Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ 2018

Fahrradland Niedersachsen/Bremen 2018

Aktuelles zum Radverkehr
mit dem Schwerpunktthema Fahrradparken

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V.
AGFK

Freie Hansestadt Bremen

Niedersachsen. Klar.

AGFK-Mitglieder auf einen Blick

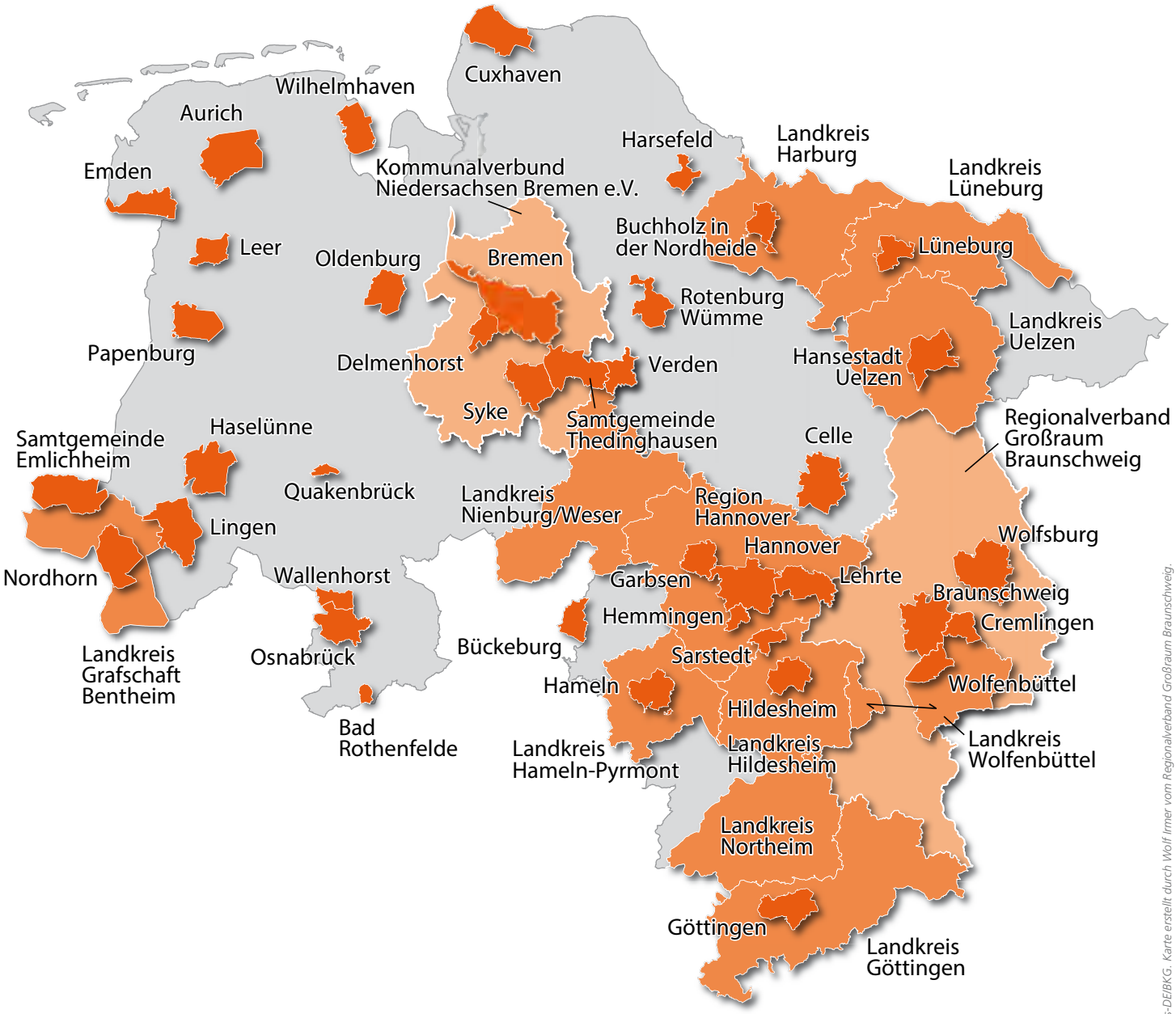


Abbildung: GeoBasis-DE/BKG. Karte erstellt durch Wolf Irmer vom Regionalverband Großraum Braunschweig.

Vorwort

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

Foto: Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen

Foto: Stadt Osnabrück, Pressestelle

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Fahrradfreundinnen und -freunde,

das Fahrrad gewinnt als Verkehrsmittel immer mehr an Bedeutung: Derzeit werden deutschlandweit 11 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. In Niedersachsen ist das Fahrrad sogar für 15 Prozent der Menschen das Hauptverkehrsmittel, in Bremen für 21 Prozent. Zudem nimmt der Anteil des Radverkehrs laut der aktuellen Studie „Mobilität in Deutschland" (MiD, 2017) stetig zu. Dieser Trend geht in die richtige Richtung, denn der Radverkehr bietet zahlreiche zukunftsfähige Lösungen für drängende Herausforderungen unserer Zeit.

Vielversprechend ist auch der große Erfolg von Pedelecs und Lastenrädern: Die Zahl der Haushalte mit einem Elektrofahrrad hat sich laut statistischem Bundesamt in den letzten drei Jahren nahezu verdoppelt. Programme, die private oder gewerbliche Lastenräder bezuschussen, sind schnell ausgeschöpft. Mit Pedelecs, die immer bessere Reichweiten ermöglichen, erobert das Rad sowohl den ländlichen Raum als auch die älteren Generationen.

Dennoch gibt es noch großes Potenzial für weiteres Wachstum des Radverkehrs. Damit mehr Menschen aufs Rad umsteigen, sind zeitgemäße und attraktive Rahmenbedingungen zu schaffen. Eine gelungene Radverkehrsförderung beinhaltet unter anderem die Förderung eines guten Fahrradklimas, eine umfassende Verkehrssicherheitsarbeit sowie eine fahrradfreundliche Infrastruktur. Dabei sollten neben dem Alltags- und Freizeitverkehr auch der Berufsradverkehr und der Fahrradtourismus explizit mit berücksichtigt werden.

Basis für ein weiteres Wachstum des Radverkehrs durch attraktive Rahmenbedingungen und ein gutes Fahrradklima ist ein starkes Netzwerk. Daher unterstützen Niedersachsen und Bremen die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen (AGFK) bei der wichtigen Aufgabe, die Kommunen zu vernetzen. Die AGFK bündelt ihre Interessen und verleiht ihnen stärkeres politisches Gewicht, bietet eine Plattform für den Erfahrungsaustausch, unterstützt die Öffentlichkeitsarbeit und berät zum Thema Radverkehr. Dass die AGFK seit ihrer Gründung im Jahr 2015 ihre Mitgliederzahl verdoppeln konnte – inzwischen sind 52 Kommunen Mitglied in der AGFK –, zeigt eindrucksvoll, dass wir in Niedersachsen und Bremen auf einem zukunftsfähigen Weg sind.

Ein zentrales Thema der Zukunft, dem sich die AGFK sowie die Länder Niedersachsen und Bremen stellen, ist eine attraktive Infrastruktur. Damit sich Radfahrerinnen und Radfahrer sicher fühlen können, ist auch die Flächenaufteilung neu zu überdenken, sowohl in Städten und Gemeinden als auch im Überlandverkehr. Insbesondere Familien mit Kindern und ältere Menschen brauchen gut befahrbare und sichere Verkehrsbedingungen, um das Rad als alltägliches Verkehrsmittel zu wählen.

Wichtiger Baustein einer fahrradfreundlichen Infrastruktur sind zudem gute und in ausreichender Zahl vorhandene Fahrradabstellanlagen, denn nur dort, wo ich mein Rad sicher abstellen kann, fahre ich gerne mit dem Rad hin. Das Fahrrad muss an Start und Ziel komfortabel und schnell zugänglich sein. Auch die Sicherheit vor Diebstählen animiert Fahrradbesitzerinnen und -besitzer, verkehrssichere und hochwertige Fahrräder häufiger auch im Alltag zu nutzen. Die Verbesserung der Parksituation ist daher ein weiterer wichtiger Baustein für die Förderung des Radverkehrs. Einen Beitrag für aktuelle Diskussionen zu diesen wichtigen Zukunftsthemen bietet diese Broschüre mit dem Schwerpunktthema über gute und vorbildhafte Lösungen von Fahrradabstellanlagen. Darüber hinaus werden die zertifizierten und neuen AGFK-Kommunen präsentiert, ein Einblick in einige niedersächsische und bremer Vorreiter-Projekte gegeben sowie vielseitige Service-Informationen für Kommunen bereitgestellt, die ihre Radverkehrsförderung ausbauen möchten.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen!

