr 2012 wurden im Rahmen des Modellvorhabens mit der Universität Wuppertal neben einer umfassenden Unfall-analyse auch drei Planerworkshops und eine Fachexkursion durchgeführt. Der Teilnehmerkreis setzte sich aus Bürgern, politischen Entsch-eidungsträgern, Schulleitern und Fachlehrern, Unternehmen, Fahrlehrern, Bauplanern sowie Verwaltungsmitarbeitern zusammen. Ziel war es, für viele der heute anerkannten Regeln der Verkehrsplanung, Akzeptanz bei politischen Entscheidungsträgern und der Bevölkerung zu erlangen. Mit dem daraus entstandenen neu

erarbeiteten Konzept wurden generelle Voraus-setzungen für den zukünftigen infrastrukturellen Ausbau geschaffen und viele sichererhöhen-de Einzelmaßnahmen entwickelt. Hierzu zählen u.a. Verkleinerungen der Eckausrundungen an Einmündungen zur Reduktion der Kfz-Abbiege-geschwindigkeiten, punktuelle Einengungen von Straßen oder der Bau von Querungshilfen.

Viele weitere Akteure tragen in Schüttorf zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit bei. So haben beispielsweise die Stadtwerke Schüttorf und ein örtlicher Fahrradhändler im Jahr 2013 erstmalig eine Aktion zur Erhöhung der Helm-tragequote ins Leben gerufen. Dabei wurde al-len Erstklässlern ein hochklassiger Fahrradhelm mit einem 50 %-igen Rabatt angeboten.

Insgesamt überzeugte Schüttorf die Jury durch das Zusammenspiel verschiedener Handlungs-träger und Akteure bei der Verkehrssicherheits-arbeit. Es wurde deutlich, wie gut das Netzwerk in der Verkehrssicherheitsarbeit funktioniert und wie gut die Verankerung des Themas in der Verwaltung, bei der Politik, in der Bevölkerung und bei zahlreichen anderen Akteuren wie Ver-bänden und Einzelhändlern zu sehen ist. Auch die systematische Herangehensweise an das Thema Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit der Einbeziehung der Universität Wuppertal in das Modellvorhaben ist als herausragend anzusehen. Darüber hinaus ist die Tatsache, dass Schüttorf als kleine Kommune sich solchen Aufgaben stellt und sich hohe Ziele setzt, als vorbildhaft für andere Kommunen zu sehen.

- 1 *Das Thema Radverkehr und Verkehrssicherheit wird an Schüttorfer Schulen vielfältig behandelt.*
- 2 *Eltern begleiten – in Absprache mit der Schule und anderen Eltern – Schülergruppen. So trainieren schon die Grundschüler das sichere Fahren mit dem Rad im Straßenverkehr. Was sich in anderen Städten noch als neue Maßnahme etablieren muss, hat in Schüttorf bereits eine lange Tradition.*
- 3 *Die Gleichstellungsbeauftragte der Stadt Schüttorf organisiert seit 2011 regelmäßig Radfahrkurse für Migranten. (Foto: Stadt Schüttorf)*
- 4 *Eine wichtige Verbindung zu einem größeren ortsansässigen Betrieb wurde von der Stadt nachträglich beleuchtet, um den Betriebsangehörigen zusätzliche Sicherheit zu bieten.*
- 5 *Auf dem Gelände des Motorsportclubs Schüttorf fand im Jahr 2012 erstmals ein Fahrsicherheitstraining für ältere Menschen statt, welches die Stadt gemeinsam mit der Seniorenrad-sportgruppe ausrichtete. Es basiert auf dem Programm der GDV „Fit fürs Fahrrad“ und richtet sich vor allem an Senioren, die sich mit dem Pedelec fortbewegen. (Foto: Stadt Schüttorf)*
- 6 *Die Planungsgesellschaft Grafschaft Bentheim bittet alle Schüttorfer Firmen, die einen Lastkraftwagen besitzen, sich an der Aktion „Toter Winkel“ zu beteiligen.*
- 7 *Anlässlich der Bereisung durch die Jury wurde an der rechten Innenseite von Taxen ein Aufkleber mit der Aufschrift „Achtung Radfahrer“ angebracht, um die Fahrgäste beim Ausstieg auf mögliche vorbeifahrende Radfahrer aufmerksam zu machen.*



5



6



7

Landkreis Northeim

Der ländlich strukturierte Landkreis Northeim, zu dem 11 Gemeinden zählen, liegt im südlichen Niedersachsen im Weser-Leine-Bergland und bietet von daher topografisch nicht überall Idealvoraussetzungen für den Radverkehr. Dies nutzt der Landkreis aber auch als Chance und bezieht u.a. das Angebot für Mountainbiker gezielt mit in sein Handlungsspektrum ein. Während der Landkreis Northeim in den 90er Jahren eine noch eher bescheidene Ausgangssituation für den Radverkehr bot, wurden in den vergangenen Jahren vielfältige Fördermaßnahmen initiiert, die sich in einer deutlichen Verbesserung der radverkehrlichen Bedingungen sowohl für die knapp 140.000 Einwohner als auch für auswärtige Radtouristen niederschlagen.

In Relation zum Radverkehrsanteil, der je nach Kommune im Landkreis zwischen 7 und 10 % variiert, zeigt sich eine für den ländlichen Raum in etwa durchschnittliche Unfallsituation. Die Unfallentwicklung zeigt dabei bezogen auf den Zeitraum der Jahre 2007-2011 eine erfreulich rückläufige Tendenz.

Zwischen den für die Radverkehrssicherheit im Landkreis relevanten Akteuren findet eine kontinuierliche Kommunikation statt. Bei nahezu allen Projekten arbeiten Polizei, Verwaltungen und Interessenverbände eng zusammen. Ein regelmäßiger Informationsaustausch wird über Workshops oder regelmäßigen Kontakt untereinander zu allen Fragen der Radverkehrssicherheit sichergestellt. Die Kommunikation wird auch durch die Verwaltungsstrukturen und durch die Einbeziehung des Radverkehrsbeauftragten des Landkreises bei allen relevanten

Fragestellungen begünstigt. Darüber hinaus findet jährlich eine Fahrradkonferenz statt, die sich im Jahr 2012 die Verkehrssicherheit zum Thema gesetzt hat.

Obwohl dem Landkreis Northeim im Kinderunfallatlas der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ein durchaus gutes Zeugnis ausgestellt wird, sind Rad fahrende Kinder und Jugendliche auch im Landkreis Northeim besonders gefährdet. Deshalb kommt der Vermittlung sicherheitsrelevanter Verhaltensweisen und der Auseinandersetzung mit der Verkehrsumgebung an Schulen eine besondere Bedeutung zu. Das Projekt „Fahrradfreundliche Schule“, welches an der Rhumetalschule in Lindau entwickelt wurde, geht dabei über die „übliche“ Mobilitäts-erziehung hinaus. Es umfasst u.a. eine Befragung der Schüler und Schülerinnen zum Thema Radverkehr und eine sich daraus ergebende Dokumentation von Gefahrenstellen auf schulisch relevanten Verbindungen. Auch die Bildung einiger Fahrradfahrgemeinschaften durch Schülerinnen und Schüler aus den älteren Klassen, die als Scouts jüngere Schüler auf ausgearbeiteten Schul(rad)wegen zur Schule und wieder nach Hause begleiten, ist ein Baustein des Modellprojektes „Fahrradfreundliche Schule“. Das Projekt beinhaltet weiterhin einen schulischen Fahrradaktionstag, bei dem viele Themen zur Verkehrssicherheit systematisch erarbeitet werden. Zur Verbreitung der Aktion und zur Erleichterung der Umsetzung an anderen Schulen soll ein muster-gültiges Konzept entworfen werden, welches in Form einer Broschüre allen Schulen im Landkreis Northeim und darüber hinaus zur Verfügung gestellt werden soll.

Durch das Präventionsteam der Polizei werden verschiedene Maßnahmen der Unfallprävention – wie Verkehrserziehung an Grundschulen oder Verkehrssicherheitstage – durchgeführt. An Grundschulen werden beispielsweise vom Präventionsteam kreisweit jährlich etwa 5.000 Fahrräder untersucht. Alle positiv geprüften Fahrräder bekommen zur Motivation einen Prüfaufkleber des ADAC.

Die Radfahrprüfung für die Grundschüler findet im öffentlichen Straßenraum statt, um Kinder mit der tatsächlichen Situation im Straßenverkehr vertraut zu machen. Anpassungen im Sportunterricht sollen helfen, die bei der Radfahrprüfung immer häufiger festgestellten Defizite bei der Gleichgewichts- und Bewegungserziehung zu mindern.

Eine Besonderheit der Polizeiinspektion Northeim/Osterode ist der „singende Polizist“. Er deckt mit seiner musikalischen Verkehrserziehung nahezu alle Themen der kindlichen Verkehrserziehung ab. Mit selbst geschriebenen Liedern vermittelt er musikalisch vom Kindergarten bis hin zur 6. Klasse der weiterführenden Schulen Wissenswertes zur Verkehrssicherheit (www.dersingendepolizist.de).

Eine weitere als Radfahrer im Straßenverkehr überdurchschnittlich gefährdete Altersgruppe sind ältere Menschen. Daher werden im Landkreis Northeim durch die Polizeiinspektion Northeim/Osterode spezielle Veranstaltungen für die Zielgruppe 60+ mit dem Schwerpunkt „Sicher und Mobil“ durchgeführt. Themenschwerpunkte sind Verhalten als Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer sowie das Fahren mit Pedelecs und die Verkehrsteilnahme mit Rollatoren. Die Aktion wurde erstmals im Sommer 2013 mit Unterstützung des Seniorenkreises durchgeführt.

Entsprechend der Wahrnehmung der Aufgaben als Landkreis versteht Northeim seinen Beitrag auch im Ausbau der verkehrssicheren Infrastruktur. So werden Unfallhäufungsstellen gezielt beseitigt. Im Jahr 2010 begann der Landkreis



zudem gemeinsam mit dem ADFC-Kreisverband mit einer Untersuchung aller Querungsanlagen für den Radverkehr im Kreisgebiet. Die aus den 70er und 80er Jahren stammenden Knotenpunkte und Querungshilfen entsprechen vielfach nicht mehr den Anforderungen der aktuellen Regelwerke und sollen an diese angepasst werden. Anhand einer Prioritätenliste werden die Knotenpunkte Schritt für Schritt umgestaltet. Seit dem Haushaltsjahr 2012 stehen hierfür im Haushalt gezielt Mittel zur Verfügung. Hierbei unterstützt der Landkreis auch andere Baulastträger, wenn seitens des Baulastträgers zwar finanzielle, aber keine personellen Kapazitäten für Umbauten vorhanden sind.

Dass der Landkreis auch weit über die Landkreisgrenze hinaus über Fragen der Verkehrssicherheit nachdenkt, zeigt das besondere Engagement beim bundesweiten Forschungsvorhaben „Schutzstreifen außerorts“. So beteiligt sich der Landkreis nicht nur mit Modellstrecken, sondern hat durch sein großes Engagement im Vorfeld nicht unerheblich dazu beigetragen, dass dieses Modellvorhaben überhaupt möglich wurde.

Zusätzlich zur Verwaltung, Polizei und Schulen engagieren sich zahlreiche weitere Akteure wie die Verkehrswacht Northeim und der ADFC beim verkehrssicheren Ausbau der Infrastruktur und der Vermittlung von Wissen rund um das Thema Verkehrssicherheit. So erfasst und dokumentiert der ADFC-Kreisverband seit dem Jahr 2011 Mängel im Radverkehrsnetz. Die Mängel werden in einer Mängeldatenbank erfasst und den zuständi-

gen Straßenbauasträgern übermittelt. Über die Radverkehrshotline oder das Mängelformular auf der Internetseite des Landkreises melden außerdem Bürger weitere Gefahrenpunkte. Die erstellte Mängelliste wird durch den Radverkehrsbeauftragten des Landkreises überwacht und ständig fortgeschrieben.

Neben dem Ausbau der Infrastruktur wird der Wissensvermittlung große Beachtung geschenkt. Unter dem Motto „Wie sattelfest ist Ihr Wissen?“ werden aktuelle Themen zum Verkehr aufgearbeitet und über die regionale und überregionale Presse sowie das Internet verteilt. Hierbei geht es dem Landkreis gezielt darum, Wissenslücken bei der Bevölkerung zu schließen. Häufig wurden aktuelle Themen zum Anlass genommen, um die Bevölkerung zu informieren.

Der Landkreis Northeim setzt in seiner Verkehrssicherheitsarbeit stark auf die Kommunikation zwischen den aktiven Akteuren. Zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit zeigt sich der Landkreis auch offen gegenüber neuen Formen der Radverkehrsführung und denkt über seine eigene Zuständigkeit hinaus, wie sich im Rahmen des bundesweiten Modellvorhabens „Schutzstreifen außerorts“ zeigt. Das Schaffen von Vorbildlösungen wie z.B. der Modellschule, ist eine weitere Stärke des Landkreises.



- 1 Auch für die Sicherheit der Jury wurde bei der Bereisung gesorgt. Erst nach Einstellung von Helm und Fahrrad konnte die Fahrt beginnen.
- 2 Die Jury lässt sich vom Radverkehrsbeauftragten zeigen, wie die Querungssituation für den Radverkehr vor Ort sicherer gestaltet werden konnte.
- 3 Die Teststrecke Schutzstreifen außerorts an der K641 von Bad Gandersheim nach Heckenbeck ist deutlich gekennzeichnet. (Foto: Landkreis Northeim)
- 4 Die Teststrecke an der K515 von Erichsburg nach Eilensen beginnt unmittelbar am Ortsausgang.
- 5 Der „Singende Polizist“ der Polizeiinspektion Northeim/Osterode vermittelt schon den Kleinsten, worauf es beim sicheren Verhalten im Straßenverkehr ankommt. (Foto: Stadt Northeim)
- 6 Verkehrserziehung an Grundschulen durch das Präventionsteam der Polizei. (Foto: Landkreis Northeim)
- 7 Fahrradaktionstag an der Rhumetalschule. (Foto: Landkreis Northeim)



Gemeinde Bad Zwischenahn

Das westlich von Oldenburg gelegene, rund 28.000 Einwohner zählende Moorheilbad Bad Zwischenahn ist eine von 6 Kommunen im Landkreis Ammerland. Die Landschaft zeichnet sich durch vielfältige Naturlandschaften sowie gepflegte Parklandschaften aus und beinhaltet den drittgrößten Binnensee Niedersachsens, das Zwischenahner Meer. Als Kur- und Urlaubsort besitzt es eine große Bedeutung für den Fremden- und Freizeitverkehr und bietet hervorragende Bedingungen zum Radwandern. So gewinnt das Fahrrad in Bad Zwischenahn für Touristen und Einwohner zunehmend an Bedeutung. Das spiegelt sich in einem geschätzten Radverkehrsanteil zwischen 15 und 20 % wider.

Trotz steigendem Radverkehr sind die Unfallzahlen im Radverkehr in den letzten zehn Jahren leicht rückläufig. Unfälle mit Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren haben keine übergeordnete Bedeutung für das Unfallgeschehen. Demgegenüber ist die Altersgruppe der über 65-Jährigen auffällig häufig in Radverkehrsunfälle verwickelt. 41 % der in den Jahren 2010 und 2011 verunglückten Rad fahrenden lassen sich dieser Altersgruppe zuordnen. Dies ergibt sich zum einen aus der demographischen Struktur Bad Zwischenahns und zum anderen durch die zahlreichen älteren Besucher des Kurortes.

Das Projekt „sicher mobil“ der Polizei richtet sich gezielt an ältere Verkehrsteilnehmer. Es hat zum Ziel, die älteren Menschen – unabhängig von ihrer Verkehrsmittelwahl – im sicheren Verkehrsverhalten zu trainieren. Ein vom ADFC in Zusammenarbeit mit der Polizei organisiertes Sicherheitstraining speziell für ältere Rad fahrende, konnte aufgrund zu geringer Nachfrage nicht durchgeführt werden. Um die Rad fahrenden Kurgäste gezielt ansprechen und informieren zu können, werden sicherheitsrelevante Informationen in die touristischen Flyer übernommen.

Neben den Senioren sind Kinder und Jugendliche eine wichtige Zielgruppe in der Bad Zwischenahner Verkehrssicherheitsarbeit. Bereits im Kindergarten werden bei Ausflügen regelmäßig wichtige

Verhaltensweisen eingeübt. Für Vorschüler bietet die Polizei ein Verkehrssicherheitstraining an, bei dem verkehrssicheres Verhalten im Straßenverkehr eingeübt wird. Auch ein Fahrradcheck wird bereits im Kindergarten vorgenommen.

An allen Schulen in Bad Zwischenahn werden durch Schule und Polizei regelmäßig Verkehrssicherheitstage organisiert, an denen sich häufig mehrere Akteure mit einzelnen Ständen und Aktionen beteiligen. So ist die Aktion „Raus aus dem Toten Winkel“ regelmäßiger Bestandteil der Verkehrssicherheitstage an allen Grundschulen. Dies ist möglich, weil sich hier neben der Polizei der „Round Table Ammerland“ personell und finanziell engagiert.

Um Schülern und Eltern die Suche nach einem sicheren Schulweg zu erleichtern, wurde auch damit begonnen Schulwegpläne zu erstellen, die digital über das Internet unter „www.schulwegplaner.de“ verfügbar sind.

Darüber hinaus werden Fahrradkontrollen an Schulen von der Polizei zu Beginn der dunklen Jahreszeit durchgeführt. Sie werden im Vorfeld im Unterricht vorbereitet. Für ein verkehrssicheres Fahrrad erhalten die Schüler und Schülerinnen eine Plakette, werden Mängel entdeckt, werden Schüler und Eltern aufgefordert, diese zu beheben.

An weiterführenden Schulen wird zum Schulbeginn für Jahrgangsstufe fünf die Aktion „Achtung Auto“ durch den ADAC durchgeführt. Die Schüler und Schülerinnen sollen lernen, die Gefahren, die vom Auto ausgehen können, besser einzuschätzen. Für die zehnte Jahrgangsstufe

fe wird im Rahmen eines Projekttag über die Gefahren von Alkohol und anderen Drogen im Straßenverkehr informiert. Der Tag steht unter dem Motto „don't drug and drive“.

Zusätzlich zu den Angeboten von Schulen und Kindergärten baut die Ortsgruppe des ADFC jedes Jahr im Juli für alle Kinder einen Fahrradparcours auf, auf dem das richtige Verhalten im Straßenverkehr geübt wird. Eine Grundschule der Gemeinde hat auf ihrem Schulhof einen dauerhaften Fahrradparcours angelegt, damit Schüler auch unabhängig von der Radfahrausbildung üben können.

Der ADFC bietet außerdem eine Fahrradschule für Frauen aller Kulturen an. In einem geschützten Raum können Frauen hier zunächst das Fahrradfahren erlernen, bevor sie mit Begleitung das sichere Verkehrsverhalten im Straßenverkehr üben.

Mit infrastrukturellen Maßnahmen wird eine weitere Reduktion der Radverkehrsunfälle forciert. Bad Zwischenahn baut sukzessive straßenunabhängig geführte Verbindungen weiter aus. Auch die Umwandlung vieler Straßenzüge in Tempo-30-Zonen zählt zu den



verkehrssichernden Maßnahmen. So ist auch die Ortsdurchfahrt von Bad Zwischenahn – nach Fertigstellung der Umgehungsstraße – zu einer Tempo-30- bzw. 20-Zone umgebaut worden, so dass der Radverkehr auf der Fahrbahn stattfinden kann. Weiterhin wurden vermehrt wichtige Querungen für den Radverkehr, z.B. im Zuge von Schulwegverbindungen, durch Signalanlagen oder planfreie Querungsstellen gesichert. Eine große Maßnahme der letzten Jahre ist die Schaffung einer planfreien Querungsmöglichkeit der Bahntrasse für Rad fahrende und zu Fuß gehende im östlichen Teil Bad Zwischenahns. Zusätzlich zu bereits vorhandenen Unterführungen wurde im Jahr 2009 für rund 1,1 Mio. € eine neue Bahnunterführung gebaut. Sie zeichnet sich durch eine gut einsehbare und großzügige Wegeführung aus, die den Nutzern zusätzliche Sicherheit vermittelt.

Weitere Akteure tragen mit vielen Aktivitäten dazu bei, die Verkehrssicherheit im Radverkehr in Bad Zwischenahn weiter zu verbessern. So bietet der ADFC Lichttests an, bei denen jedes Fahrrad ohne Beanstandung eine Plakette erhält. In dem Projekt „Kindergerechtes Fahrradfahren“, welches in Bad Zwischenahn in Zusammenarbeit mit einem Physiotherapeu-



3



4

ten und Schulen entwickelt wurde, werden physiologische Basismaße von Kindern im Alter von 4-10 Jahren erfasst und ausgewertet, um Hinweise auf die optimale Einstellung von Fahrrädern zu erhalten (www.externum.eu).

Der ADFC widmet sich gezielt der Wissensvermittlung, denn ein immer wiederkehrendes Problem ist bei vielen Verkehrsteilnehmern die fehlende Kenntnis von Verkehrsregeln. Um dem entgegenzuwirken organisierte der ADFC im Jahr 2012 in Bad Zwischenahn einen Informationsabend, auf dem die Bevölkerung über die Straßenverkehrsordnung sowie über die Radverkehrsführung in der Gemeinde und mögliche Gefahrenstellen informiert wurde. Die Ortsgruppe Bad Zwischenahn des ADFC strebt zudem eine Informationskampagne zur neuen Straßenverkehrsordnung an. Ergebnisse der Diskussionen von Fachleuten sollen in einem zu gründenden Forum erörtert werden und anschließend in den örtlichen Tageszeitungen veröffentlicht werden.

Die Verbesserung der Radverkehrssicherheit wird in Bad Zwischenahn als kontinuierliche Aufgabe begriffen. Viele verschiedene Akteure tragen dazu bei, dass Angehörigen aller Altersstufen als Rad fahrende eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr ermöglicht wird. So ist besonders die intensive Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen, aber auch mit weiteren besonders gefährdeten Gruppen – wie älteren Menschen und hier die gezielte Ansprache der Kurgäste – bemerkenswert. Aber auch die Berücksichtigung des Radverkehrs im Zuge infrastruktureller Baumaßnahmen – hier ist insbesondere die neue Bahnunterführung im östlichen Gemeindegebiet zu nennen – zeigt das Engagement des Kurortes für die Belange der Radverkehrssicherheit.



2

- 1 Am Verkehrssicherheitstag konnten Schüler an der Grundschule Elmendorf testen, wie sich das Fahrverhalten des Rades auf nassem Untergrund verändert. (Foto: Bad Zwischenahn)
- 2 Die Grundschule Wiesengrund hat auf der Internetseite „www.schulwegplaner.de“ ihren Schulwegplan bereitgestellt, in dem der empfohlene Schulweg sowie Gefahrenstellen dokumentiert sind.
- 3 Eine Schulklasse der Grundschule Rostrup, die sich gerade auf die Radfahrprüfung vorbereitet, freut sich beim Pressetermin gemeinsam mit der Jury über das Interesse der Öffentlichkeit am Thema Verkehrssicherheit.
- 4 Die Jury verschafft sich einen eigenen Eindruck von der guten Befahrbarkeit der aufwändigen neuen planfreien Querung der Bahntrasse im östlichen Gemeindegebiet.
- 5a Wo früher der gesamte Verkehr durch den Ortskern geführt wurde, ist heute eine Tempo-30- bzw. Tempo-20-Zone eingerichtet. (Foto: Bad Zwischenahn)
- 5b In der Ortsdurchfahrt verdeutlichen Bodenmarkierungen (sogenannte sharrows) für den Rad- und Autoverkehr, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird.



5a



5b

Stadt Göttingen

In der rund 130.000 Einwohner zählenden Universitätsstadt Göttingen im Süden Niedersachsens besitzt das Fahrrad eine besondere Bedeutung. Der Radverkehr, der hier immerhin einen Verkehrsanteil von 27 % ausmacht, prägt das Stadtbild. Alleine von den ca. 25.000 Studierenden fahren rund 70 % täglich mit dem Fahrrad. Dementsprechend widmet sich die Stadt bei ihrer Verkehrssicherheitsarbeit intensiv den ungeschützten Verkehrsteilnehmenden (Rad- und Fußverkehr).

Bezüglich der Unfallsituation ist die Zahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung in den letzten Jahren relativ konstant. In Relation zum Radverkehrsanteil ist das Unfallgeschehen relativ durchschnittlich für eine Großstadt. Auffallend hoch ist mit 26 % allerdings die Beteiligung der 18- bis 24-Jährigen am Unfallgeschehen, hier spiegelt sich der hohe Anteil Studierender unter den Rad fahrenden wider.

Rad fahrende Studierende stellen eine wichtige Zielgruppe für die Verkehrssicherheitsarbeit dar. Aus diesem Grund wird die Universität neben der Polizei und dem ADFC als wichtiger Partner bei der Verkehrssicherheitsarbeit gesehen. In Zusammenarbeit zwischen Universität und Polizei wurde u.a. ein Flyer „Karriere-Knick Fahrradfahrer“ erstellt, welcher sich an die Erstsemester wendet und auf Sicherheitsrisiken – wie Fahren ohne Licht oder unter Alkoholeinfluss – aufmerksam macht.

An der Universität stehen den Studierenden mit einer Fahrradwerkstatt und anspruchsgerechten Fahrradabstellanlagen gute Voraussetzungen zur Verfügung, um ihr Fahrrad verkehrssicher zu halten. In einer gemeinsamen Kampagne mit ADFC, VCD, AOK, der Landesunfallkasse Niedersachsen (LUKN) und Fahrradhändlern bietet die Universität den Studierenden unter dem Motto „Der Helm, der Wissen schützt“ seit dem Jahr 2010 einen Fahrradhelm zum Selbstkostenpreis an. Bislang wurden 1.500 Helme an Studierende und Bedienstete verkauft.

Neben den Studierenden sind die Kinder und Jugendlichen an den Schulen eine wichtige Zielgruppe der Göttinger Verkehrssicherheitsarbeit. An allen Grundschulen der Stadt erfolgt eine Radfahrausbildung. Diese Form der Mobilitätserziehung wird in der Regel durch weitere Aktivitäten wie Fahrradturniere oder Reparaturkurse ergänzt.

Um Schülern einen sicheren Schulweg zu ermöglichen, werden durch die jeweiligen Schulen Schulwegpläne erstellt. Ein regionaler Schulwegplaner wird geplant. Er hat zum Ziel auch die Wege von Kindern und Jugendlichen über den Schulweg hinaus zu berücksichtigen.

An vielen weiterführenden Schulen finden ebenfalls Maßnahmen zur Mobilitätserziehung statt. So gibt es an einer Schule eine Schülerwerkstatt für Fahrräder, andere Schulen führen im Rahmen der Mobilitätserziehung Aktionen zum „Toten Winkel“ oder die Aktion „Achtung Auto“ durch. Darüber hinaus finden in der dunklen Jahreszeit Fahrradsicherheitskontrollen statt.

Nach dem Wechsel in die weiterführende Schule müssen die Schüler in der Regel einen neuen Schulweg erlernen. Einige Schulen bieten deshalb unter dem Motto „Neuer Schulweg“ im fünften Jahrgang „Fahrad-

Auffrischkurse“ an. Es werden die bereits vermittelten Grundkenntnisse aufgegriffen und bei einer „Radfahrprüfung“ mit anschließender Exkursion und Inaugenscheinnahme von Gefahrenstellen vertieft.

Für Schüler der Sekundarstufe II wird die Präventionseinheit „Konsumierende Radfahrer“ durchgeführt, bei welcher die „jungen Fahrer“ über die Gefahren aufgeklärt werden, die sich aus dem Führen eines Fahrrades unter Alkoholeinfluss ergeben.

Auch die Senioren stehen im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit. Unter dem Motto „Göttinger Senioren machen mobil – sicher ans Ziel“ wird durch die Polizeiinspektion Göttingen ein Mobilitätstraining für Senioren durch Nutzung des Senioren-Fahrradparcours angeboten. Weiterhin finden Radfahrkurse für Migrantinnen statt, in denen das Radfahren, Kenntnisse der Verkehrsregeln, aber auch die Fähigkeit kleinere Reparaturen ausführen zu können, vermittelt werden. Die Kosten für diese Kurse wurden vom Büro für Integration übernommen. Die Durchführung erfolgt durch den ADFC und die Verkehrswacht.

Darüber hinaus werden auch infrastrukturelle Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrs-





2



3

sicherheit vorgenommen. Dazu werden Gefahrenstellen mit Unfalldhäufungen (insbesondere Kreuzungsbereiche) vermehrt einer Unfallanalyse unterzogen. Zur Beseitigung der Unfallstellen mit überwiegender Beteiligung von zu Fuß gehenden oder Rad fahrenden veranschlagte Göttingen für das Jahr 2013 insgesamt 100.000 €. An den betreffenden Knotenpunkten konnte so eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für Rad fahrende hergestellt werden.

Das Parken auf Rad- und Gehwegen führte in Göttingen in der Vergangenheit immer wieder zu gefährlichen Situationen. Durch eine verstärkte Überwachung und Ahndung soll hier die Sicherheit der Rad fahrenden erhöht werden. In einigen Gebieten wurden – zum Teil zusammen mit dem ADFC – ergänzend Vor-Ort-Termine mit Anliegern durchgeführt, um Alternativen aufzuzeigen und um Verständnis für das Vorgehen zu werben.

Um durch eine persönliche Betroffenheit ein sicheres Verkehrsverhalten zu erzielen, werden im Bereich stark frequentierter Plätze Exponate von Verkehrsunfällen (z. B. unfallbeschädigte Fahrräder, beschädigte Fahrradhelme etc.) ausgestellt.