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

Dr. Joachim Lohse
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen

Frank Otte
Vorsitzender der AGFK Niedersachsen/Bremen, Stadtbaurat, Stadt Osnabrück

Inhalt

Vorwort ... 3

Land Niedersachsen

Radverkehr in Niedersachsen ... 6
Mobilität in aller Munde – „Mobi-Kekse" ... 8
Mit dem Rad zur Schule ... 8

Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen"

Weiterentwicklung der Zertifizierung ... 9
Stadt Wolfenbüttel ... 10
Landkreis Wolfenbüttel ... 12

Die neuen AGFK-Mitgliedskommunen

Flecken Harsefeld ... 14
Stadt Haselünne ... 15
Stadt Hemmingen ... 15
Landkreis Nienburg/Weser ... 16
Gemeinde Wallenhorst ... 16
Stadt Wilhelmshaven ... 17
Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen ... 17

Aktivitäten der AGFK

Neues von der AGFK ... 18
Fachgespräch mit Minister Dr. Bernd Althusmann ... 21

Freie Hansestadt Bremen

Machbarkeitsstudie zur Bremer Fahrrad-Premiumroute D.15 ... 22

Schwerpunktthema Fahrradparken

Infografik: Gut abgestellt ... 24
Fahrradparken – vom Wandschmuck bis zur Schrottlaube ... 26

Fachtagung

Den Alltagsverkehr aufs Rad bringen ... 28

Kommunikation

Die acht Gänge erfolgreicher Fahrradkommunikation ... 30
Mondfahrt auf Erden: Bremen fährt Rad bis zum Mond und zurück ... 33
Landkreis Lüneburg sucht „Umsteiger des Monats" ... 33

Alltagsradverkehr

Projekte für freie Lastenräder erobern Niedersachsen und Bremen ... 34
Wärmebildkamera: Länger Grün für Radfahrende in Oldenburg ... 35
„TeamRad" verbreitet „RADLIEBE" in Oldenburg ... 35
Weiterbau Radschnellweg Osnabrück-Belm ... 36
Burgdorf: 690 neue Fahrradbügel für das Gymnasium ... 36
Fahrrad macht Schule! ... 36
Wirtschaft für sicheren Verkehr in Osnabrück ... 37
Osnabrück: Bau der ersten Protected Bike Lane ... 37
Deutscher Fahrradpreis – Preisträger in Niedersachsen und Bremen ... 38
Beispiele der Radwegefinanzierung ... 38
Finanzspritzen für die kommunale Radverkehrsförderung ... 39

Radtourismus

„Wir brauchen nicht die 100. Froschkönigroute, sondern Qualität!" ... 40
Radtouristen – die nicht mehr so unbekannten Wesen ... 42
Fahrradbusse in Niedersachsen ... 44
Wesermarsch ist ADFC-RadReiseRegion ... 44
Radurlaub „auf Rezept" ... 45
Gut genutztes Preisgeld ... 45
Radweg Deutsche Einheit in Niedersachsen ... 45

Sonstiges

Gute Ideen rund ums Fahrrad ... 46
Kontakte ... 47

Foto: Stadt Wolfenbüttel

Seite 9

Zertifikat „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“

Das Land Niedersachsen zertifizierte 2018 die Stadt Wolfenbüttel und den Landkreis Wolfenbüttel als „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“.

Neue AGFK-Mitglieder

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK) konnte seit ihrer Gründung im Jahr 2015 ihre Mitgliederzahl verdoppeln. Die AGFK umfasst aktuell 52 Mitgliedskommunen. 2018 traten sechs Kommunen der AGFK bei. Die Stadt Hemmingen wurde als 50. AGFK-Mitglied durch Minister Dr. Bernd Althusmann im feierlichen Rahmen begrüßt.

Seite 14

Foto: Stefan Koch/AGFK

Abbildung: k. design/AGFK

Seite 24

Schwerpunktthema: Fahrradparken

Wer mit dem Fahrrad unterwegs ist, braucht auch eine gute Fahrradabstellanlage. Das Schwerpunktthema dieser Broschüre zeigt, wie gute und komfortable Fahrradabstellmöglichkeiten aussehen können. Eine Grafik veranschaulicht das Thema Fahrradparken und bringt zentrale Aspekte auf den Punkt.

Kommunikation

Um mehr Menschen auf das Fahrrad zu bewegen, muss an verschiedenen Stellschrauben gedreht werden. Eine der wichtigen Stellschrauben ist Kommunikation. Von Flyer und Onlinepräsenz über Kampagnen bis hin zu Veranstaltungen: erfolgreich sind diese nur dann, wenn bestimmte Grundregeln bei der Planung und Ausführung beachtet werden. Ein Fahrradkommunikationsprofi erläutert die wichtigsten „Gänge“ der Kommunikation.

Seite 30

Foto: Tobias Hase/Green City Experience

Radverkehr in Niedersachsen

Niedersachsen ist ein Fahrradland! Mit einem Modal Split-Anteil von 15 Prozent und damit dem größten Modal Split-Anteil unter den Flächenländern in Deutschland, macht es in Niedersachsen Spaß, Fahrrad zu fahren. Über 7,5 Millionen Haushalte haben in Niedersachsen ein Fahrrad und auch mit den straßenbegleitenden Radwegen liegt Niedersachsen, was die prozentuale Ausstattung angeht, mit an der Spitze. Um den Radverkehr auch weiterhin voranzubringen, wurde mit der Vereinsgründung der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen (AGFK) im Jahr 2015 ein wichtiger Grundstein für die Weiterentwicklung des Radverkehrs in Niedersachsen gelegt. Die gemeinsame Arbeit mit der AGFK und dem Land Bremen ist zu einem wichtigen Baustein in der Radverkehrsarbeit des Landes Niedersachsen geworden.

Dies hat dazu geführt, dass wichtige Meilensteinprojekte gemeinsam auf den Weg gebracht werden konnten. Dazu zählen neben der Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen" die jährliche Fachtagung „Fahrradland Niedersachsen – Bremen" sowie diese Broschüre. Dieser Artikel soll einen kurzen Überblick mit wichtigen Informationen zur Radverkehrsförderung im Jahr 2018 geben.

Entwicklung des niedersächsischen Radwegenetzes

Im Zuge von Bundes- und Landesstraßen gibt es in Niedersachsen ein sehr dichtes Streckennetz von Radwegen. Insbesondere in den topografisch wenig bewegten Regionen in Niedersachsen, im Norden und Nordwesten, ist die Ausstattungsquote von Außerortsradverkehrsanlagen an Bundesstraßen sehr hoch. Neben den klassischen Radwegen an klassifizierten Straßen gibt es auch in einem nennenswerten Umfang Parallelführungen auf Wirtschaftswegen bzw. im nachgeordneten Straßennetz. Im Zuge von Ortsumgehungen werden nur im Ausnahmefall Radverkehrsanlagen geplant, da der Radverkehr auch weiterhin durch die Ortslagen geführt wird. Insofern ist eine hundertprozentige Ausstattung der klassifizierten Straßen mit Radwegen kaum möglich.

Insgesamt gibt es in Niedersachsen rund 3.000 Kilometer Radwege an Bundesstraßen (63 Prozent der Bundesstraßen) sowie rund 4.600 Kilometer Radwege an Landesstraßen (58 Prozent der Landesstraßen). Etwa 80 Prozent dieser Radverkehrsanlagen liegen außerorts.

Trotz dieses bundesweit sehr hohen Ausstattungsgrades gibt es natürlich noch Streckenabschnitte bzw. Lückenschlüsse, in denen Radverkehrsanlagen fehlen. So gibt es langfristige Überlegungen für zusätzliche Radverkehrsanlagen mit einer Länge von rund 550 Kilometern an Bundesstraßen. Für Landesstraßen gibt es im Radwegekonzept 2016 einen „vordringlichen Bedarf" von rund 450 Kilometern sowie einen „weiteren Bedarf" von rund 1.250 Kilometern.

Trotz der teilweise schwierigen Planungen war es möglich, in den letzten Jahren durchschnittlich rund 16 Kilometer Radwege an Bundesstraßen und 8 Kilometer an Landesstraßen zu bauen. Weiterhin wurden, in Zusammenarbeit mit den Kommunen, rund 15 Kilometer als Gemeinschaftsradwege an Landesstraßen realisiert.

Mehr Geld für die Erhaltung und den kommunalen Radwegeneubau

Im Entwurf des Landeshaushaltes für 2019 ist nach vielen Jahren der Stagnation eine deutliche Erhöhung des sogenannten „Landesstraßenbauplafonds" ausgewiesen. Sofern der Landtag den Haushalt 2019 in dieser Form verabschiedet, stehen dann landesweit rund 15 Millionen Euro mehr für die Erhaltung von Fahrbahnen und Radwegen der Landesstraßen zur Verfügung. Davon profitiert auch die Erhaltung der vorhandenen Radwege. Gleichzeitig soll ein Sonderprogramm für Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen mit weiteren 15 Millionen Euro aufgelegt werden, das neben den Fahrbahnen auch die Radwege berücksichtigt.

Durch das in diesem Jahr verabschiedete Gesetz zur Verstetigung der Förderung nach dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) wurden die Mittel für den kommunalen Straßenbau um 50 Prozent von ca. 49 Millionen Euro auf 75 Millionen Euro erhöht. Auch die Förderung des kommunalen Radwegeneubaus wird davon profitieren.

Radschnellwege

Im urbanen Umfeld gibt es seit einigen Jahren verstärkte Bemühungen, den Radverkehr als Alternative zum ÖPNV und motorisierten Individualverkehr auch für den Alltags- und Berufsverkehr verstärkt zu aktivieren. Dabei geht es nicht um Radwege an Straßen im innerstädtischen Bereich, sondern um einen neuen Typ Verkehrsweg. Radschnellverbindungen, zu denen auch die Radschnellwege gehören, verbinden Stadtteile oder Nachbargemeinden auf längeren Abschnitten direkt und möglichst ohne Umwege. Sie zeichnen sich durch eine große Breite – in der Regel vier Meter – und eine Bevorrechtigung des Radverkehrs aus. Niedersachsen fördert aktiv dieses qualitätsorientierte Angebot für einen umweltgerechten, urbanen Modal Split allein im Doppelhaushalt 2017/2018 mit über 12 Millionen Euro. Das Angebot soll weiter ausgebaut und mit der vom Bund zugesagten Förderung von Radschnellwegen kombiniert werden. Neben dem bundesweit ersten betriebenen und sehr erfolgreichen

Foto: Dankmar Alrutz, PGV-Alrutz

Straßenbegleitender Radweg an der L 813 im Landkreis Friesland.

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

Die Broschüre „Sicher auf dem Fahrrad" wurde intensiv überarbeitet und erscheint mit neuer Hintergrundfarbe.

Radschnellweg in Göttingen gibt es vier weitere kommunale Projekte in Osnabrück, Hannover, Braunschweig und Göttingen, die aktiv bereits in der Planungsphase mit einem erheblichen Kostenanteil gefördert werden sollen.

Um den Bau von Radschnellwegen zu beschleunigen, wurden Landesmittel im Rahmen eines Sonderprogramms Radschnellwege in Höhe von 12,35 Millionen Euro ab 2017 in den Haushalt eingestellt. Die Förderbedingungen wurden mit einem Fördererlass für kommunale Radschnellwege festgelegt. In Niedersachsen werden neben den investiven auch planerische Kosten gefördert. Es können zunächst nur ausgewählte Projekte mit einem hohen Grad an Vorplanungsreife eine Landesförderung erhalten. Zusätzlich sollen möglichst breit gestreut Radschnellwege in Niedersachsen entstehen, um die Mobilitätsvorteile dieses relativ neuen Verkehrsweges nutzen zu können.

Auch der Bund fördert Radschnellwege in der Straßenbaulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände. Die Finanzhilfen des Bundes sollen dem Betrachtungszeitraum des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 entsprechen. Zunächst werden jährlich 25 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Der niedersächsische Anteil liegt bei 10,6 Prozent (ca. 2,62 Millionen Euro) jährlich. Die mögliche niedersächsische Gesamtfördersumme liegt bei 33,4 Millionen Euro. Die Förderkriterien sind in einer Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern ausgehandelt worden. Die Verwaltungsvereinbarung ist im Oktober 2018 in Kraft getreten.

Fahrradmobilitätskonzept

Mit der Erarbeitung des Fahrradmobilitätskonzepts wurde im Jahr 2017 begonnen. In einem intensiven Beteiligungsprozess mit den Radverkehrsakteuren in Niedersachsen wurde eine Vision für das Fahrradland Niedersachsen entwickelt, der Status quo der ganzheitlichen Radverkehrsförderung ermittelt sowie Ziele und mögliche Handlungsempfehlungen für die zukünftige Radverkehrsförderung abgeleitet.

Das Fahrradmobilitätskonzept liegt als Gutachterbericht vor. Im Koalitionsvertrag hat die Landesregierung folgendes formuliert: „SPD und CDU wollen das Fahrradmobilitätskonzept schrittweise umsetzen und die notwendige Ausstattung vorhalten." Im nächsten Schritt wird zu bewerten sein, welche der vorgeschlagenen Maßnahmen in welcher Reihenfolge vor dem Hintergrund der vorhandenen Ressourcen bearbeitet werden sollen.

Sicher auf dem Fahrrad

Die Broschüre „Sicher auf dem Fahrrad" ist ein wichtiger Baustein für die Mobilitätsbildung an Schulen. Sie dient dazu, die Schülerinnen und Schüler auf die Radfahrprüfung in der Grundschule vorzubereiten. In einer Arbeitsgruppe findet ein jährlicher Austausch statt, um die Broschüre anzupassen und immer wieder aktuell zu gestalten. Auch in diesem Jahr hat es eine Anpassung gegeben. Die neue Broschüre erscheint frisch in neuer Farbe und kann jederzeit bei den Publikationen auf den Internetseiten des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung kostenfrei bestellt werden.

- www.mw.niedersachsen.de

Text/Kontakt: Anja Heuck,
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
anja.heuck@mw.niedersachsen.de

Foto: Niedersächsisches Kultusministerium

Kooperationsprojekt „Mobi-Kekse“ der Firma Bahlsen mit den Schülerfirmen „Chill-Café“ und „Happy Breakfast“.

Foto: Projekt Fotoklasse MVI-BBS Hannover

Bei einem Workshop lernten Schülerinnen und Schüler die industrielle Produktion von Backwaren kennen.

Mobilität in aller Munde – „Mobi-Kekse“

Alles hat mit einer Anfrage begonnen: „Hallo, gibt es Schülerfirmen, die Backwaren herstellen?“ Sehr schnell hatten die zwei Schülerfirmen „Happy Breakfast“ und „Chill-Café“ spontan zugesagt, sich an dem Projekt „Mobi-Kekse“ zu beteiligen. Das Besondere: Es handelt sich bei den nachhaltigen Schülerfirmen um eine Förderschule mit dem Schwerpunkt Geistige Entwicklung und um eine Realschule. Außerdem hat sich die Firma Bahlsen auf das Abenteuer eingelassen und gemeinsam mit den Schülerfirmen ein Konzept für die „Mobi-Kekse“ entwickelt.

Die Grundlage für den Schülerworkshop bildete der Baustein des Curriculums Mobilität „Verbrauchen und verbraucht werden“. Indem sich die Schülerinnen und Schüler u. a. mit Rezeptur, Preiskalkulation, Design, Sicherheit und Hygiene beschäftigten, haben Sie viel über die industrielle Produktion und deren Mobilitätsverständnis gelernt. Auf der Backstraße von Bahlsen lernten sie die industrielle Produktion von Backwaren dann real kennen. Durch die gemeinsame Arbeit konnte Inklusion wie selbstverständlich erlebt werden. Das Engagement aller am Projekt Beteiligten ist hier besonders hervorzuheben und ihnen allen ist dafür herzlich zu danken.