Im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit zur Reduktion von Radverkehrsunfällen stehen aber nicht nur die Rad fahrenden selber. Das Netzwerk „sicheres Fahrradfahren“, welches sich aus Polizei, Polizei-/Notfallseelsorge sowie Justiz zusammensetzt, bietet in Zusammenarbeit mit den Fahrschulen eine zentrale Präventionsveranstaltung zu Aspekten der Verkehrssicherheit an. Jungen Fahranfängern soll so die gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Pkw- und Fahrradfahrern vermittelt werden. Regionale Fahrschulen werden außerdem über Unfalldhäufungsstellen, insbesondere mit Fahrradbeteiligung, informiert, um diese Erkenntnisse an die Fahrschüler weiter geben zu können.

Neben öffentlichen Stellen wie Verwaltung, Polizei und Schulen tragen in Göttingen weitere Akteure zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. So stellt die Verkehrswacht auf

Veranstaltungen einen Fahrradparcours zur Verfügung und unterstützt die Grundschulen bei der Radfahrausbildung. Ältere Verkehrsteilnehmer werden von der Verkehrswacht über eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr mit dem Programm „sicher mobil“ informiert. Darüber hinaus zeigen die Verbände wie ADFC und VCD großes Engagement und leisten durch ihre Beratungen und Unterstützung einen wichtigen Beitrag in der Göttinger Verkehrssicherheitsarbeit.

Göttingen hat gezeigt, wie wichtig auch für eine Großstadt die Unterstützung der Verwaltung durch andere Akteure ist. Das Zusammenspiel von Verwaltung, Polizei, Verbänden, Einzelhandel, Versicherern und Universität macht es in Göttingen möglich, eine umfassende Verkehrssicherheitsarbeit zu leisten. Als vorbildhaft für andere Kommunen ist die Aktion „Der Helm, der Wissen schützt“ zu sehen.

1 Im Rahmen der Radfahrausbildung führt die Polizei Fahrradkontrollen an Schulen durch.

2 An einer Grundschule ist ein dauerhafter Fahrradparcours eingerichtet worden, der den Grundschulern beim Einüben der Verkehrsregeln hilft.

3 Die Polizei erörtert der Jury vor Ort, welche Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs ergriffen wurden.

4 An dem Unfallschwerpunkt Rosdorfer Kreisel wurde die Verkehrssicherheit erhöht, indem die Abbiegeradien verkleinert wurden. Aufgrund der damit einhergehenden Geschwindigkeitsreduzierung konnte die Zahl der Radverkehrsunfälle gesenkt werden.

5 Rote Fahrräder im Straßenraum weisen auf verletzte Rad fahrende hin. (Foto: Stadt Göttingen)

6 Die Jury erkundet den verkehrssicheren Ausbau wichtiger Radachsen.



4



5



6

Stadt Oldenburg | Sonderpreis 2013

Kinder gehören im Straßenverkehr zu den besonders gefährdeten Altersgruppen. Die Kenntnisse und Fähigkeiten, die für eine sichere Verkehrsteilnahme erforderlich sind, werden erst im Laufe des Heranwachsenden entwickelt und erlernt. Umso wichtiger ist es, gerade Kindern sichere Verhaltensweisen im Verkehr nahe zu bringen. Besonders wenn Situationen im Straßenraum durch gestalterische und verkehrsregelnde Maßnahmen verändert werden, ist es wichtig, die neuen Regelungen zu erläutern und Gefahrenpotenziale aufzuzeigen. Nur wer weiß, wie er sich richtig verhalten sollte, kann dies auch tun. Altersgerechte Wissensvermittlung ist deshalb ein wichtiger Baustein der Verkehrssicherheitsarbeit.

In Oldenburg wurde im Nahbereich einer Schule ein Knotenpunkt umgestaltet. Erstmals kamen im Stadtgebiet aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) zum Einsatz. Sie ermöglichen dem Radverkehr ein sicheres Aufstellen im Sichtbereich des nachfolgenden Kfz-Verkehrs und lassen das zeitsparende direkte Linksabbiegen zu. Beides sind seit längerem bekannte und bewährte Instrumente für eine sichere und attraktive Radverkehrsführung. Ist diese Maßnahme noch neu und ungewohnt in einer Stadt, müssen sich alle Verkehrsteilnehmer umstellen. Für weniger sichere Rad fahrende kann das gemeinsame Fahren mit dem Kfz-Verkehr zu Unsicherheiten führen. Dies war der Verwaltung in Oldenburg bewusst. Von daher wurde besonderer Wert darauf gelegt, dass die Schüler der angrenzenden Schulen genaue Kenntnis davon erhalten, wie sie sicher über den neu geregelten Knoten kommen. Ein angesetzter Ortstermin, zu dem die Schulen eingeladen wurden, um die Situa-

tion vor Ort zu erläutern, fand kaum Resonanz. Rückfragen von Seiten der Stadtverwaltung bei den Schulen ergaben, dass die Lehrenden eine Unterrichtseinheit an einem stark befahrenen Knotenpunkt als wenig sinnvoll erachteten, weil größere Schülergruppen dort kaum die Möglichkeit haben, den Ausführungen zu folgen. Daraufhin begann die Verwaltung nach Alternativen zu suchen, um den Schülern und Schülerinnen das für wichtig erachtete Wissen zu vermitteln und den Lehrenden entsprechende Unterrichtsmaterialien zur Verfügung stellen zu können. Der Zeit- und Kostenaufwand zur Herstellung alternativer Informationsmaterialien sollte – wegen begrenzter kurzfristig zur Verfügung stehender finanzieller Mittel – möglichst gering sein. Aus diesen Überlegungen heraus wurde beschlossen, einen Film mit Kinder-Reportern zu erstellen. Der mit Schulkindern gedrehte Filmbeitrag erläutert aus Sicht der Kinder für Kinder, wie die neue Verkehrsführung funktioniert. Dabei sollte sowohl das Thema zu Fuß zur Schule gehen, welches besonders die Kinder an den Grundschulen betrifft, als auch das Thema Linksabbiegen mit dem Fahrrad für alle Altersgruppen vermittelt werden.

So drehten im Frühjahr 2012 fünf Kinder-Reporter aus der 3. und 4. Klasse einen Filmbeitrag zum Thema „richtiges Verhalten im Straßenverkehr“. Unterstützung fanden sie dabei durch den Sicherheitsbeauftragten der Polizeiinspektion Oldenburg-Stadt/Ammerland, der die Fragen der Kinder-Reporter beantwortete. Begleitet wurden sie dabei von einem Drehteam, bestehend aus Mitarbeitern des Oldenburger Lokalsenders oEins sowie dem Pressebüro der Stadtverwaltung. Die Stadtverwaltung erstellte

das Skript und organisierte die notwendige technische Ausrüstung sowie die Statisten am Drehort. Die Produktionskosten übernahm ebenfalls die Stadtverwaltung Oldenburg.

Nach Fertigstellung des Filmbeitrages wurde die Reportage auf der Internetseite der Stadt sowie auf YouTube eingestellt. Bis zum Mai 2014 wurden über 5.450 Aufrufe bei YouTube registriert (zu Bewerbungszeiten waren es 750 Aufrufe).

Der Sonderpreis wurde insbesondere für die Entstehungsgeschichte des Filmbeitrages vergeben. Die Oldenburger Stadtverwaltung erkannte die Notwendigkeit der Erläuterung zu der Neuregelung eines Knotenpunktes in Schulnähe. Sie suchte nach dem fehlgeschlagenen Versuch eines Ortstermins nach geeigneten Alternativen für eine kindgerechte Wissensvermittlung, die gleichzeitig geeignet sein sollte, integraler Bestandteil des Unterrichts zu sein. Mit dem Filmbeitrag bietet sich die Möglichkeit des Einsatzes weit über den Unterricht hinaus. Die steigende Zahl der Aufrufe bei YouTube zeigt, welches große öffentliche Interesse dem Beitrag zuzuschreiben ist.

- 1** Dreharbeiten für die Kinder-Reporter: Der Sicherheitsbeauftragte der Polizeiinspektion Oldenburg-Stadt/Ammerland beantwortet Fragen der Kinder-Reporter zum sicheren Verkehrsverhalten. (Foto: Stadt Oldenburg)
- 2** Die Kinder-Reporter zeigen anderen Kindern, wie sie sich im Straßenverkehr sicher bewegen können. Dank der Einstellung des Videos auf der Internetplattform YouTube kann das Video leicht im Unterricht im Rahmen der Verkehrserziehung angesehen werden. (Foto: Stadt Oldenburg)
- 3** Die Kinder-Reporter mit dem Sicherheitsbeauftragten der Polizeiinspektion Oldenburg-Stadt/Ammerland. (Foto: Stadt Oldenburg)



1



2



3

Landespreis 2014 und 2015

Landespreis 2014 – Radtourismus

Der Wettbewerb zum Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune“ hat sich im Jahr 2014 mit dem Thema „Radtourismus“ befasst. Für viele Kommunen hat der Radtourismus als zunehmend wichtiges Tourismussegment eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung. Immer mehr Regionen konkurrieren um den Markt der Radtouristen. Wichtige Instrumente der Förderung des Radtourismus sind aus Wettbewerbsicht:

- Ein qualitativ hochwertiges Angebot für überregionale Radrouten,
- Routenangebote, die sich durch Alleinstellungsmerkmale von anderen Angeboten positiv unterscheiden,
- eine hohe Wegequalität, die durch regelmäßige Wegekontrollen und kontinuierliche Unterhaltung gewährleistet wird,
- die anspruchsgerechte Ausstattung mit begleitender Infrastruktur wie Wegweisung, Rastplätze und Infotafeln,
- eine ausreichende Anzahl fahrradfreundlicher Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe (z.B. Bett + Bike),
- Serviceangebote wie
 - Gepäckaufbewahrung an wichtigen Zielen,
 - Gepäcktransfer,
 - Fahrradmitnahmeregelungen im Öffentlichen Nahverkehr, wie z.B. Fahrradbusse oder
 - Leihmöglichkeiten auch von Spezialfahrrädern
- spezielle Angebote für Mountainbiker oder Rennradfahrer,

- Angebote für GPS-Touren
- eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktung des radtouristischen Angebotes,
- eine umfassende Qualitätsprüfung und Evaluation des vorhandenen Angebotes.

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

Landespreis 2015 – Fahrrad und Beruf

Im kommenden Jahr wird sich der Wettbewerb mit dem Thema „Fahrrad und Beruf“ beschäftigen. Die Förderung des Alltagsradverkehrs gewinnt in jüngster Zeit noch einmal stärker an Bedeutung. Hierzu tragen auf der einen Seite neue verkehrsplanerische Schwerpunktsetzungen in vielen Kommunen bei. Förderung von Gesundheit und Klima sind hier ebenso wie wirtschaftliche Faktoren als Auslöser zu nennen. Auf der anderen Seite eröffnen technische Entwicklungen neue Möglichkeiten aber auch neue Anforderungen. So wird z.B. mit der zunehmenden Nutzung von Pedelecs auch für Berufspendler die Fahrradnutzung eine attraktive Alternative zum Pkw. Darüber hinaus bietet auch der Einsatz von Pedelecs im Lastentransport Verlagerungspotenziale. Eine zentrale Säule der Alltagsmobilität ist – neben dem Einkaufsverkehr – der Berufsverkehr, der im Fokus des Wettbewerbes 2015 stehen wird.

Das Wettbewerbsthema 2015 wird sich auf folgende Aspekte konzentrieren:

- Liegt der Förderung des Radverkehrs im beruflichen Umfeld ein behördliches Konzept zugrunde?
- Üben Kommunen eine Vorbildfunktion aus und bieten ihren eigenen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen gute Voraussetzungen für die Fahrradnutzung, indem sie beispielsweise die notwendige Infrastruktur bereitstellen?
- Werden Fahrräder auf Dienstwegen eingesetzt?
- Gibt es bereits Ansätze zur Förderung und zum Einsatz von Pedelecs und E-Bikes im Lastentransport?
- Gibt es eine Zusammenarbeit zwischen Kommune und Betrieben z.B. in Form eines regelmäßigen Austausches zu Verbesserungsmöglichkeiten beim Ausbau von Infrastruktur (Zuständigkeit Stadt) oder Serviceangeboten (Zuständigkeit Betriebe)?
- Beteiligen sich die Kommunen an laufenden themenbezogenen Wettbewerben oder unterstützen sie diese durch die Auslobung eigener „Zusatzwettbewerbe“?
- In welcher Form erfolgt die Bereitstellung von Informationen für Betriebe und Betriebsangehörige, gibt es ein entsprechendes Mobilitätsmanagement?
- Finden bei infrastrukturellen Maßnahmen – wie dem Wegeausbau – die Belange der Betriebe besondere Berücksichtigung?

Neben den kommunalen Aktivitäten wird auch ein Augenmerk auf Aktivitäten Dritter – wie z.B. Betriebe – gelegt werden, sofern sie im Einklang mit den kommunalen Aktivitäten stehen.



Fahrradfreundlichkeit für Unternehmen zahlt sich aus!

Dieter Brübach, B.A.U.M. e.V.

Welches ist das kostengünstigste Verkehrsmittel? Und noch dazu absolut emissionsfrei?

Richtig: das Fahrrad!

Trotz seiner unbestreitbaren Vorteile fristet das Fahrrad in den meisten Unternehmen ein Schattendasein und wird als Mobilitäts-Mittel kaum in Erwägung gezogen. Für Unternehmen steckt in der Entdeckung des Fahrrads jedoch ein großes Potenzial: zum Klimaschutz, zur Gesundheitsförderung, zur Mitarbeitermotivation und auch zu Kosteneinsparungen.

Zugegebenermaßen kommt das Fahrrad eher für Kurzstreckenfahrten in Betracht, wobei die „Schmerzgrenze“ sehr individuell ist, mal bei fünf, mal bei zehn oder auch mehr Kilometern Entfernung. Jedoch: Die Hälfte aller Autofahrten ist kürzer als sechs Kilometer und damit ideal für die Fahrradnutzung! Dies gilt gerade auch für Wege der Mitarbeiter zum Arbeitsplatz. Und mit elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelects, E-Bikes) können auch längere Entfernungen und schwierige Topographien gemeistert werden!

Daher sollten Unternehmen prüfen, welche Vorteile sich durch eine Förderung des Radfahrens ergeben können. Fahren mehr Mitarbeiter als bisher mit dem Fahrrad zur Arbeit und halten sich durch diese Art der Bewegung fit und gesund, zahlt sich dies für den Betrieb durch geringere Ausfallzeiten aus. Eine Studie des Niederländischen Verkehrsministeriums hat empirisch nachgewiesen, dass Rad fahrende Mitarbeiter im Schnitt etwa 1 Tag pro Jahr weniger krank sind.