Es hat nicht lang gedauert, und die „Mobi-Kekse“ waren in aller Munde. Die Schülerinnen und Schüler konnten ihre selbstkreierten Kekse in ihren Schulen und verschiedenen öffentlichen Veranstaltungen gut verkaufen und das „Mobi-Keks-Projekt“ auf großer Bühne unter Beteiligung des Niedersächsischen Kultusministers vorstellen. Das Projekt wird auf den Fachtagungen Mobilität präsentiert und die Mobi-Kekse im Catering angeboten. Damit nicht genug: Die „Mobi-Kekse“ der zweiten Generation werden ab Herbst 2018 in den Backstuben der beiden Schülerfirmen auf Bestellung hergestellt. Weitere Informationen und die Möglichkeit zur Bestellung der Mobi-Kekse finden Sie unter

- *www.curriculummobilitaet.de*.

Text/Kontakt: Marina de Greef, Niedersächsisches Kultusministerium *marina.degreef@mk.niedersachsen.de*

Mit dem Rad zur Schule

In der derzeitigen Diskussion um das Elterntaxi besteht breites Einvernehmen: Das Elterntaxi ist selten die beste Lösung für den Schulweg. Oftmals ist es besser, wenn die Schülerinnen und Schüler mit ihren Freundinnen und Freunden zu Fuß zur Schule gehen, Rad fahren oder im Schulbus zur Schule gelangen. Es ist wichtig für Kinder und junge Menschen, ihren Lebensraum zu erkunden und Verantwortung zu übernehmen. Kinder sollten daher schon sehr zeitig fit für den Straßenverkehr gemacht werden. Sicherheitsbedürfnis, Zeitdruck am Morgen oder auch Bequemlichkeit lassen einige Eltern jedoch manchmal doch eher das Auto nutzen. Meistens ist der Schulweg – wenn er geübt wurde – jedoch durchaus zu Fuß oder mit dem Rad zu bewältigen.

Die Praxis zeigt, dass schon Grundschulkinder vom konsequenten Radfahrtraining besonders profitieren und im Schonraum schnell lernen, ihr Fahrrad sicher zu beherrschen. Ein Kind, das sicher im Sattel sitzt, kann sich besser auf den Straßenverkehr konzentrieren. Daher sollten die Schulen und die Eltern mit ihren Kindern das Radfahren einüben. Je eher sie damit anfangen, desto eher gelingt es, die Radfahrkompetenz bei Kindern auszubilden.

Hier setzt auch das Projekt „2Rad-Profi“ auf der Grundlage des Curriculums Mobilität an: Dieses wird zurzeit in einer Arbeitsgruppe entwickelt, die sich aus Lehrkräften, Vertreterinnen und Vertretern der Fachberatungen Mobilität und der Polizei, aus außerschulischen Akteuren, Verbänden wie der Landesverkehrswacht und anerkannten Lernorten mit dem Schwerpunkt Mobilitätzusammensetzt. Kooperationspartner sind das Niedersächsische Kultusministerium und das Niedersächsische Landesinstitut für schulische Qualitätsentwicklung.

Bausteine für die Jahrgänge eins bis zehn sollen Lehrkräften Impulse und Sicherheit für den Unterricht und für Projekte rund um das „2Radfahren in der Schule“ geben. Das Themenspektrum reicht vom Rollerfahren bis zum motorisierten Zweirad, von Gesundheit und Sport bis hin zu Technik und verändertem Mobilitätsverhalten. Weitere Themen sind u. a. rechtliche Rahmenbedingungen und eine „2Radfreundliche Schule“. Neben der Verkehrssicherheit werden gerade in den höheren Jahrgängen der Lernbereich der nachhaltigen Mobilität und die Radverkehrsförderung Schwerpunkte bilden.

- *www.curriculummobilitaet.de*

Text/Kontakt: Marina de Greef, Niedersächsisches Kultusministerium *marina.degreef@mk.niedersachsen.de*

Weiterentwicklung der Zertifizierung

Seit 2016 verleiht das Land Niedersachsen Zertifikate „Die Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“. Den Antrag auf Zertifizierung können ausschließlich Mitgliedskommunen der AGFK Niedersachsen/Bremen stellen. Dazu müssen sie ein umfangreiches Antragsformular ausfüllen und sich der Bewertung durch eine Jury stellen.

Die Zertifizierung wird jedes Jahr weiterentwickelt. Dabei werden sowohl die Antragsformulare als auch das Verfahren auf den Prüfstein gestellt.

Zwei wichtige Neuerungen werden 2020 in Kraft treten, umso, um so eine ausreichende Vorlaufzeit zu ermöglichen: Ab 2020 muss sich ein politisches Gremium (Stadtrat, Kreistag, Verwaltungsausschuss, Bauausschuss) in öffentlicher oder nichtöffentlicher Sitzung mit der Antragstellung befasst haben. Die AGFK - Geschäftsstelle erarbeitet einen Vorschlag für eine Verwaltungsvorlage. Darüber hinaus dürfen ab dem Jahr 2020 das Radverkehrskonzept oder ein ähnliches Konzept (z. B. Klimaschutzteilkonzept) nicht älter als zehn Jahre sein.

Auch in diesem Jahr wurden die Antragsformulare überarbeitet. Dabei wurden einige Fragestellungen und Bewertungen inhaltlich weiterentwickelt und die Bewertungen angepasst.

Zukünftig erhalten die Kommunen eine Rückmeldung zum Zertifizierungsverfahren. Durch eine Ampeldarstellung (mit fünf Lichtern) zu den Kategorien und Unterkategorien. Durch die Visualisierung kann einfach erfasst werden, wie gut die Kommunen in den einzelnen Feldern aufgestellt sind. Die Ampeldarstellung ergänzt die textlichen Rückmeldungen.

Auch kommunale Zusammenschlüsse sind Mitglieder in der AGFK: Neben dem Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB; ehemals Zweckverband Großraum Braunschweig, ZGB) als Gründungsmitglied der AGFK ist dies seit dem Jahr 2018 auch der Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e. V. Diese beiden Institutionen sind nicht mit Kommunen vergleichbar: Es gibt nur wenige bis gar keine hoheitliche Tätigkeiten, die diese Zusammenschlüsse zu leisten haben. Deshalb kann das bisherige Zertifizierungsverfahren nur in geringen Teilen übertragen werden. Das Verfahren für kommunale Zusammenschlüsse wurde daher angepasst. Kommunale Zusammenschlüsse können zukünftig als „Impulsgeber für die Fahrradmobilität“ ausgezeichnet werden.

Rezertifizierung

Im Jahr 2016 haben die ersten Kommunen das Zertifizierungsverfahren „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ durchlaufen. Vier der sieben Antragsteller wurden damals auf Vorschlag der Jury durch das Land Niedersachsen ausgezeichnet. Grundsätzlich wird die Zertifizierung für fünf Jahre ausgesprochen, so dass die ersten Kommunen ihre Zertifikate für den Zeitraum 2017 bis 2021 erhielten.

Um auch im Anschluss daran das Zertifikat tragen zu dürfen, ist eine Rezertifizierung durch die Jury erforderlich. Auch dafür müssen die Kommunen einen Antrag beim Land stellen. Der Ablauf der Rezertifizierung unterscheidet sich in einigen Punkten von der erstmaligen Zertifizierung.

Die Antragstellung erfolgt anhand der üblichen Antragsformulare (Kommunen bis 20.000 Einwohner, Kommunen ab 20.000 Einwohner) in der dann aktuellen Form. Wichtig bei der Antragstellung zur Rezertifizierung ist insbesondere die Darstellung der entwickelten Maßnahmen in dem Zeitraum seit der Erstzertifizierung.

Die bisherigen Verfahrensschritte, Vorbewertung, Klärung von Rückfragen und Vorbereisung bleiben unverändert. Eine Bereisung durch die Jury wird in der Regel jedoch entfallen. Bei einer ausreichend guten Vorbewertung des Antrags wird die Kommune zu einer Präsentation nach Hannover eingeladen. Anschließend spricht die Jury eine Empfehlung aus, ob die Kommune rezertifiziert werden soll oder nicht.

Die Präsentationen durch die Kommunen werden im Winterhalbjahr stattfinden. Damit wird die Antragsfrist für die Rezertifizierung auf den 31. August festgelegt. (Die Antragsfrist für die Erstzertifizierung verbleibt beim 31. Januar). Um eine ununterbrochene Zertifizierung zu erreichen, ist beispielsweise für die Kommunen, die von 2017 bis 2021 zertifiziert wurden, die Antragstellung zum 31. August 2020 notwendig.