Große Kosteneinsparpotenziale ergeben sich auch aus dem geringeren Platzbedarf eines Fahrrads, vor allem beim Parkraumbedarf. Wo ein Auto abgestellt wird, hätten durchaus 6-8 Fahrräder Platz. Gerade dort wo Parkplätze auf dem Firmengelände rar sind oder wenn bei Erweiterungen zusätzlicher Parkplatzbedarf entsteht, gilt es abzuwägen: soll der Betrieb zusätzliche Autoparkplätze schaffen mit einem Herstellungsaufwand von mind. 1.000-2.000 € (ebenerdiger Parkplatz) bis über 20.000 € (Tiefgarage, Parkhaus) mit jährlichen Betriebskosten von 200-2.000 €? Oder doch lieber – mit wesentlich geringerem Aufwand – versuchen, einen Teil der Mitarbeiter zum Umsteigen vom Auto auf andere Verkehrsmittel – wie eben das Fahrrad zu bewegen?

Wie dieser Weg erfolgreich beschritten werden kann, wurde in einigen vorbildlichen Unternehmen schon aufgezeigt. In den Projekten des Bundesdeutschen Arbeitskreises für Umweltbewusstes Management (B.A.U.M.) e.V. wurden Unternehmen auf dem Weg zum fahrradaktiven Unternehmen begleitet und unterstützt (siehe www.fahrrad-fit.de). Viele Unternehmen haben die Förderung des Fahrradfahrens systematisch in ihr Mobilitätsmanagement aufgenommen und entsprechende Maßnahmen umgesetzt.

Ganz wichtig ist die positive Kommunikation des Themas und Anreize für Mitarbeiter. Kleine Wettbewerbe, Prämien und Preisausschreiben konnten manchen zum Aufsatteln motivieren. Dabei sollte der Spaß und auch der Bezug

zum Thema Gesundheit durch Bewegung im Mittelpunkt stehen. Warum nicht einmal ein Betriebs-/Abteilungsausflug per Rad? Als wirksamer Anreiz hat sich auch das Bereitstellen guter Fahrräder erwiesen. Daher gehören Fahrräder in jeden Firmenfuhrpark. Die Mitarbeiter können diese für kurze Besorgungs- oder Geschäftsfahrten nutzen, das spart Auto- oder Taxikosten ein. Ein gutes Fahrrad hat Kosten von nur etwa 120 € pro Jahr, das sind je nach Fahrleistung etwa 3-12 Cent/km.

Ende November 2012 wurde zudem die steuerliche Handhabung eines Firmenfahrrads derjenigen von Firmenwagen angepasst. Vom Arbeitgeber bereitgestellte und auch privat – z.B. für den Arbeitsweg – nutzbare Firmenfahrräder können nun mit 1 % geldwerter Vorteil versteuert werden. Auch können Firmenfahrräder im Rahmen der Entgeltumwandlung ein für Arbeitgeber und Beschäftigte lukratives JobRad-Modell darstellen.

Ein wenig investieren sollte der Betrieb jedoch schon: gute, überdachte und diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind wichtige Bausteine einer fahrradgerechten Infrastruktur. Zusätzlich sind Duschen, Umkleieräume, aber auch Pannensets und Luftpumpe hilfreiche Angebote für Radfahrer.

Fahrradaktionstage bringen das Thema der Belegschaft nahe, hier können z.B. gute Fahrräder präsentiert werden, die Lust aufs Radfahren machen!

Wann satteln Sie auf?



1 Kommunen können u.a. den Wettbewerb „Die fahrradfreundlichsten Arbeitgeber“ ausloben.

2 Betriebe können sich über „Fahrrad-fit“ als fahrradfreundliche Betriebe zertifizieren lassen. (Foto: Dieter Brübach)

Aktuelle Informationen des Landes zum Radverkehr

Anja Heuck, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Sonderprogramm neue Radwege und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Der Ausbau des Radwegenetzes in Niedersachsen ist ein wichtiges Ziel der rot-grünen Landesregierung. Um die Fahrradnutzung in Niedersachsen so attraktiv wie möglich zu machen, brauchen wir gute und sichere Radwege. Aus diesem Grund hat Niedersachsens Verkehrsminister Olaf Lies ein 32 Mio. € schweres Sonderprogramm aufgelegt, mit dem in den Jahren 2014-2017 zusätzliche neue Radwege und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gefördert werden sollen.

Im ersten Jahr des Sonderprogramms sollen insgesamt 18 kommunale Radwegvorhaben mit einer Gesamtlänge von 51 Kilometern Zuwendungen erhalten. Die Projekte wurden auf Antrag der Kommunen und nach Prüfung der Förderfähigkeit durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) in das Programm des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) aufgenommen. Diese Vorhaben werden ausschließlich mit Haushaltsresten der Entflechtungsmittel des MW finanziert. Der Förderanteil des Landes liegt je nach Vorhaben zwischen 60 und 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Die genannten Vorhaben bilden nur den Einstieg in das Sonderprogramm 2014-2017. Selbstverständlich können noch weitere Projekte aufgenommen werden, um die 32 Mio. € auszuschöpfen. Dazu können die Gemeinden und Landkreise weiterhin – wie gewohnt – entsprechende Vorhaben zur Förderung bei dem für sie zuständigen Geschäftsbereich der NLStBV anmelden.

Radwegbreiten und Einführung der RAL

Mit über 4.500 km Straßen begleitenden Radwegen an dem 8.000 km großen Landesstraßennetz und weiteren 3.000 km Radwegen an Bundesstraßen kann zu Recht vom „Fahrradland Niedersachsen“ gesprochen werden. Um den gestiegenen Anforderungen an Radwege gerecht zu werden, wird mit der Einführung der „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen - Ausgabe 2012“ ein einheitlicher Standard der Radwegbreiten eingeführt.

Neue Radwege an Landesstraßen werden nunmehr außerorts mit einer befestigten Breite von 2,50 m geplant. In begründeten Ausnahmefällen kann die Radwegbreite im Zuge von Landesstraßen bis auf das gem. VwV-StVO für die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht erforderliche Mindestmaß reduziert werden.

Aktuelle Radwegemaßnahmen

Landesstraßen

Der Haushaltsansatz von 8 Mio. € für das Haushaltsjahr 2014 deckt den Fortsetzungsbedarf der bereits in 2013 begonnenen Maßnahmen und den Neubeginn in 2014 ab. In diesem Jahr werden 10 Projekte mit einer Gesamtlänge von 29 km und einem Investitionsvolumen von rd. 5 Mio. € für den Verkehr freigegeben.

Bundesstraßen

Der Bundeshaushalt ist noch nicht verabschiedet. Insofern liegen dem Land noch keine belastbaren Ansätze vor. Aus den Erfahrungen der vergangenen Jahre ist für 2014 vorgesehen, mit insgesamt 14 Neubauprojekten mit einer Gesamtstrecken-

länge von 28 km zu beginnen und auch weitestgehend fertig zu stellen. Hierfür werden in diesem Jahr etwa 5,5 Mio. € benötigt.

Runder Tisch Radverkehr

Der Runde Tisch Radverkehr (RTR) hat sich in Niedersachsen etabliert und tagt zweimal jährlich. Neben dem Radroutenplaner und den Radschnellwegen stehen auch das Thema Verkehrssicherungspflicht bei der Ausweisung von Radwegen sowie die Überprüfung des N-Netzes in diesem Jahr auf dem Programm. Die Radverkehrsverantwortlichen aus unterschiedlichen Institutionen informieren und diskutieren über diese Themen und tauschen wichtige Informationen zu weiteren radverkehrsrelevanten Punkten aus.

Informationen zum RTR finden Sie auch auf der Homepage des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr im Themenbereich Verkehr/Radverkehr/Runder Tisch Radverkehr.

- 1 *Sitzung des Runden Tisches Radverkehr im niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.*
- 2 *Radverkehrsanlage an der B51 (OD Bad Iburg): Im Zuge der Gefällestrecke wurde bergab ein Schutzstreifen markiert, bergauf erfolgte ein Ausbau zum gemeinsamen Geh- und Radweg.*



1



2

Leitfaden Radverkehr der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)

Dankmar Alrutz, Planungsgemeinschaft Verkehr PGV – Alrutz

Seit 1997 darf ein Radweg nur noch dann als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Verkehrsablaufes zwingend erforderlich ist und die in den VwV-StVO angegebenen Mindestanforderungen eingehalten sind. Das Bundesverwaltungsgericht hat im Jahr 2010 in einem Grundsatzurteil diese Anforderungen bestätigt und betont, dass für den Radverkehr das Fahren auf der Fahrbahn den Regelfall darstellt. Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse für den Radverkehr auf der Fahrbahn eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Innerorts ist dies in der Regel nur in Ausnahmefällen bei Vorfahrtstraßen mit starkem Kfz-Verkehr gegeben. Mit der Neufassung der StVO im Jahr 2013 wurden diese Aussagen noch einmal bekräftigt.

In der Praxis ist der Umgang mit der Radwegebenutzungspflicht vielfach noch durch Unsicherheiten und eine unterschiedliche Handhabung gekennzeichnet. Gerade für das Land Niedersachsen mit seinem umfangreichen Bestand an – oft bereits älteren – Radwegen an Bundes- und Landesstraßen ergeben sich in diesem Zusammenhang zahlreiche Fragen. Die NLStBV hat deshalb einen Leitfaden erstellt, der Praxisprobleme im Zusammenwirken zwischen Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörde und Gemeinde aufgreift und zu einem möglichst einheitlichen Umgang mit der Thematik innerhalb der niedersächsischen Straßenbauverwaltung beitragen soll.

Wesentliche Folgerungen aus der Studie sind:

- Radverkehr ist Fahrverkehr und fährt in der Regel auf der Fahrbahn. Eine Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht ist verkehrrechtlich der Ausnahmefall.
- Radwege ohne Benutzungspflicht werden zukünftig häufiger vorkommen. Da die meisten Rad fahrenden diese Anlagen erfahrungsgemäß weiterhin nutzen, müssen sie verkehrssicher befahren werden können, regelmäßig unterhalten und bei Bedarf erneuert werden.
- Die Mindestmaße der Verwaltungsvorschrift zur StVO stellen keine „Planungsmaße“ für den Bau neuer Radverkehrsanlagen dar. Hierfür ist das aktuelle technische Regelwerk heran zu ziehen.
- Verkehrsbehördliche Anordnungen zur Aufhebung der Benutzungspflicht haben keine unmittelbaren Auswirkungen auf die straßenrechtlichen Zuständigkeiten. Ein Radweg ohne Benutzungspflicht bleibt straßenrechtlich ein „vollwertiger“ Radweg und damit auch in der Baulast des jeweiligen Straßenbaulastträgers.
- Dies gilt in der Regel auch bei Aufhebung der Benutzungspflicht eines gemeinsamen Geh- und Radweges in einer Ortsdurchfahrt mittels der Beschilderung „Gehweg/Radverkehr frei“, da hier der Radverkehr weiterhin planmäßig auf der Nebenanlage zugelassen ist. Entsteht nach Aufhebung der Benutzungspflicht ein „reiner“ Gehweg, kann allerdings ein Anspruch auf Übernahme der Baulast durch die Gemeinde begründet

werden. Generell sind in Ortsdurchfahrten diese Fragen im Rahmen von Vereinbarungen zwischen Gemeinde und Straßenbaulastträger zu regeln.

- Die frühzeitige Kommunikation und Abstimmung zwischen Baulastträger, Verkehrsbehörde und Kommune ist von besonderer Bedeutung, um Irritationen zu vermeiden und sichere, nachvollziehbare Radverkehrsführungen vorhalten und realisieren zu können.
- Die Notwendigkeit und Art einer neuen Radverkehrsanlage soll primär an verkehrplanerischen Entscheidungskriterien gemäß den Regelwerken und nicht an der verkehrsbehördlichen Ausweisung der Benutzungspflicht orientiert sein. Deshalb kommt auch der Neubau nicht benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen in bestimmten Fällen in Betracht (z.B. bei Bedeutung der Straße für den Schülerverkehr).

Das Land Niedersachsen greift diese Gesichtspunkte im Interesse der Sicherung des Radverkehrs auf und berücksichtigt sie beim Bau und der Finanzierung eigener und der Förderung kommunaler Radverkehrsanlagen.

- 1 Leitfaden Radverkehr; Hrsg. NLStBV; Bearbeitung PGV-Alrutz (2013); download: www.mw.niedersachsen.de
- 2 Baulicher Radweg ohne Benutzungspflicht in der Ortsdurchfahrt einer Bundesstraße.
- 3 Radverkehrsführung ohne Benutzungspflicht auf der freien Strecke im Zuge einer Landesstraße.



1



2



3

Routenplanung leicht gemacht – der Radroutenplaner und die App „Rad-Navi Niedersachsen“

Karin Proell, TourismusMarketing Niedersachsen GmbH (TMN)

Die TourismusMarketing Niedersachsen GmbH (TMN) ergänzt mit einem landesweiten Radroutenplaner die Informationen über das radtouristische Angebot Niedersachsens im Radportal unter www.radland-niedersachsen.de um den Aspekt der individuellen Radroutenplanung für Alltag, Freizeit und Urlaub.

Der Radroutenplaner Niedersachsen ist eng verknüpft mit dem Radportal und dem Tourismusportal www.reiseland-niedersachsen.de: So kann man sich z.B. in der Kartenansicht des Radroutenplaners sämtliche Points of Interest (POI) aus www.reiseland-niedersachsen.de anzeigen lassen und z.B. das Museum auf der nächsten Radtour, das Schwimmbad für den Ausflug am Wochenende oder den Bahnhof auf dem Weg zur Arbeit als Start- oder Zieladresse übernehmen. Außerdem kann man sich alle Radrouten aus dem Radportal darstellen lassen.

Radroutenplaner – Funktionen und technische Grundlagen

Mit dem Radroutenplaner können Radrouten von A nach B geplant werden. Auf der Strecke soll ein bestimmtes Zwischenziel angesteuert werden? Kein Problem – Zwischenziele lassen sich problemlos auf der Strecke einfügen. Die Wegbeschreibung kann man als PDF speichern und ausdrucken, die Route lässt sich als gpx- oder kml-Datei herunterladen, man kann die Route per E-Mail versenden oder auf facebook teilen. Zur berechneten Route gibt es Informationen über die Distanz, Fahrtdauer und Höhenmeter, die auf der Strecke zurückgelegt werden. Entspricht die Route mal nicht den Vorstellungen – z.B. wenn man ein weiteres Zwischenziel anfahren möchte oder die Strecke zu viele Steigungen hat, dann lässt sich die Route ganz einfach verschieben und das System berechnet blitzschnell eine neue Strecke.

Mobil unterwegs

Parallel zum Radroutenplaner Niedersachsen wurde mit dem „Rad-Navi Niedersachsen“ eine App für die mobile Nutzung auf dem Fahrrad entwickelt. Downloadlinks (für iOS7 und Android) für den Rad-Navigator gibt es unter www.reiseland-niedersachsen.de/rad-navi.