Text: Edwin Süselbeck
Kontakt: Anja Heuck, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
anja.heuck@mw.niedersachsen.de
Edwin Süselbeck, AGFK-Geschäftsstelle
edwin.sueselbeck@agfk-niedersachsen.de

Zertifizierte Kommunen

2017 bis 2021
- Landkreis Grafschaft Bentheim
- Landeshauptstadt Hannover
- Region Hannover
- Stadt Oldenburg

2018 bis 2022
- Stadt Hameln
- Stadt Lingen
- Stadt Osnabrück

2019 bis 2023
- Stadt Wolfenbüttel
- Landkreis Wolfenbüttel

Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen

Dieses Logo dürfen Kommunen verwenden, die als „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ ausgezeichnet sind.

zertifiziert von
2019 – 2023

Stadt Wolfenbüttel

Das Stadtbild der Renaissancestadt Wolfenbüttel wird zunehmend nicht nur durch die rund 600 Fachwerkhäuser in der Altstadt geprägt, sondern auch vom Radverkehr. Für die knapp 54.000 Einwohner bieten die kompakte Stadtstruktur und die – trotz der Lage im nördlichen Harzvorland – überwiegend fahrradfreundliche Topografie gute Bedingungen für die Fahrradnutzung. Dies haben weite Teile der Bevölkerung bereits erkannt.

Die positive radverkehrliche Entwicklung baut auf dem im Jahr 2014 beschlossenen Radverkehrskonzept auf. Hierin sind drei wichtige Ziele verankert:

- Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split von 15 Prozent im Jahr 2013 auf 20 Prozent im Jahr 2020,
- Halbierung der Unfallzahlen und die nun erreichte
- Zertifizierung zur „Fahrradfreundlichen Kommune Niedersachsen“.

Das in der Stadt spürbare fahrradfreundliche Klima kann schon heute als Indiz für den bisherigen Erfolg bei der Erreichung der weiteren Zielsetzungen gewertet werden. Wichtige Grundlage zur Schaffung des fahrradfreundlichen Klimas ist das Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit aus dem Jahr 2015. Es sieht vor, bis 2020 jährlich neue Zielgruppen und Themen als Schwerpunkte zu setzen. Bereits im Jahr 2015 wurden so die eigene Verwaltung und Politik für das Thema der Radverkehrsförderung sensibilisiert und motiviert. Im Jahr 2016 wurden die Bildungseinrichtungen wie Kitas, Schulen und Hochschulen gezielt mit einer Kampagne angesprochen. Im Jahr 2017 folgten die Pendlerinnen und Pendler als Zielgruppe, für das Jahr 2018 steht das Thema „Kultur“ im Fokus. In den kommenden Jahren werden die Themen „Einkaufen“ sowie „Ältere Menschen und Fahren mit Handicap“ Schwerpunkte der Kampagne sein.

Wie wirkungsvoll Kampagnen mit diesen Schwerpunktsetzungen sind, zeigen u. a. die laufenden Schulprojekte in Wolfenbüttel. In der jüngeren Vergangenheit haben sich aus dem Kampagnenbaustein „FahrRad zur Schule“ heraus u. a. Mobilitätswochen, Arbeitsgemeinschaften zum Radverkehr und eine schulische Fahrradwerkstatt entwickelt, die mit VeloWorxx – der lokalen Fahrradwerkstatt des ADFC – zusammenarbeitet. Auch ein eigener Schulfuhrpark mit Fahrrädern fördert die Radnutzung der Schülerinnen und Schüler, die zwischen verschiedenen Schulstandorten pendeln müssen. Darüber hinaus sind mehrere Radschulwegpläne entstanden. An einem Gymnasium wird zudem ein Seminarfach angeboten, das Radfahren mit sozialem Engagement verknüpft. Die Radverkehrsbeauftragte der Stadt ist bei diesen Projekten Ansprechpartnerin für die Schulen und wird auch direkt in die Projekte einbezogen.

Mit großem Erfolg ist seit dem Jahr 2015 Stadtradeln fest im Veranstaltungskalender der Stadt verankert und trägt dazu bei, dass das Radfahren immer mehr in den Fokus der gesamten Öffentlichkeit rückt. Neben betrieblichen Teams sind auch die Kommunalpolitiker regelmäßig beteiligt. Die Stadt fördert die Teilnahme am Stadtradeln durch eigene Wettbewerbe bzw. verlost attraktive Preise unter den Teilnehmenden. Der Erfolg spiegelt sich in kontinuierlich steigenden Teilnehmerzahlen wider. Darüber hinaus tragen der umfangreiche Internetauftritt der Stadt und das Angebot an Werbeartikeln wie z. B. Sattelschonern dazu bei, das Thema Radverkehr in der öffentlichen Wahrnehmung zu platzieren.

Dass die Politik die Radverkehrsförderung in Wolfenbüttel mitträgt, zeigt aber nicht nur die regelmäßige, hohe Teilnahme der Kommunalpolitiker am Stadtradeln. Für viele Politikerinnen und Politiker ist es auch über den Stadtradeln-Zeitraum hinaus ganz selbstverständlich, zu den Stadtratssitzungen mit dem Fahrrad zu kommen. Dass die engagierte Radverkehrsförderung in Wolfenbüttel politisch verankert ist, zeigt sich auch daran, dass die Zahl von Anträgen der Politik zu radverkehrlichen Themen wie Schutzstreifen oder Piktogramm-Ketten wächst und die Berücksichtigung der radverkehrlichen Belange bei konkreten Planungsvorhaben offensiv eingefordert wird. Hiermit ist eine notwendige Voraussetzung für die Umsetzung der ambitionierten Ziele im Radverkehrskonzept geschaffen worden.

Insbesondere bei größeren Veranstaltungen wirbt Wolfenbüttel ausdrücklich um die Anreise mit dem Fahrrad. Wenn in der Folge mehr

Foto: Edwin Süselbeck/AGFK

Die Bereisung der Jury startete nach dem theoretischen Teil am Stadtmarkt.

Besucherinnen und Besucher mit dem Rad kommen, stellt sich die Frage, wie die Fahrräder anspruchsgerecht abgestellt werden können. Wolfenbüttel hat hierfür mobile Fahrradabstellanlagen angeschafft, die bei Bedarf schnell auf- bzw. abgebaut werden können. Die Anlagen erfreuen sich bei Veranstaltern und Besuchern gleichermaßen großer Beliebtheit.

Mit dem Fahrradparken befasst sich die Stadt aber nicht nur im Zusammenhang mit Veranstaltungen. Aktuell wurde eine Grundlagenerfassung zum Fahrradparken in der Innenstadt sowie entlang der Buslinie 420 nach Braunschweig erstellt. Hiermit wurde u. a. die Grundlage für das geplante Gesamtkonzept zum Fahrradparken in der Stadt sowie für die geplanten B+R-Anlagen am Bahnhof geschaffen.

Wolfenbüttel sucht auch innovative Wege. So sind zwei Projekte, jeweils in Kooperation mit dem Landkreis Wolfenbüttel, in Vorbereitung, die dem Radverkehr neue Impulse geben sollen. Mit dem Projekt E-Bike-Pendeln sollen Berufstätige darin unterstützt werden, ihren alltäglichen Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad zurückzulegen. Hierfür wurden kooperierende Unternehmen im Landkreis gesucht, deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sich für einen Monat ein E-Bike ausleihen können. Eine Evaluierung soll dazu beitragen, die Erfahrungen und Wirkungen für weitere Projekte nutzbar zu machen. Bis Mai 2019 soll das Projekt zunächst laufen, dann wird entschieden, ob es weitergeführt wird oder nicht. Zum Auftakt haben sich vier Unternehmen gemeldet, die mit je zwölf Teilnehmerinnen und Teilnehmern den Versuch wagen.

Die große Herausforderung der Zukunft wird in Wolfenbüttel sein, dem zunehmenden Radverkehr eine ausreichend dimensionierte und anspruchsgerechte Wegeinfrastruktur zu bieten.

Um die verschiedenen Projekte – insbesondere im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation – erfolgreich durchzuführen, ist nicht nur eine engagierte Verwaltung erforderlich, sondern das Zusammenwirken vieler. Dementsprechend hat sich in Wolfenbüttel ein Netzwerk entwickelt, welches gemeinsam den Radverkehr nach vorne bringen möchte. Mit großem Engagement wird die Stadt hierbei vom ADFC unterstützt, aber auch Schulen, Einzelhandel, Unternehmen, touristische Unternehmen oder die Politik tragen – oft aus eigenem Antrieb heraus – zur Radverkehrsförderung bei.

Foto: Edwin Süselbeck/AGFK

Die „Große Schule“ erhielt eine anspruchsgerechte Fahrradabstellanlage.

Foto: Edwin Süselbeck/AGFK

Auch an Bushaltestellen befinden sich gute Fahrradbügel.

Text: Elke Willhaus, PGV-Alrutz
Kontakt: Valerie Dubiel, Stadt Wolfenbüttel
valerie.dubiel@wolfenbuettel.de

Abbildung: OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

Der Radschulwegplan enthält neben der Karte Erläuterungen zu Gefahrenstellen (Aufmerksamkeitspunkte), wichtige Verkehrsregeln und Tipps zum verkehrssicheren Fahrrad.

Die Jury beeindruckte …

das große Engagement, mit dem die Stadt in den vergangenen Jahren die Radverkehrsförderung voranbrachte. Ein gutes Netzwerk in der engagierten Verwaltung sowie die Zusammenarbeit mit Verbänden, Unternehmen, Einzelhandel und Schulen und die Unterstützung durch die Politik prägen das fahrradfreundliche Klima.

Als herausragend sieht die Jury die Aktivitäten im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit an, die konzeptionell verankert ist und sich durch jährliche Schwerpunktthemen auszeichnet.

Eine große Herausforderung bleibt aus Jurysicht der Ausbau der Wegeinfrastruktur. Hier gilt es, den angestrebten Zuwächsen im Radverkehrsaufkommen zukünftig gerecht zu werden.

zertifiziert von
2019 – 2023

Landkreis Wolfenbüttel

Der ländlich geprägte Landkreis Wolfenbüttel bietet seinen rund 120.000 Bewohnerinnen und Bewohnern eine hohe Lebensqualität bei einer vergleichsweise geringen Anzahl an Arbeitsplätzen. Hieraus erwächst für den Landkreis eine besondere Herausforderung, denn die Zahl der Pendelnden in die umliegenden Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg ist hoch.

Um die hohe Lebensqualität weiter aufrechtzuerhalten und gleichzeitig auch die Mobilität im ländlichen Raum sicherzustellen, arbeitet der Landkreis an der Mobilitätswende. Entwickelt werden neue Ideen und konkrete Angebote, die dazu beitragen, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu stärken. Hierfür wurden ambitionierte Ziele gesetzt. Für den Radverkehr heißt dies, dass der derzeit bei 13 Prozent liegende Radverkehrsanteil am Modal Split bis zum Jahr 2025 auf mindestens 20 Prozent gesteigert werden soll. Für den öffentlichen Verkehr und den Radverkehr gemeinsam soll im gleichen Zeitraum ein Modal-Split-Anteil von mindestens 30 Prozent erreicht werden. Daraus wird deutlich, dass die Verkehrswende mit der Stärkung des multimodalen Verkehrs angestrebt wird.

Die Mobilitätsstrategie des Landkreises ist Teil einer Gesamtstrategie, die dazu beitragen soll, die notwendigen Voraussetzungen für die Mobilitätswende zu schaffen. Die Gesamtstrategie verfolgt die drei Ziele:

1. **Mehr Zeit für Menschen:**
   Der Landkreis setzt auf ein Miteinander und Füreinander in der Bevölkerung.
2. **Besser statt mehr**:
   Der Landkreis setzt auf Qualität statt Quantität.
3. **Das Lokale gewinnt an Bedeutung:**
   Der Landkreis setzt auf das Lokale und damit auch auf kurze Wege.

Diese Ziele stehen in unmittelbarer Wechselwirkung mit den generellen Fragen der Mobilität und der Stärkung des Radverkehrs. Somit ist auch das 2004 verabschiedete Radverkehrskonzept, welches im Jahr 2013 fortgeschrieben wurde, Teil der angestrebten Mobilitätswende. Für das Jahr 2018 ist eine weitere Fortschreibung geplant, die die Themen E-Mobilität und Radschnellverbindungen stärker berücksichtigen wird. Auch andere Fragestellungen wurden im Landkreis bereits als Teilkonzepte des Radverkehrskonzeptes erstellt und bieten eine Grundlage für das kommunale Handeln. Bisher liegen die Teilkonzepte „Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des ÖPNV“, „Flächendeckendes Beschilderungskonzept“ sowie „Fahrradrastanlagen an Radfernwegen“ vor.

Foto: Edwin Süselbeck/AGFK

Am Bahnhof Schöppenstedt präsentieren Vertreter des Landkreises die Umbaupläne.

Im Landkreis Wolfenbüttel wird der Zusammenarbeit mit anderen besonderer Raum gegeben. Vor allem mit der Stadt Wolfenbüttel und dem Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) sowie dem ADFC wird eng zusammengearbeitet. Daraus erwachsen auch immer neue Projekte wie z. B. das E-Bike-Pendeln. Zur Stärkung des Berufsradverkehrs im Landkreis initiierten der Landkreis und die Stadt Wolfenbüttel gemeinsam dieses Projekt mit dem Ziel, mehr Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer dazu zu animieren, mit dem E-Bike oder Pedelec zur Arbeit zu fahren. Um auf das Projekt aufmerksam zu machen und Kooperationspartner unter den ortsansässigen Unternehmen zu finden, wurde im April 2018 für interessierte Unternehmen ein Workshop angeboten. Angestrebt wird, dass Stadt und Landkreis den beteiligten Unternehmen zwölf E-Bikes oder Pedelecs zur Verfügung stellen. Die Beschäftigten können dann vier Wochen lang die Räder testen. Eine Projektförderung aus dem Zukunftsfonds Asse ist bereits bewilligt. Die Projektlaufzeit ist von August 2018 bis Frühjahr 2019 vorgesehen.

Ebenfalls Ergebnis der intensiven Zusammenarbeit zwischen Stadt und Landkreis ist die für 2019 geplante Verkehrssicherheitskampagne, die auf ein Jahr ausgelegt ist. Sie hat zum Ziel, die Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden mit Hilfe von Plakaten und Flyern zu erhöhen.

Neben der Zusammenarbeit mit den Kommunen ist dem Landkreis die Beteiligung der eigenen Bevölkerung wichtig. So wirkt er intensiv bei AUNO DOMO (Autonome Dorfmobilität) des Büros merkWATT (Braunschweig) mit. In diesem zunächst auf drei Jahre angelegten und vom Land Niedersachsen geförderten Projekt entwickeln engagierte Menschen in drei Dorfregionen mit professioneller Unterstützung systemische Bausteine, welche die Mobilität im ländlichen

Foto: Erwin Sijselbeck/AGFK

Verschwenkungen oder unvorhersehbare Hindernisse werden für Radfahrende durch Baken deutlich gesichert.

Das Projekt AUNO DOMO hat das Ziel, die Mobilität im ländlichen Raum nachhaltiger zu gestalten.

Raum nachhaltig verbessern. Das Projekt hat in verschiedener Weise Bezug zum Radverkehr. Auf der einen Seite kamen von den Projektbeteiligten Hinweise zu Wünschen und Defiziten in der Infrastruktur. Auf der anderen Seite beinhaltet AUNO DOMO Vorhaben wie „Faltfahrrad und ÖPNV“ zur Überwindung der ersten und letzten Meile sowie die Bereitstellung von verschiedenen Typen von Leihfahrrädern zum persönlichen Testen. Weiterhin sind Fahrradverleihsysteme geplant, die mit dem neu aufgebauten dörflichen Teilauto-System verknüpft werden sollen. Durch Kontakte zum Projekt „Autonome Fahrräder“ der Universität Magdeburg können weitere Projektbausteine hinzukommen. Die TU Braunschweig nutzt AUNO DOMO für wissenschaftliche Untersuchungen von Potenzialen des Fahrrades in ländlichen Räumen.

Die Aufgabe zur Erhaltung der Radverkehrsinfrastruktur nimmt der Landkreis in besonderer Weise wahr. Neben einer jährlichen Zustandsbewertung des Radverkehrsnetzes wird alle fünf Jahre eine Komplettbewertung auf Basis einer Kamerabefahrung durchgeführt. Die Ergebnisse sind Grundlage für die Bauplanung, Schadensanalyse und Instandhaltung.