Er berechnet eine Radroute vom aktuellen Standort oder einer beliebigen Startadresse zum gewünschten Ziel. Die Wegbeschreibung kann man sich als Text anzeigen oder über eine Sprachausgabe ansagen lassen. Ist die Route einmal berechnet, kann man sie sich auf sein Gerät herunterladen und braucht dann während der Fahrt keine Internetverbindung mehr. Darüber hinaus kann man sich in der App Radrouten in Niedersachsen bzw. die POIs aus dem Reiselandportal anzeigen lassen.

Sowohl Radroutenplaner als auch App bieten die Möglichkeit, in ganz Deutschland und den angrenzenden Ländern Routen zu berechnen. Die Entwicklung des Radroutenplaners und der App „Rad-Navi Niedersachsen“ erfolgte

in Abstimmung mit dem Tourismusreferat und der Ansprechpartnerin Radverkehr im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen und wurde mit Mitteln des Landes Niedersachsen u.a. aus dem EFRE-Fonds finanziert.

Radland Niedersachsen – weiter auf dem Weg auch ohne EU-Förderung

Das EFRE-Förderprojekt zum Radland Niedersachsen ist zwar Ende 2013 ausgelaufen, aber damit ist die Vermarktung des Radtourismus auf Landesebene nicht beendet. Der Baustein „Themenmarketing Radtourismus“ ist in den regulären Aufgabenbestand der TMN übergegangen und wird nun aus Mitteln des Landes im Rahmen der Finanzierung der TMN umgesetzt. Somit können die erfolgreichen Produkte wie z.B. das Radportal und die landesweite Radkarte weitergeführt werden – vor allem aber arbeitet das Netzwerk Radtourismus bestehend aus Reiseregionen, MW, TMN und ADFC in Zukunft gemeinsam weiter zusammen.



1 Unter www.niedersachsen-radroutenplaner.de bietet die TMN ein weiteres attraktives Serviceangebot für Radfahrende.

Mit dem Pedelec auf Streife – neue Wege mit Elektromobilität bei der Polizei Niedersachsen

Thomas Buchheit, Ministerium für Inneres und Sport

Elektromobilität hat Vorzüge und bringt vielseitigen Nutzen. Diese Erfahrungen macht seit jüngster Zeit auch die niedersächsische Polizei. Sie beteiligt sich, unter der Koordination der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg, mit dem Teilprojekt „eMobilität in Niedersachsen“ an der bundesweiten Aktion „Schaufenster Elektromobilität“.

Seit Frühjahr 2013 sind die ersten zehn Pedelecs im täglichen Polizeieinsatz zu sehen, zunächst vorrangig im Gebiet der Metropolregion.

Ob auf Streife in Wohngebieten, Stadtzentren, Grünanlagen oder Kleingärten, bereits mit den herkömmlichen Dienstfahrrädern haben die Beamtinnen und Beamten der Polizei den Mehrwert von Zweirädern im Dienst erfahren können. Beispielsweise auf Wegen, die für Streifenwagen unbefahrbar sind oder auch in Notfällen, bei denen eine Streife zu Fuß einfach langsamer ist. Das Thema Radverkehr und Fahrradfahren spielt ebenfalls in der Verkehrserziehung und bei Präventionsveranstaltungen stets eine wichtige Rolle.

Mit den jetzt zur Verfügung stehenden Pedelecs gibt es für die Polizei ein weiteres Plus an Vorteilen, angefangen an der deutlichen Erkennbarkeit als Polizeifahrzeug bis hin zu den Vorzügen einer Motorunterstützung bei Beschleunigung und Fahrgeschwindigkeit. Dafür sorgt ein Elektromotor mit 250 Watt, der im Tretbetrieb bis zu 25 km/h unterstützend wirkt. Der Akku verfügt über eine Kapazität von 14,5 Ah und kann in vier Stunden geladen werden.

„Mit Pedelecs unterwegs zu sein, ist einfach klasse,“ stellt auch Polizeikommissarin Jessica Waßmann vom Polizeikommissariat Hannover-Lahe begeistert fest, „doch der Umgang sollte nach einem Kauf unbedingt zunächst in Ruhe geübt werden, denn es gibt einige Unterschiede zu einem normalen Fahrrad!“

Für Tipps und Hinweise zum Fahren mit Pedelecs steht Ihnen Ihre Polizei in Niedersachsen zur Verfügung – und kann dabei auch auf die eigenen Erfahrungen zurückgreifen! Der neue Weg, hin zur Elektromobilität in der Polizei Niedersachsen, wird bis zum Jahr 2015 durch die Beschaffung weiterer Elektrofahrzeuge ergänzt.

Kurzdarstellung von Elektro-Zweirädern

Der Handel bietet ein umfangreiches Angebot der verschiedensten Hersteller an technischen Ausstattungsvarianten von Elektrorädern an. Vor dem Hintergrund der technischen Weiterentwicklung und der damit mitunter einhergehenden Änderung gesetzlicher Regelungen kann die nachfolgende Tabelle lediglich eine grobe Übersicht darstellen. Für weiterführende Hinweise und Informationen stehen Ihnen das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, die Fahrerlaubnisbehörden und die Polizei zur Verfügung.

Arten von Elektrorädern	Voraussetzungen und Hinweise
Pedelecs (Pedal Electric Cycle)	<ul style="list-style-type: none"> - Tretbewegungen werden durch einen Elektromotor unterstützt (max. 250 Watt) - Motorunterstützung beim Treten nur bis max. 25 km/h - Anfahr-/Schiebehilfe bis 6 km/h möglich (Motorunterstützung ohne Treten) - Keine Betriebserlaubnis, kein Versicherungskennzeichen erforderlich - gelten rechtlich als Fahrrad - Tragen eines Radhelms und Abschluss einer Haftpflichtversicherung nicht vorgeschrieben, wird jedoch empfohlen
S-Pedelecs (Schnelle Pedelecs)	<ul style="list-style-type: none"> - Tretbewegungen werden durch einen Elektromotor unterstützt (max. 500 Watt) - Rein motorischer Antrieb bis 20 km/h auch ohne Tretbewegung. - Motorunterstützung nur bis max. 45 km/h - Betriebserlaubnis und Versicherungskennzeichen erforderlich - gelten rechtlich nicht mehr als Fahrrad (z.B. dürfen Radwege nur mit Zusatzzeichen „Mofa frei“ benutzt werden; Mitnahme von Anhängern, z.B. mit Kindern, nicht erlaubt) - Fahrerlaubnis der Klasse AM erforderlich - Helmpflicht gem. § 21a Abs. 2 StVO



1



2

1 Seit Frühjahr 2013 sind die ersten 10 Pedelecs auf dem Gebiet der Metropolregion im Polizeieinsatz. (Foto: Polizei)

2 Die Pedelecs der Polizei sind gut ausgerüstet. (Foto: Polizei)

Radverkehrsoffensive der Region Hannover

Sina Langmaack und Dirk Thäle, Region Hannover

Mit der Verabschiedung des Verkehrsentwicklungsplans pro Klima im September 2011 hat sich die Region Hannover das Ziel gesetzt, den Radverkehr stärker zu fördern. Bis 2020 soll der Radverkehrsanteils regionsweit auf 19% ansteigen. Damit kann eine Reduktion der CO₂-Emissionen im regionalen Personenverkehr um etwa 10% (108.000 t/a) erreicht werden. 2011 wurden in der Region Hannover 15% der Wege mit dem Rad zurückgelegt. Steigerungen gegenüber 2002 waren nur in der Landeshauptstadt zu erkennen. Im Umland stagnierte der Anteil der Rad fahrenden am Modal Split bei 12%. Insbesondere hier gilt es Wege zu finden, das Fahrrad als vollwertiges Verkehrsmittel zu etablieren.

Zunächst ist mit Unterstützung der Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums eine neue Stelle für die Koordination der Radverkehrsförderung in der Region Hannover eingerichtet worden. Um eine fundierte Arbeits- und Entscheidungsgrundlage zu erhalten, wurde mit der Erarbeitung des „Handlungskonzepts Radverkehr“ als das zukünftige Basiskonzept begonnen. Dieses soll als Grundlage für die vielfältigen Aktivitäten der Radverkehrsförderung dienen und Orientierung bieten. Es wird Antworten auf die Fragen geben, welche Maßnahmen zielführend und welches Vorgehen zukünftig sinnvoll ist, um den Radverkehrsanteil in der Region Hannover zu steigern und den Radverkehr sicher zu gestalten.

Große Potenziale der Radverkehrsförderung scheinen noch darin zu liegen, die Möglichkeiten der Fortbewegung mit dem Fahrrad im Bewusst-

sein der Menschen zu verankern. Ein erster Schritt zur Förderung einer Fahrradkultur wurde 2013 mit der Beteiligung an der bundesweiten Aktion „Stadtradeln“ des Klima-Bündnisses getan. Zusätzlich zur Teilnahme am Bundeswettbewerb, wurde auch innerhalb der Region ein Wettbewerb ausgelobt. Die fahrradaktivste Kommune, die besten Teams und das aktivste Kommunalparlament wurden auf dem Regionsentdeckertag geehrt. 2014 wird sich die Region mit nun 13 Städten und Gemeinden beteiligen und mit verschiedenen Partnern ein spannendes Rahmenprogramm anbieten.

„Regionald“ der Klimapaketebote ist als neu entwickelte Werbefigur mit seinem Lastenrad bei Veranstaltungen dabei und informiert über Themen rund um das Fahrrad. Gemeinsam mit der Landeshauptstadt Hannover wurde 2013 zudem der Wettbewerb „Die fahrradfreundlichsten Arbeitgeber“ durchgeführt. Dieser soll künftig alle zwei Jahre stattfinden.

Aber auch im Bereich der Infrastruktur sollen neue Wege bestritten werden. Ein wesentliches Element stellt die Entwicklung eines regionalen Vorrangnetzes für den Alltagsradverkehr dar. Durch die Einbeziehung aller Straßen und Wege, unabhängig von den Zuständigkeiten, soll ein Gesamtradwegenetz entwickelt werden, das baulastträgerübergreifend als wesentliche Grundlage für die Investitionsentscheidungen der Folgejahre dienen soll. Neubauvorhaben, Sanierungsarbeiten, Grunderneuerungen und Bestandsverbesserungen sollen nicht mehr getrennt voneinander be-



trachtet werden. Eine Grundlage für das Vorrangnetz ist das Perspektivnetz 2020 für den Radverkehr. Eine Karte wird abbilden, welches Netz sich nach einer Umsetzung aller geplanter Maßnahmen im Jahr 2018 baulastträgerübergreifend innerhalb der Region Hannover perspektivisch ergeben wird, um Netzlücken zu erkennen und Maßnahmen abzuleiten. Bewährte Maßnahmen der letzten Jahre werden zudem fortgeführt und weiter optimiert. Dazu gehört die Schaffung von Bike+Ride-Anlagen, der Bau von Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen sowie die Unterhaltung und Bewerbung des beschilderten Freizeitwegenetzes und das Angebot von Themenrouten.

Von entscheidender Bedeutung bei allen Aktivitäten ist die Einbeziehung der Regionalkommunen und Straßenbaulastträger sowie der Interessenverbände und anderer Akteure. 2013 wurden ein nun regelmäßig stattfindender Runder Tisch Radverkehr mit Interessenverbänden und Institutionen sowie Vernetzungstreffen mit den Städten und Gemeinden eingeführt. Es kommt auf die Kooperationsbereitschaft aller Beteiligten an, wenn sowohl die Planungen als auch die Umsetzung der unterschiedlichen Ansätze zur Förderung des Radverkehrs zum Erfolg geführt werden sollen. Die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen (AGFK) und die Radverkehrsstrategie der Metropolregion helfen bei der überregionalen Zusammenarbeit.



1 „Regionald“, der Klimapaketebote der Region Hannover. (Foto: Christian Stahl)

2 Am Autofreien Sonntag fiel mit einer Sternfahrt auch der Startschuss für das Stadtradeln 2014 in der Region Hannover. (Foto: Torsten Albert)

eRadschnellwege Göttingen – Umstiege erleichtern

Norman Krieger, Stadt Göttingen

Durch die Zunahme des Anteils von Fahrrädern mit elektrischem Antrieb ergeben sich neue Chancen, die Verkehrsmittelwahl bei Berufspendlern zu Gunsten des Radverkehrs zu verlagern. E-Bikes und Pedelecs ermöglichen es zukünftig, auch weitere Strecken regelmäßig mit dem Rad zurückzulegen. Voraussetzung ist allerdings, dass

die Infrastruktur den Ansprüchen des schnellen Radverkehrs gerecht wird.

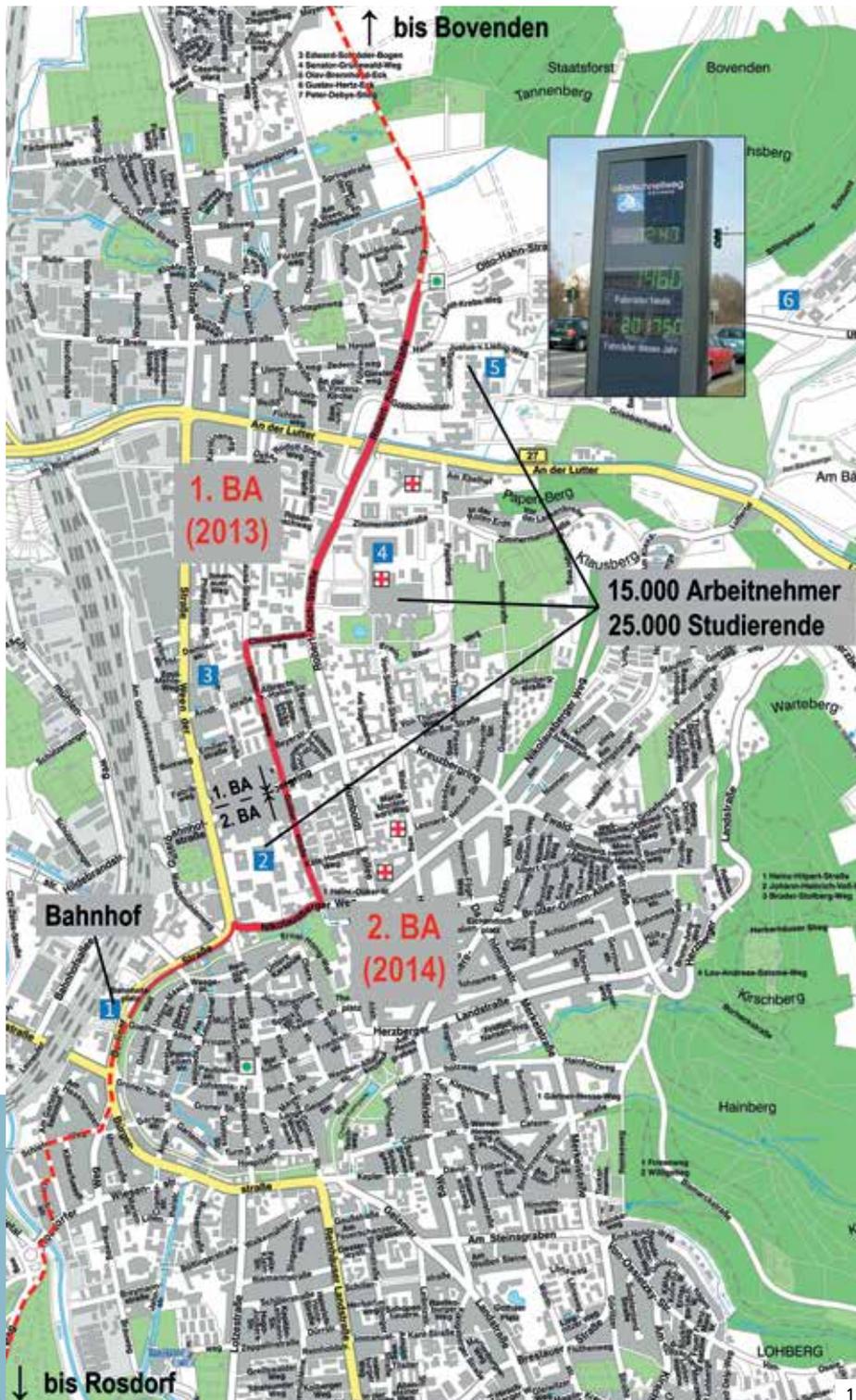
Eine von der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegen lieferte wertvolle Erkenntnisse darüber, wo und

in welcher Form in Göttingen und im Umland ein Radschnellwegkorridor eingerichtet werden kann. Darauf aufbauend begannen die Planungen für den Bau eines zunächst 4 km langen innerstädtischen Abschnitts, der perspektivisch so angelegt wurde, dass eine direkte Verlängerung in das Göttinger Umland möglich ist.

Der Abschnitt führt vom Göttinger Bahnhof zu den bedeutenden Arbeitsplatzschwerpunkten bestehend aus Universitätsklinikum und großen universitären Einrichtungen. Damit wurde gerade für die Berufspendler ein attraktives Angebot geschaffen.

Etwa 1,4 km des eRadschnellweges verlaufen als Fahrradstraßen zusammen mit dem übrigen Verkehr. Auf den restlichen 3,6 km wurden separate Radverkehrsanlagen geschaffen oder vorhandene Anlagen modernisiert und erweitert. Den Anforderungen an Radschnellverbindungen entsprechend wurden großzügige Breiten von 3 bis 4 m bei Zweirichtungswegen realisiert und Übergänge zur Fahrbahn möglichst höhengleich ausgeführt. Die Strecke wurde mit einer eigenen Wegweisung ausgerüstet und mit Markierungen und Piktogrammen zur besseren Erkennbarkeit versehen. In den Wintermonaten wird die Strecke im Rahmen des Winterdienstes bevorzugt von Schnee und Eis befreit werden. Der eRadschnellweg wird in zwei Etappen errichtet. Die Eröffnung des ersten Abschnitts erfolgte im November 2013. Im Frühjahr 2015 ist die Freigabe der Gesamtstrecke vorgesehen.

Parallel zum Bau des eRadschnellwegs führt die Universität Göttingen ein umfangreiches Feldtestprogramm mit Leihpedelecs bei bedeutenden Arbeitgebern entlang der Strecke durch. Ziel der Untersuchungen ist es, festzustellen, welchen





3



4



5

Effekt Infrastrukturverbesserungen auf die Verkehrsmittelwahl der Berufspendler haben und wie Arbeitnehmer an die Zweiradelektromobilität herangeführt werden können. Als begleitender Effekt wird eine Sichtbarmachung der Elektromobilität in Göttingen und Umgebung in Form von E-Bike- und Pedelecverkehr inklusive Ladeinfrastruktur erzielt. Dieser Effekt könnte bewirken, dass sich neue Bevölkerungsschichten für die Zweiradelektromobilität angesprochen fühlen und somit eine spürbare Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf das Verkehrsmittel Pedelec/E-Bike stattfindet.

Das Projekt „eRadschnellwege – Umstiege erleichtern“ ist eines von rund 30 Projekten im Schaufenster Elektromobilität Niedersachsen und wird mit rund einer Million Euro vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen der Schaufensterinitiative Elektromobilität der Bundesregierung gefördert.

Derzeit wird mit dem Land Niedersachsen über die Möglichkeit einer Verlängerung des Radschnellwegs vom Bahnhof in südlicher Richtung nach Rosdorf gesprochen. Dieser Korridor würde erstmals auch eine Umlandgemeinde mit hohem Einpendleranteil nach Göttingen mit den universitären Arbeitsplätzen und dem Göttinger Bahnhof verbinden. Stadt und Landkreis Göttingen sowie das Land versprechen sich von der Umsetzung dieser Maßnahme eine signifikante Änderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Radverkehrs.

Verkehrstechnische Maßnahme zur Reduzierung von Wartezeiten für Radfahrer an Lichtsignalanlagen

Im Rahmen des Projektes eRadschnellweg Göttingen werden auf der Radschnellwegtrasse an drei aufeinander folgenden Lichtsignalanlagen Maßnahmen zur Reduzierung der Wartezeiten für Radfahrer erprobt. Da der Abschnitt mehrheitlich von Studenten befahren wird, bilden sich besonders zur Mittagszeit oder nach Veranstaltungsende Radfahrerpulks in Richtung Innenstadt und Bahnhof Göttingen. Die drei Lichtsignalanlagen wurden so koordiniert, dass Radfahrer nach einmaligem Warten an der ersten Lichtsignalanlage bei Einhalten einer bestimmten Geschwindigkeit ohne Wartezeiten die beiden nachfolgenden Lichtsignalanlagen passieren können. Für den Kfz-Verkehr ergeben sich dadurch geringfügige Verschlechterungen in Bezug auf die „Grüne Welle“. Klagen von Autofahrern sind diesbezüglich jedoch nicht bekannt.

Die Grünzeiten wurden so gewählt, dass die Geschwindigkeit, mit der die Lichtsignalanlagen von Radfahrern ohne Wartezeiten passiert werden kann, von der Mehrzahl der Radfahrer bequem eingehalten werden kann. Eine Anpassung an die optimale Geschwindigkeit zur Ausnutzung der Grünphasen gelingt beim regelmäßigen Fahren ohne Probleme.

Alle drei Anlagen sind teilverkehrsabhängig gesteuert, dies ermöglicht eine dem Radverkehrsaufkommen entsprechende Anpassung der Freigabezeiten für die Radfahrer. Das Radverkehrsaufkommen wird mit zwei Dauerzählstellen für den Radverkehr ermittelt und an die Steuergeräte der Lichtsignalanlagen übertragen. Hierdurch verlängert sich dann bei Erreichen eines definierten Schwellenwertes die Grünzeit für den Radverkehr. Zusätzlich – als schöner Nebeneffekt – können die Dauerzählstellen zur Ermittlung von Ganglinien genutzt werden und ermöglichen damit einen Vergleich des Radverkehrsaufkommens über mehrere Jahre. Die Ausrüstung einer Zählstelle mit einem angeschlossenen Display ermöglicht die Sichtbarmachung des Radverkehrsaufkommens. Auf dem Display werden für alle Verkehrsteilnehmer deutlich sichtbar die Radverkehrsmengen pro Tag und Jahr angezeigt. Die Zählstellen sind in den Asphalt eingelassen und in der Lage, Richtungen sowie Fahrzeugarten zu unterscheiden.

Der Verkehrsablauf an den drei Knotenpunkten wird weiter beobachtet, so dass bei Bedarf Anpassungen an der Steuerung vorgenommen werden können. Die Anpassung der Lichtsignalanlagen sowie die Einrichtung der Zählstellen sind Bestandteil des Projektes eRadschnellweg und wurden im Rahmen der Schaufensterinitiative Elektromobilität des Bundes gefördert.



6a



6b

- 1 Der eRadschnellweg in Göttingen verbindet im zentralen Stadtgebiet wichtige Einrichtungen der Universität und des Klinikums mit dem Bahnhof. (Grafik: Stadt Göttingen)
- 2 Eine Zählstelle verdeutlicht für alle Verkehrsteilnehmenden sichtbar, wie hoch das Radverkehrsaufkommen am Tag und im Jahr ist.
- 3 Der e-Radschnellweg ist im gesamten Verlauf durch eine Bodenmarkierung deutlich gekennzeichnet.
- 4 Die Abgrenzung zwischen eRadschnellweg und Gehweg erfolgt durch eine ca. 30 cm breite taktile Trennung.
- 5 Von den bisher realisierten 4 km eRadschnellweg verlaufen rund 1,4 km im Zuge von Fahrradstraßen.
- 6a An signalisierten Knotenpunkten wird der Radverkehr im Zuge des eRadschnellweges besonders berücksichtigt (vgl. Infokasten). (Foto: Stadt Göttingen)
- 6b

KulturRoute – Mit dem Rad durch die Regionen rund um Hannover

Sandra Krallinger, Region Hannover

Ab 2015 wird das Angebot im niedersächsischen Radtourismus um eine Attraktion reicher: Das Netzwerk Erweiterter Wirtschaftsraum Hannover (siehe Infokasten) hat einen Fernradweg entwickelt, der die kulturellen Leuchttürme rund um Hannover miteinander verbindet. In 15 Tagesetappen können großartige Kulturgüter, lebendige Städte und reizvolle Landschaften erlebt werden.

Zu den insgesamt 26 Leuchttürmen gehören zum Beispiel das Celler Schloss in der historischen Fachwerkstadt, das mittelalterliche Kloster Loccum, die Welterbestätten Dom und St. Michael in Hildesheim sowie das im Bauhaus-Stil errichtete Fagus-Werk in Alfeld, das Sprengel-Museum für Moderne Kunst oder die weltberühmten Herrenhäuser Gärten in Hannover. Weitere Kulturangebote sind die Rattenfängerspiele in Hameln und die Domfestspiele in Bad Gandersheim, das aus der Epoche der Weserrenaissance stammende Mausoleum in Stadthagen, das Schloss Bückeburg mit Fürstlicher Hofreitschule sowie das Erdölmuseum in Wietze. Darüber hinaus können auch Highlights wie der Weltvogelpark Walsrode, der Erlebnis-Zoo Hannover, der Dinopark Münchehagen oder Schokoland Rausch in Peine erkundet werden.

Die KulturRoute richtet sich vor allem an Kulturinteressierte, die Kurzurlaube mit dem Fahrrad planen. Ein Qualitätsmerkmal der Route ist die Erreichbarkeit aller Start- und Zielpunkte mit dem öffentlichen Nahverkehr. Damit ist die KulturRoute nicht nur für Mehrtagestouren attraktiv, sondern bildet auch ein optimales Angebot für Tagesausflügler.

Der neue Radfernweg hat eine Gesamtlänge von etwa 800 Kilometern und gliedert sich in eine Hauptroute, lokale Alternativ- und Ergänzungsrouten (siehe Abbildung). Die KulturRoute wird mit einem „K“ ausgeschildert und verläuft größtenteils auf bestehenden Radfernwegen, wie dem Weser-Radweg, dem Aller-Radweg oder dem Leine-Heide-Radweg.

Zur Sicherung hoher Qualitätsansprüche wurde die gesamte Route mit dem Fahrrad befahren und mittels GPS erfasst. Basierend auf einem in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg erstellten Kriterienkatalog wurde der gesamte Routenverlauf nach der Beschaffenheit des Weges, der Fahrsicherheit und der Wegweisung bewertet. Auch touristische Ausstattungsmerkmale wie Fahrradabstellanlagen, Schutzhütten und Rastplätze wurden erfasst.

Die Routenführung wird ab der Eröffnung im Frühjahr 2015 nicht nur als konventionelle Fahrradkarte, sondern auch digital in Form von GPX-Tracks online erhältlich sein. Entlang des Routenverlaufs machen rund 35 Informationstafeln auf die KulturRoute aufmerksam und weisen mittels eines QR-Codes auf die Homepage der Route hin. Auf dieser sind neben den genannten GPX-Tracks auch weitere Informationen zur Route und den kulturellen Leuchttürmen erhältlich.

Die KulturRoute ist als interkommunales Kooperationsprojekt des Erweiterten Wirtschaftsraums Hannover entstanden und wird von der Europäischen Union mit rund 148.000 € gefördert. Die Vermarktung der Route wird ab 2015 über die im Netzwerkgebiet vorhandenen Tourismusregionen erfolgen. Über diese und unter www.kulturroute-hannover.de sind dann auch die Karten und Broschüren sowie weitere Informationen erhältlich.

1 Die KulturRoute hat eine Gesamtlänge von rund 800 km. Die Start- und Zielpunkte der 15 Tagesetappen sind grundsätzlich mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar.



Netzwerk Erweiterter Wirtschaftsraum Hannover (EWH)

Das Netzwerk EWH wurde im Oktober 2010 als Nachfolgeorganisation des „Städtenetzes EXPO-Region“ gegründet. Es verbindet die Städte Celle, Hameln, Hildesheim, Nienburg/Weser, Peine, Stadthagen, Walsrode und die Landkreise Celle, Hameln-Pyrmont, Heidekreis, Hildesheim, Nienburg/Weser, Peine und Schaumburg sowie die Region Hannover. Ein zentrales Ziel des Netzwerks ist es, die interkommunale Zusammenarbeit auf wichtigen Gebieten zu stärken und damit die Region voranzubringen.

Weitere Informationen unter: www.netzwerk-ewh.de

Harz. Die Magie der Berge „erfahren“

Helga Zamzow, Harz-Agentur GmbH

Ungewöhnlich und doch auch ganz typisch für Niedersachsen ist die sagenumwobene Mittelgebirgslandschaft des Harzes. Schon vor fast 15 Jahren eroberten die ersten sportlichen Radfahrer die Region, und mittlerweile sind Mountainbiker selbst in schneearmen Wintern überall auf Schotterwegen und Singletrails anzutreffen. Der Harz hat sich zu einer Mountainbike-Region entwickelt, die in Deutschland ihresgleichen sucht.

Seit 2002 arbeiteten der Landkreis Goslar und einige Tourismus-Organisationen an der Idee für ein großes Mountainbike-Wegenetz mit klassifizierten und ausgeschilderten Routen. Ein hochwertiges und konkurrenzfähiges Angebot zur Aufwertung der Tourismus- und Sportregion Harz sollte mit Hilfe finanzieller Förderung durch Land und EU geschaffen werden. Doch bis zum Start mussten viele organisatorische Schwierigkeiten aus dem Weg geräumt werden.

2004 gründeten die Bergstadt Sankt Andreasberg (heute Stadt Braunlage), die Braunlage Tourismus GmbH, die Städte Langelsheim und Seesen, die Goslar Marketing GmbH, die Kur-Tourismus- und Wirtschaftsbetriebe der Stadt Bad Harzburg und die Samtgemeinde Oberharz eine gemeinsame Träger-Einrichtung, die sog. Zweckvereinbarung Mountainbike-Park Harz. Diese holt sich einen privatwirtschaftlichen Partner (die Harz-Agentur GmbH aus Clausthal-Zellerfeld) für Marketing, Streckenpflege u.a. ins Boot; durch dessen Initiative und Verhandlungsgeschick werden sechs regionale Volksbanken als langfristige Sponsoringpartner gewonnen.