Zur besseren Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV werden mehrere Bahnhöfe im Landkreis ausgebaut. Aktuell werden die Bahnhöfe Schöppenstedt und Börßum umgebaut. Die Anbindung an das Radverkehrsnetz sowie ein qualitativ und quantitativ hochwertiges Angebot an Fahrradabstellanlagen sind Teil der Planungen. Eine Weiterentwicklung zu Mobilitätsstationen ist vorgesehen. Diese Projekte sind auch gute Beispiele für die Zusammenarbeit mit dem ADFC, der den Landkreis beraten hat. Weitere Angebotsverbesserungen im Bereich Bike + Ride konnten durch das 1.000-Bügel-Programm des RGB geschaffen werden. Der Landkreis konnte hierüber an zahlreichen Bushaltestellen ein neues Angebot realisieren.

Text: Elke Willhaus, PGV-Alrutz
Kontakt: Christoph Löher,
Landkreis Wolfenbüttel
c.loeher@lk-wf.de

Foto: PGV-Alrutz

Die Jury ist im Rahmen der Bereisung multimodal unterwegs.

Die Jury beeindruckte …

…, dass der Radverkehr nicht isoliert gefördert wird, sondern insbesondere die Vernetzung der Verkehrsmittel im Fokus steht. Dies zeigt sich u. a. im Ausbau der Bike+Ride-Angebote und dem geplanten E-Bike-Pendeln, womit die Berufspendler in besonderer Weise berücksichtigt werden. Besonderer Erwähnung bedarf in diesem Zusammenhang auch das Modellvorhaben zur autonomen Dorfmobilität (AUNO DOMO).

Für die Zukunft regt die Jury den weiteren Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur – auch unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit – und die Umsetzung der geplanten Vorhaben an. Die Zusammenarbeit des Landkreises Wolfenbüttel mit der Stadt Wolfenbüttel ist hervorragend, die Zusammenarbeit mit allen kreisangehörigen Kommunen sollte nach diesem Vorbild intensiviert werden.

Die neuen AGFK-Mitgliedskommunen

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK) konnte seit ihrer Gründung im Jahr 2015 ihre Mitgliederzahl verdoppeln. Die AGFK umfasst aktuell 52 Mitgliedskommunen. 71 Prozent der Bevölkerung in Niedersachsen und Bremen leben in einer Mitgliedskommune der AGFK. Das zeigt eindrucksvoll, dass Radverkehr in Niedersachsen und Bremen ein zentraler Baustein in der Verkehrspolitik ist und viele Städte und Gemeinden mit gutem Beispiel vorangehen.

Die AGFK bietet den Kommunen ein Netzwerk, um sich gegenseitig auszutauschen und zu unterstützen, gemeinsam Lösungen und Positionen zu erarbeiten, Öffentlichkeitsarbeit zentral zu entwickeln und lokal zu nutzen sowie Lobbyarbeit pro Radverkehr zu betreiben.

2018 traten die Stadt Haselünne, die Stadt Hemmingen, der Landkreis Nienburg/Weser, die Gemeinde Wallenhorst, die Stadt Wilhelmshaven und der Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen der AGFK bei.

Sie alle heißt die AGFK herzlich willkommen. Auf den nächsten Seiten stellen sich die neuen Mitglieder vor.

Wie wird eine Kommune AGFK-Mitglied?

Grundsätzlich kann jede Kommune in Niedersachsen und Bremen Mitglied werden. Voraussetzung für eine Mitgliedschaft ist die Erfüllung der folgenden Kriterien:

- Es muss eine politische Beschlussfassung zur Grundsatzentscheidung für die kommunale Radverkehrsförderung vorliegen.
- Die Kommune muss eine feste Ansprechperson innerhalb der Kommunalverwaltung für den Radverkehr benennen und dies nach außen kommunizieren.
- Die Kommune muss darauf hinarbeiten, die Voraussetzungen für die Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ zu erfüllen.
- Die Kommune muss bereit sein, in der AGFK mitzuarbeiten und sie zu unterstützen, beispielsweise durch die aktive Teilnahme an der Mitgliederversammlung, dem ständigen Arbeitskreis Radverkehr und einer thematischen Arbeitsgruppe oder durch die Bereitschaft zur Unterstützung bzw. Ausrichtung von Veranstaltungen und Ähnlichem.
- Die Kommune muss den Mitgliedsbeitrag der AGFK zahlen.

Flecken Harsefeld

Der Flecken Harsefeld liegt 60 Kilometer westlich von Hamburg auf der Stader Geest. Auf einer Fläche von 52 km² leben etwa 13.500 Einwohnerinnen und Einwohner, mit steigender Tendenz. Aufgrund der günstigen Verkehrslage sind Pendlerinnen und Pendler mit der Bahn in einer Stunde im Zentrum Hamburgs. Am Harsefelder Bahnhof sind 150 Fahrradstellplätze und 72 abschließbare Fahrradboxen aufgestellt, um mehr Berufspendlerinnen und -pendler aufs Fahrrad zu bringen. Aktuell wird eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke gebaut, die den Norden und den Süden Harsefelds verbinden und die Nutzung von Fahrrädern im Alltagsverkehr erhöhen soll. Um die Brücke optimal in die bestehende Infrastruktur mit einzubinden, wird parallel ein ganzheitliches Radverkehrskonzept erstellt. Ziel für 2019 ist außerdem, am Stadtradeln teilzunehmen.

Auch ein Radfernweg geht durch den historischen Marktflecken und seinen Klosterpark: Der „Mönchsweg“ führt von Bremen kommend auf über 1.000 Kilometern durch Niedersachsen und Schleswig-Holstein bis nach Dänemark. Weiterhin gibt es rund um Harsefeld vier eigene und vier Landkreis-Radrouten.

Im Jahr 2019 gibt es neben den neuen Fahrradprojekten noch eine 1050-Jahr-Feier. Vom Bau einer Burg im Jahr 969 und eines Klosters in 1101 n. Chr. gibt es Nachweise, die heute noch im Klosterpark zu sehen sind. Aber nicht nur historisch ist Harsefeld ein besonderer Flecken, sondern auch wegen seiner Infrastruktur und Familienfreundlichkeit: Als einzige Eissporthalle zwischen Hamburg und Bremerhaven zieht die Eissporthalle Harsefelds in den Wintermonaten 70.000 Besucherinnen und Besucher pro Jahr aufs Eis. In den Sommermonaten gibt es dort coole Veranstaltungen. Nebenan befindet sich eines der besten Freibäder der Region. Direkt durch den Ort ziehen sich einige „grüne Bänder“, die raus in die Natur führen: ins geschützte Auetal, in den Steinbeckwald oder in den Urwald Braken.

Der Flecken Harsefeld ist Mitglied der AGFK geworden, um die Entwicklung im Radverkehr voranzubringen und sich mit anderen Gemeinden auszutauschen. Hierbei geht es auch darum, neue Impulse und Ideen umzusetzen.

Text/Kontakt: Anja Bruns, Flecken Harsefeld
anja.bruns@harsefeld.de

Foto: Andreas Dittmer

Flecken Harsefeld: Fahrradfahrende unterwegs durch den Klosterpark Harsefeld.

Foto: Stadt Haselünne

Stadt Haselünne: Radweg Alte Sögeler Landstraße in Haselünne Lohe.

Stadt Haselünne

Die Stadt Haselünne ist die junge Stadt an alten Straßen.

Schon im 12. Jahrhundert führte eine alte Heerstraße durch das Gebiet der Stadt Haselünne. Heute treffen sich in Haselünne die Bundesstraßen 213 und 402, die in Teilen die Europastraße 233 bilden, die als Verbindungsachse zwischen den niederländischen Städten Amsterdam und Rotterdam und den deutschen Hansestädten Bremen und Hamburg sowie dem gesamten Ostseeraum mit Skandinavien und den baltischen Staaten fungiert.

Haselünne hat 14.000 Einwohner und liegt im ländlich strukturierten Landkreis Emsland. Im Landkreis Emsland und im Erholungsgebiet Hasetal wurde in den vergangenen Jahrzehnten der Fahrradtourismus mit erheblichem Aufwand sehr erfolgreich aufgebaut. Allein der Hasetal-Rad-Wanderweg bringt jährlich 105.000 Radfahrer nach Haselünne und durch die Kleinstadt hindurch.