Im Juni 2005 eröffnet das Niedersächsische Wirtschaftsministerium auf Torfhaus gemeinsam mit Vertretern von Landkreis, Kommunen und Volksbanken die Volksbank Arena Harz. Sie umfasst bereits 47 ausgeschilderte MTB-Strecken zwischen Seesen und Braunlage. Die Resonanz des Mountainbike-Publikums ist riesig; Ende des Jahres ergibt eine Umfrage des Magazins MountainBIKE, dass der Harz die „beliebteste Bike-Region in Nord-Deutschland“ ist.

Erweiterungen in Richtung Landkreis Osterode am Harz (2006), Nordhausen (Thüringen, 2010) und Sachsen-Anhalt (2012) lassen die Volksbank Arena Harz zu einem der größten MTB-Routennetze in Deutschland anwachsen.

Heute gibt es 74 MTB-Rundrouten mit einer Gesamtlänge von 2.200 Kilometern und ca. 59.000 Höhenmetern. In 31 Harzorten kann man auf leichte, mittlere und schwere bis extreme MTB-Strecken gehen. Die Startorte liegen zwischen Bad Grund und Blankenburg, Goslar und Bad Sachsa. Damit umfasst die Volksbank Arena Harz ein Gebiet von 60 x 40 Kilometern. Außerdem gibt es über 70 registrierte mountainbike-freundliche Gastgeber, die nicht nur ein kohlenhydratreiches Frühstück servieren, sondern ihren sportlichen Gästen auch mit Werkzeug für leichte Reparaturen und Empfehlungen für die besten Strecken dienen. Der jährliche Katalog und die Website der Volksbank Arena Harz sind Informationsportale nicht nur für MTB-Routen, sondern auch für Gastgeber, geführte Touren, Mietstationen und Rennveranstaltungen. Deshalb verwundert es nicht, dass 2008 im Rah-



2



3

men einer wissenschaftlichen Untersuchung positive wirtschaftliche Effekte festgestellt wurden. Aber das ist noch lange nicht alles: die Einrichtung des Mountainbike-Routennetzes hat das touristische Image des Harzes kräftig aufpoliert. Er ist nun gern gebuchtes Ziel auch bei jüngeren Gästegruppen.

1 4 Im Harz verbinden sich Wasser, Wald und Mittelgebirge zu einem wahren Erlebnis für Mountainbiker. (Foto: Harz-Agentur Clausthal-Zellerfeld)

2 Verschiedene anspruchsvolle downhill-Strecken fordern von den Mountainbikern sportliche Höchstleistung. (Foto: Harz-Agentur Clausthal-Zellerfeld)

3 Innehalten und die Schönheiten des Harzes genießen. (Foto: Harz-Agentur Clausthal-Zellerfeld)



1



4

Mit dem Rad sicher unterwegs – heute, morgen und übermorgen!

Polizei unterstützt weiterhin Initiativen für mehr Radverkehrssicherheit

Thomas Buchheit, Ministerium für Inneres und Sport

Vielen Prognosen, Konzepten und Absichten zufolge werden in einigen Jahren deutlich mehr Radfahrer auf den Straßen unterwegs sein. Neue technische Entwicklungen beeinflussen parallel weiterhin den Radverkehr, der dadurch immer schneller werden wird. Allein diese beiden Faktoren unterstreichen vielerorts die Befürchtung, dass die Unfallzahlen ohne entsprechende Maßnahmen zunehmen werden.

Die Basis für die polizeilichen Verkehrssicherheitskonzeptionen bildet grundsätzlich die örtliche Analyse des Verkehrsunfallgeschehens. Um die Veränderung in der Radverkehrssicherheit durch die Elektromobilität zu berücksichtigen, sind im Jahr 2013 erstmalig landesweit bei der polizeilichen Unfallaufnahme die Beteiligungen von Pedelecs und E-Bikes separat erfasst worden. Bei 201.138 polizeilich registrierten Verkehrsunfällen im Jahr 2013 waren bei 10.563 Unfällen Radfahrer beteiligt, davon verunfallten bei 190 Unfällen Pedelecs und bei 70 Unfällen E-Bikes. Das deutlich höhere Unfallrisiko für Radfahrer besteht zweifelsohne innerhalb geschlossener Ortschaften, da hier mehr als 90 Prozent aller Radfahrunfälle (9.563) festgestellt worden sind.

Diese erstmalig ganzjährige Berücksichtigung der Elektromobilität in der polizeilichen Unfallstatistik stellt Auffälligkeiten dar, die von vielen Akteuren bereits im Zusammenhang mit diesen „neuen Trends in der E-Mobilität“ erwartet worden waren, sich nun in der Unfallsituation

auch tatsächlich widerspiegelt und in der weiteren Verkehrssicherheitsarbeit einer fortgesetzten Berücksichtigung bedarf.

Die Vorzüge der Elektroräder liegen auf der Hand und überzeugen insbesondere ältere Menschen für deren Kauf. Eine Folge daraus nimmt die Polizei bei den (bekannt gewordenen) Verkehrsunfällen wahr: Gerade diese Altersgruppe trägt mit das höchste Unfallrisiko und gehört in der Verkehrssicherheitsarbeit zu einer der besonders betroffenen Risikogruppen.

Im Jahr 2013 verzeichnete die Polizei Niedersachsen 412 im Straßenverkehr getötete Personen, 62 davon als Radfahrerinnen und Radfahrer. 57 fuhren mit einem herkömmlichen Rad, drei mit einem Pedelec und zwei mit einem E-Bike. 35 von den 62 tödlich Verunglückten waren über 65 Jahre alt, so auch alle drei Pedelec-Nutzer und einer der beiden getöteten E-Bike-Fahrer. Von den 35 wiederum waren 18 in einem Alter über 75 Jahre.

Auch bei den schwerverletzten Radfahrerinnen und Radfahrern zeichnet sich ein gleichgelagertes Bild bei der Risikogruppe der älteren Menschen ab. 420 von 1.329 Schwerverletzten und somit rund 32 Prozent waren im Alter über 65 Jahre, 208 davon sogar über 75 Jahre. Der Anteil der Altersgruppe über 65 Jahre lag mit ca. 67 Prozent bei den schwerverletzten Pedelec-Nutzern (26 von 39) sogar noch höher.

Nicht immer werden die Unfälle von den Fahrradfahrern selber verursacht. Im Jahr 2013 waren sie es lediglich in fast einem Drittel aller Fälle. Allerdings verschiebt sich diese Quote mit zunehmendem Verletzungsgrad zu Lasten des Fahrradverkehrs. Während der Anteil der Hauptverursacher bei den Unfällen mit Leichtverletzten noch bei ca. 30 Prozent lag, stieg er bei den Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten bereits auf ca. 46 Prozent und bei den Unfällen mit Getöteten gar auf ca. 53 Prozent an.

Gegenwärtig werden erneut bei bundesweiten Studien die Radverkehrsgeschwindigkeiten analysiert. Es bleibt abzuwarten, ob deren Ergebnisse die Prognosen bestätigen, dass die Geschwindigkeiten beim Zweirad tatsächlich eine Zunahme erfahren haben und sich insbesondere ältere Menschen mit ihren Pedelecs mit deutlich höheren Geschwindigkeiten im Straßenverkehr fortbewegen.

Die niedersächsische Polizei wird im Rahmen ihrer Kompetenzen und Zuständigkeiten die Initiativen für mehr Sicherheit im Radverkehr weiterhin unterstützen. Insbesondere bei der Verbesserung der Radverkehrsanlagen und -wege, der fortgesetzten Aufklärung über Risiken und Gefahren, der Förderung des regelkonformen Verhaltens sowie der Stärkung der gegenseitigen Rücksichtnahme sind vorrangige Schwerpunkte in der Radverkehrssicherheit zu sehen.



1



2

1 Bei einem Unfall sind die Folgen für die Rad fahrenden oft gravierend. (Foto: Polizeiakademie Niedersachsen)

2 Nicht nur bei Kindern ... Ein Helm und eine regelmäßige Kontrolle des Rades erhöhen die Sicherheit für alle Altersgruppen. (Foto: Polizeiakademie Niedersachsen)

Rettungspunkte für schnelle Hilfe im Wald

Joachim Hansmann, Regionaler Pressesprecher der Niedersächsischen Landesforsten

Ein Fahrradausflug durch unsere schönen Niedersächsischen Wälder ist ein guter Freizeittipp für die ganze Familie. Doch auch der schönste Ausflug kann jäh enden, wenn ein Unfall passiert oder jemand ernsthaft erkrankt. Dann versprechen unsere mehr als 2.000 Notfallrettungspunkte in allen Wäldern der Niedersächsischen Landesforsten zumindest schnelle Hilfe. Auf den gut sichtbaren rot-weißen Schildern steht eine individuelle Bezeichnung, die aus der Buchstabenkombination des zuständigen Landkreises und einer eigenen Nummerierung des Punktes besteht. Um eine schnelle Rettung zu garantieren,

können in einem Notfall Landesforsten-Mitarbeiter oder Waldbesucher den Einsatzkräften über die Notrufnummer „112“ die Treffpunktbezeichnung durchgeben.

Und wer ein Smartphone oder als Geocacher ein Navigationsgerät bei sich hat, findet den nächstliegenden Punkt noch schneller. Von der Homepage der Landesforsten lassen sich die Punkte in digitaler Form auf das Gerät laden. Noch komfortabler funktioniert es mit der App „Hilfe im Wald“ (nur für Android-Geräte). Auch unsere App „Landesforsten“ (für iOS und Android) hält



3

neuerdings dieses Feature bereit. Letztere hat zudem den Vorteil, dass Sie hier nicht nur die neuesten Nachrichten und Infos über die Landesforsten überall zur Hand haben, sondern auch viele schöne Wanderwege betrachten und mit entsprechender Software downloaden können. Dann benötigen Sie zumindest keine Rettungskräfte, weil Sie sich verlaufen haben!

Verkehrssicherheitskampagne „Gib mir acht“

Dr. Thomas Leidinger, Landeshauptstadt Hannover

Die Landeshauptstadt Hannover hat im Jahr 2011 die Kampagne „Gib mir acht“ zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern ins Leben gerufen. Seitdem wird die Kampagne jährlich zusammen mit der Polizeidirektion Hannover, dem ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt, der Verkehrswacht Hannover Stadt, der Landesunfallkasse Niedersachsen (LUKN), dem Gemeinde-Unfallversicherungsverband Hannover (GUVH), der üstra und der Niedersächsischen Landesschulbehörde durchgeführt.

Neben der Erstellung von umfangreichen Informationsmaterialien durch die Landeshauptstadt – wie Plakate, Broschüren, Schulwegpläne und Kinderstadtpläne (Freizeitwege) – sind vor allem die gemeinsamen Anstrengungen

aller Partner im Bereich der Verkehrserziehung hervorzuheben.

Dieser wichtige Baustein wird konzentriert im Rahmen der jährlichen „Woche der Verkehrssicherheit“ (16. bis 20.06.2014) zusammen mit allen Partnern umgesetzt. Dabei werden an drei Tagen Verkehrssicherheitsaktionen zum Thema Fahrradfahren vor Ort in Schulen durchgeführt. Neben einem klassischen und einem alternativen Fahrradparcours können die Kinder am Fahrradsimulator trainieren und in einer Fahrradwerkstatt die Durchführung kleinerer Reparaturen erlernen. An zwei Tagen findet eine zentrale Veranstaltung auf dem Platz an der Marktkirche statt. Dort können zusätzliche Mitmachaktionen von Schulklassen genutzt

werden. Die Geschwindigkeiten von Autos und den Brems- und Reaktionsweg richtig einzuschätzen (Achtung Auto), sicher Rad zu fahren (Parcours; Simulator) oder die Bedeutung des „toten Winkels“ (Lkw) kennen zu lernen, sind einige Themen der Übungen. Rund 1.000 Schüler und Schülerinnen werden wieder die angebotenen Aktionen in dieser Woche nutzen.

1a 1b Im Zuge der „Woche der Verkehrssicherheit“ wurden im Jahr 2014 im Stadtgebiet von Hannover viele Litfaßsäulen mit Fragen und Antworten zu Themen rund um die Verkehrssicherheit plakatiert.

2 Vor Schulen wurden auf Gehwegen vor dem Übergang auf die Fahrbahn auffällige „Gib mir acht“-Markierungen aufgebracht.

3 Gut sichtbar, die Notfallrettungspunkte in den niedersächsischen Wäldern. (Foto: Niedersächsische Landesforsten)



1a



1b



2

12 Jahre Radfernwege Netz Niedersachsen (N-Netz) – ein aktueller Blick

Thilo Schmalgemeier, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Seit 12 Jahren liegt die Konzeption des N-Netzes mit 15 Radfernwegen vor. Viele der N-Netz-Routen sind aus der touristischen Landschaft Niedersachsens nicht mehr wegzudenken und einige haben sich fest unter den beliebtesten Radfernwegen Deutschlands etabliert. Andere N-Netz-Routen hingegen sind in der Konzeptionsphase verblieben. Auf Grund dieser unterschiedlichen Entwicklungen der Routen wird eine

Evaluierung des N-Netzes durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) gemeinsam mit der TourismusMarketing Niedersachsen GmbH angestrebt. Das MW hat in den vergangenen Jahren zahlreiche Projekte zum Ausbau einzelner N-Netz-Routen mit Mitteln des Landes bzw. der EU gefördert. Dabei ist u.a. deutlich geworden, dass die ursprüngliche Idee, die Routen zusätzlich zum Routenlogo mit einer Plakette

mit dem Logo des N-Netzes zu versehen, aus heutiger Sicht schwierig zu realisieren ist. Oft sind die Zielwegweiser mit so vielen Routenlogos belegt, dass es schlichtweg zu einer Platzfrage wird, noch eine weitere Plakette unterzubringen. Vor diesem Hintergrund rät das MW als zuständiges Ministerium von der Ausschilderung einer Strecke mit dem N-Netz-Logo ab.

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen (AGFK) setzt sich für eine Geschäftsstelle ein

Dr. Solveigh Janssen, Region Hannover

Die AGFK arbeitet derzeit an der Weiterentwicklung von einem Arbeitskreis der Kommunalen Spitzenverbände hin zu einem eingetragenen Verein und einer professionell geführten Geschäftsstelle. Diese Struktur – ähnlich der Organisation erfolgreicher AGFK's anderer Bundesländer – ist die Voraussetzung für ein kontinuierliches und erfolgreiches Arbeiten der AGFK.

Ein Entwurf für eine Satzung liegt bereits vor. Des Weiteren wird über die Finanzierung einer Geschäftsstelle und über Projektmittel beraten, mit dem Ziel die AGFK dauerhaft zu etablieren. Das Land hat seine Unterstützung zugesagt und wird die AGFK in den nächsten fünf Jahren finanziell unterstützen. Kriterien für eine Mitgliedschaft bzw. für eine Auszeichnung von Mitgliedern

mit dem Label „Fahrradfreundliche Kommune“ werden derzeit erarbeitet. Weitere Überlegungen und erste Gespräche gehen dahin, eine gemeinsame AGFK mit dem Land Bremen zu etablieren. Infos erhalten Sie auch bei der Region Hannover, kommissarischer Vorsitz (Dr. Solveigh Janssen, solveigh.janssen@region-hannover.de) und unter www.agfk-niedersachsen.de.

Modellvorhaben „Schutzstreifen außerorts“

Dankmar Alrutz, Planungsgemeinschaft Verkehr PGV – Alrutz

Schutzstreifen gelten zur Sicherung des Radverkehrs auf innerörtlichen Straßen mittlerweile als Standardinstrument. Außerorts dagegen sind Schutzstreifen aufgrund fehlender Erkenntnisse weiterhin nicht zugelassen. Seit 2012 wird ein bundesweites Modellvorhaben zur Erprobung von Schutzstreifen außerorts mit 18 Untersu-

chungsstrecken in 6 Bundesländern, 4 davon in Niedersachsen, durchgeführt. Auf allen Strecken sind mittlerweile die neuen Markierungen aufgebracht. Die Schutzstreifen kommen auf Straßen mit bis zu 4.000 Kfz und bis zu 7,50 m Fahrbahnbreite zum Einsatz. Daraus resultiert eine nur einstreifig befahrbare Kernfahrbahn

von 2,75 bis 4,00 m Breite. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von maximal 70 km/h. Die wissenschaftliche Begleitung des Vorhabens läuft noch bis Ende 2014. Auf Grundlage der Ergebnisse kann dann entschieden werden, ob Schutzstreifen auch außerorts durch die StVO zugelassen werden können.



1



2

- 1 Untersuchungstrecken des Modellvorhabens „Schutzstreifen außerorts“ im Landkreis Northeim
- 2 und der Grafschaft Bentheim.

Qualitätskontrolle durch Radwegepaten

Meike Rohlfing, Landkreis Nienburg/Weser

Der Landkreis Nienburg hat 2004 ein Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr entwickelt, dessen Planung und Qualitätssicherung von einem Experten-Team, dem Netzwerk Radverkehr, begleitet wird. Das Alltagsnetz umfasst dabei eine Länge von 657 km und das Freizeitnetz eine Länge von 688 km. Rückgrat bildet der Weser-Radweg. Das Netz verbindet die Orte und touristischen Ziele im Landkreis und in der Mittelweserregion. In einem digitalen Schilderstandortkataster sind Zielangaben, Entfernungen, Fotos und technische Daten erfasst. Eine Erneuerung der Schilder ist aber nur dann möglich, wenn Beschädigungen bemerkt und an die Verwaltung gemeldet werden.

Die Akteure des Netzwerks Radverkehr, insbesondere der Landkreis und der ADFC, die Mitgliedsgemeinden und die Mittelwesertouristik haben

sich dafür stark gemacht, das Netz einer ständigen Qualitätskontrolle zu unterziehen. Denn: Eine gute Wegweisung bietet Orientierung und ist gleichzeitig Werbung für die Region. Im Rahmen der erfolgreichen Teilnahme des Landkreises am Wettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen 2007“ wurde die Idee geboren, Bürgerinnen und Bürger für die ehrenamtliche Betreuung der Routen zu gewinnen. Über eine erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit vergibt der Landkreis in Zusammenarbeit mit dem ADFC seitdem Patenschaften für Netzabschnitte. Gestartet ist das Projekt bereits mit 30 Aktiven, die zunächst nur die touristischen Routen befahren. Aktuell engagieren sich über 60 Personen in Gruppen oder allein für die Qualitätssicherung des gesamten Netzes, u. a. die Bundestagsabgeordnete Katja Keul. Mittlerweile sind alle Strecken vergeben und es gibt eine Unterstützerliste.

In der lokalen Presse und im Internet berichtet der Landkreis Nienburg regelmäßig über das Engagement der Radwegepaten. Jeder Pate wird vor seinem Einsatz über die Kriterien für den Routen-Check informiert. Unter www.radkreis-nienburg.de können die Paten ihre Meldung auch direkt an die Radverkehrsbeauftragte schicken.

Der Landkreis plant bis 2015 den Zustand seines Radverkehrsnetzes im Internet auf seiner GIS-Plattform zu dokumentieren. Alle Paten-Routen mit Informationen zum Zustand der Strecken inkl. Schilderstandorten werden dann zukünftig digital jederzeit abrufbar und zum Herunterladen zur Verfügung stehen. Zudem präsentiert der ADFC alle Radwegepaten im Internet unter www.adfc-nienburg.de.

Radfahrkurse für Erwachsene

ADFC

Die Radfahrkurse für Erwachsene in Niedersachsen werden betreut, koordiniert und mit Übungsgerät ausgestattet vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) Niedersachsen. Sie werden durchgeführt von kompetenten und zertifizierten Radfahrlehrerinnen und Radfahrlehrern des ADFC.

Wenn Sie in Ihrer Kommune, in Ihrem Verein oder anderen Einrichtungen Ihren Mitbürgerinnen einen Radfahrkurs ermöglichen und anbieten möchten, sprechen Sie uns an. Die entstehenden Kosten für einen 20-stündigen Radfahrkurs erfahren Sie beim ADFC. Die Kostenpauschale beinhaltet die Kosten für

die Übungsleiter, die Roll- und Fahrgeräte und sonstiges Übungsgerät sowie den An- und Abtransport des gesamten Equipments. Die maximale Teilnehmerzahl eines Kurses liegt bei 12 Frauen. Der ADFC koordiniert die Kurse, stimmt mit Ihnen die Details ab und freut sich über Ihre Anfrage.

Bett+Bike – Gut ankommen, gut unterkommen

ADFC

In mehr als 260 Orten in Niedersachsen sowie in Bremen und Bremerhaven können sich Radfahrer darauf verlassen, willkommen zu sein. Der ADFC zertifiziert Gastbetriebe, die den passenden Service bieten und die aufgestellten ADFC-Kriterien für fahrradfreundliche Gastbetriebe erfüllen.

Bett+Bike ist Teil des Serviceangebots ADFC-ReisenPLUS. Alle wichtigen Infos für die nächste Tour sind auf www.adfc.de/reisenplus zusammengefasst. Neben der Bett+Bike-Datenbank stehen das ADFC-Tourenportal mit Karten und GPS-Tracks,

die ADFC-Kartenserien, die Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“ sowie aktuelle Tipps zu Reisezielen und praktische Checklisten bereit.

In dem Verzeichnis Bett+Bike Deutschland werden rund 5.500 fahrradfreundliche Gastbetriebe in ganz Deutschland mit Text und Bild präsentiert. Ein Serviceteil mit Tipps zur Reiseplanung per Karte oder GPS, Informationen über regionale Besonderheiten sowie wichtige weiterführende Adressen machen das Verzeichnis zu einem unverzichtbaren Teil bei der Vorbereitung einer Radreise.



Jury des Landespreises und Kontakte

Mitglieder der Jury im Jahr 2013:

Meinhard Abel

Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund
Arnswaldtstraße 28, 30159 Hannover

Dankmar Alrutz, Elke Willhaus

Planungsgemeinschaft Verkehr PGV – Alrutz
Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover

Karsten Heineking, MdL

Wegerden 119, 31606 Warmsen

Fritz Hornbach

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

Gabriela König, MdL

Strothmannsweg 14, 49086 Osnabrück

Susanne Menge, MdL

Otterweg 53, 26123 Oldenburg

Dieter Pasternack

Niedersächsischer Landkreistag
Am Mittelfelde 169, 30519 Hannover

Dieter Schulz

ADFC-Landesverband Niedersachsen
Leonhardtstraße 6, 30175 Hannover

Jürgen Tiemann

Niedersächsischer Städtetag
Prinzenstraße 23, 30159 Hannover

Cornelia Zieseniß

Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.
Arndtstraße 19, 30167 Hannover

Gerd Will, MdL

Möwenstraße 23, 48527 Nordhorn

Ansprechpartner der Textbeiträge (S. 16-28):

Dankmar Alrutz

Planungsgemeinschaft Verkehr PGV – Alrutz
Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover
alrutz@pgv-hannover.de

ADFC – Landesgeschäftsstelle

Hinüberstraße 2, 30175 Hannover
niedersachsen@adfc.de

Thomas Buchheit

Niedersächsisches Ministerium
für Inneres und Sport
Lavesallee 6, 30169 Hannover
thomas.buchheit@mi.niedersachsen.de

Dieter Brübach

B.A.U.M. e.V.
Asterstraße 16, 30167 Hannover
info@fahrrad-fit.de

Joachim Hansmann

Niedersächsische Landesforsten
Jagdschloss, 31832 Springe
joachim.hansmann@nfa-saupark.niedersachsen.de

Dr. Solveigh Janssen

Region Hannover
Höltstraße 17, 30171 Hannover
solveigh.janssen@region-hannover.de

Norman Krieger

Stadt Göttingen
Hiroshimaplatz 1-4, 37083 Göttingen
n.krieger@goettingen.de

Sandra Krallinger

Region Hannover
Höltstraße 17, 30171 Hannover
sandra.krallinger@region-hannover.de

Sina Langmaack, Dirk Thäle

Region Hannover
Hildesheimer Straße 18, 30169 Hannover
sina.langmaack@region-hannover.de
dirk.thaele@region-hannover.de

Dr. Thomas Leidinger

Landeshauptstadt Hannover
Rudolf-Hillebrecht-Platz 1, 30159 Hannover
thomas.leidinger@Hannover-Stadt.de

Karin Proell

TourismusMarketing Niedersachsen GmbH
Essener Straße 1, 30173 Hannover
proell@tourismusniedersachsen.de

Meike Rohlfing

Landkreis Nienburg/Weser
Kreishaus am Schlossplatz, 31582 Nienburg
radfahren@kreis-ni.de

Thilo Schmalgemeier

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Friedrichswall 1, 30159 Hannover
thilo.schmalgemeier@mw.niedersachsen.de

Helga Zamzow

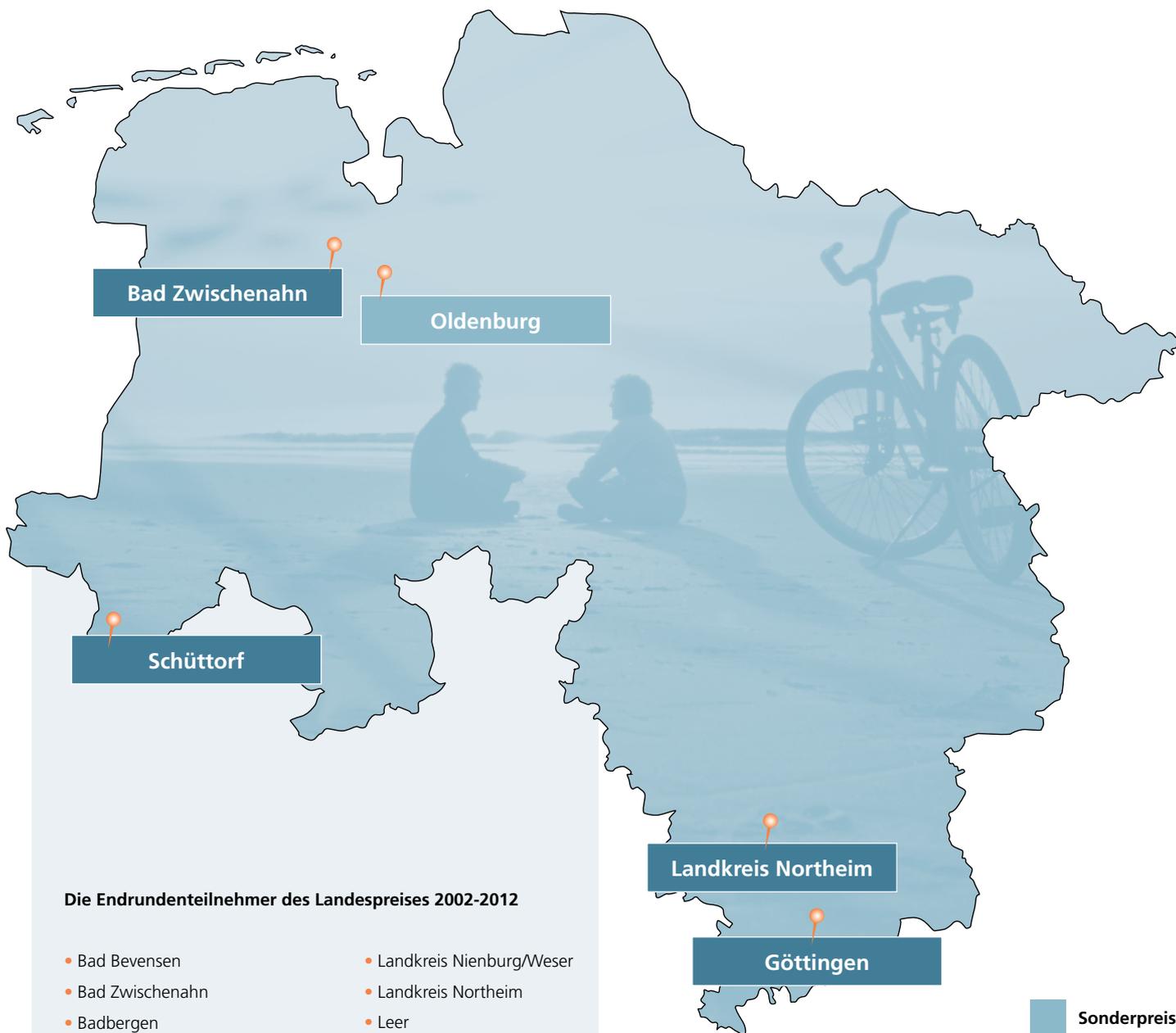
Volksbank Arena Harz c/o Harz-Agentur GmbH
Bergstraße 31, 38678 Clausthal-Zellerfeld
info@volksbank-arena-harz.de

*Ansprechpartnerin für den Radverkehr
und für diese Broschüre ist*

Anja Heuck

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Friedrichswall 1, 30159 Hannover
Telefon: (0511) 120-7870
anja.heuck@mw.niedersachsen.de

Die Endrundenteilnehmer des Landespreises 2013 – Verkehrssicherheit im Radverkehr



Die Endrundenteilnehmer des Landespreises 2002-2012

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

Sonderpreis

Fahrradfreundliche
Kommune
Niedersachsen



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

www.mw.niedersachsen.de

Fotonachweis (soweit nicht anders vermerkt):
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV – Alrutz
Titel, S. 2, S. 4 und S. 15 (rechts): thinkstockphotos.com