Als wesentliche Aspekte der bisherigen Radverkehrsförderung wurde der Ausbau von Radwegen in der Innenstadt und in den 15 Ortschaften gefördert. Hierbei standen sowohl touristische Aspekte als auch die innerörtliche Erreichbarkeit im Fokus der Stadt Haselünne. Sämtliche Ortschaften sind über ausgebaute Radwege mit dem Innenstadtgebiet Haselünnes verbunden. Überörtliche Radwege führen in die Nachbargemeinden und erfüllen für die Bürger eine Ortsverbindungsfunktion. Die Stadt Haselünne ist seit jeher bemüht, die Qualität der vorhandenen Radwege zu steigern.

Die Stadt Haselünne erwartet für die Zukunft eine deutliche Zunahme des Radverkehrsanteils. Hierbei gilt es, insbesondere die innerörtlichen Potenziale für den Radverkehr zu nutzen. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten stehen jedoch häufig nur in begrenztem Rahmen Verkehrsflächen für die Bereitstellung von Radwegen zur Verfügung.

Von der Mitgliedschaft in der AGFK erhofft sich die Stadt Haselünne, Impulse für den Radverkehrsausbau in innerörtlichen und außerörtlichen Lagen zu erhalten sowie Fördermöglichkeiten für die Finanzierung dieser Projekte zu erschließen.

Text/Kontakt: Martin Pohlmann,
Stadt Haselünne
pohlmann@haseluenne.de

Stadt Hemmingen

Die Stadt Hemmingen liegt am südlichen Rand der Landeshauptstadt Hannover. Hemmingen ist flächenmäßig die kleinste Gemeinde in der Region Hannover und hat zurzeit ca. 19.500 Einwohner. Die unmittelbare Nähe zur Landeshauptstadt und viele idyllische Wegeverbindungen durch die südliche Leinemasch bieten viel Potenzial für den Radverkehr.

Mit dem vom Rat im Jahr 2015 beschlossenen Radverkehrskonzept hat sich Hemmingen das ehrgeizige Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil von ca. 12 Prozent im Jahr 2011 auf 18 Prozent bis zum Jahr 2025 zu steigern.

Seit diesem Beschluss konnten bereits diverse Maßnahmen aus den Handlungsfeldern Radverkehrsinfrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit und Service angegangen werden. Weitere befinden sich in Umsetzung bzw. Planung. So wurden drei Fahrradstraßen eingerichtet, ein wichtiger Schul- und Freizeitweg ausgebaut und an der Bundesstraße 3 läuft ein Modellversuch zur Ausleuchtung des Radweges mit Solarleuchten.

Neben diversen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende, auch in Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern für die Regions-, Landes- und Bundesstraßen im Stadtgebiet, liegt der Fokus im Jahr 2018 auf der Umgestaltung des Außengeländes der städtischen Gesamtschule. Im Zuge der Arbeiten werden 800 Plätze für Fahrräder an der Schule geschaffen. Diese Maßnahme wird auch im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums gefördert.

Dies gelang auch dank der tatkräftigen Unterstützung der ADFC-Ortsgruppe Hemmingen-Pattensen, die sich mit vielfältigen Aktionen um den Radverkehr verdient macht. Projekte in Kooperation mit der Stadt sind etwa eine Fahrrad-Selbsthilfewerkstatt auf dem Gelände einer Unterkunft für Geflüchtete und das Lastenrad Hannah, das kostenfrei ausleihbar ist.

Die Stadt Hemmingen ist der AGFK beigetreten, um sich mit anderen Kommunen zur Radverkehrsförderung auszutauschen und Anregungen zu diesem Thema zu erhalten. Ziel ist es, in absehbarer Zeit als „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ zertifiziert zu werden.

Text/Kontakt: Axel Schedler,
Stadt Hemmingen
axel.schedler@stadthemmingen.de

Foto: Stadt Hemmingen

Das Team der ADFC-Selbsthilfewerkstatt.

Foto: Landkreis Nienburg/Weser

Landkreis Nienburg/Weser:
Das Team Radverkehr mit Meike Rohlfing (Radverkehrsbeauftragte) und Marco Behrens

Foto: Landkreis Nienburg/Weser

Gemeinde Wallenhorst:
Eröffnung der ersten Fahrradstraße im Landkreis Osnabrück.

Landkreis Nienburg/Weser

Der Landkreis Nienburg/Weser mit seinen rund 121.000 Einwohnern, verteilt auf einer Fläche von rund 1.400 km², gehört zur Mittelweserregion und ist geprägt durch ein Muster von Wasser-, Wiesen-, Moor- und Waldlandschaften. Die Kreisstadt Nienburg bildet mit mehr als 31.000 Einwohnern das Zentrum.

Die Weichen für eine fahrradfreundliche Zukunft wurden 1980 mit der Einleitung der Radwegebedarfsplanung gestellt. 2005 hat der Kreis auf Grundlage eines Planungskonzeptes ein rund 1.200 km langes Radverkehrsnetz ausgewiesen. Dessen Rückgrat bildet der Weser-Radweg. 2007 haben Kreis und Gemeinden eine Zielvereinbarung zur nachhaltigen Förderung des Radverkehrs abgeschlossen, die derzeit erneuert wird.

Die Teilnahme am damaligen Landeswettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen 2007" war die Initialzündung, um viele Projekte anzuschieben, wie Fahrradkurse für Erwachsene und das „Netzwerk Radwegepaten". Dazu wurde eine Radverkehrsbeauftragte berufen. Seitdem trifft sich der ständige „Arbeitskreis Radverkehr" u. a. mit Vertretern des Kreises, der Gemeinden, der Bauhöfe, der Mittelweser-Touristik GmbH und des ADFC.

2007 bis 2015 hat der Kreis im Zuge der Qualitätsoffensive Weser-Radweg den Radfernweg durch zahlreiche Ausbaumaßnahmen erneuert. Er erhielt mittlerweile eine Vier-Sterne-Klassifizierung. Auswertungen der fest und mobil installierten Zählstellen zeigen, dass über 30.000 Radfahrende jährlich auf dem Weser-Radweg bei Nienburg unterwegs sind. Ziel ist es, die fachlichen Qualitätsstandards auch in die Fläche zu tragen. 2017 wurde das Netz gutachterlich überprüft und Handlungsbedarf bei Führung und Wegweisung aufgezeigt. Der Zustand ist in einem Online-Schilderkataster dokumentiert.

Im Mittelpunkt der Radverkehrsstrategie des Kreises steht der Vernetzungsgedanke. Daher bietet die Mitgliedschaft in der AGFK den Verantwortlichen eine wertvolle Plattform für den überregionalen Erfahrungsaustausch und die Entwicklung innovativer Ideen.

Text/Kontakt: Meike Rohlfing,
Landkreis Nienburg/Weser
radfahren@kreis-ni.de

Gemeinde Wallenhorst

Die Gemeinde Wallenhorst liegt im geografischen Mittelpunkt des Landkreises Osnabrück und grenzt nördlich an die Großstadt Osnabrück. Sie besteht aus fünf Ortschaften, in denen insgesamt 23.125 Einwohner auf einer Fläche von 47 km² leben. Aufgrund ihrer Lage direkt an der A 1 spielen Pendlerbeziehungen eine bedeutende Rolle. Mehr als 7.500 Pendlerinnen und Pendler verlassen die Gemeinde auf ihrem Weg zum Arbeitsplatz, von denen über die Hälfte nach Osnabrück pendelt. Die Zahl der Einpendlerinnen und Einpendler liegt bei ungefähr 4.100, wobei auch hier die meisten aus Osnabrück kommen.

Um den Umstieg auf das Fahrrad zu erleichtern, wurde eine Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg von Wallenhorst nach Osnabrück erstellt, die der zehn Kilometer langen Strecke ein hohes Nutzerpotenzial sowie eine gute Umsetzbarkeit der Regelstandards bescheinigt. Ein Teilstück dieses Radschnellweges hat die Gemeinde Wallenhorst in ihrem Ortsteil Lechtingen mit der Einrichtung einer 1,6 km langen Fahrradstraße sowie des fahrradfreundlichen Umbaus eines Knotenpunktes bereits umgesetzt. Ziel ist es, mittelfristig den gesamten Radschnellweg zu realisieren.

2016 wurde eine gemeindeweite Bürgerbefragung zu Mängeln in der Radverkehrsinfrastruktur durchgeführt, bei der sehr häufig die uneinheitliche Radverkehrsführung in den zwölf Kreisverkehren im Gemeindegebiet kritisiert wurde. Ein Planungsbüro analysierte die Defizite aller Kreisverkehre und zeigte Optimierungsmöglichkeiten auf. 2018 wird nun der erste der am stärksten kritisierten Kreisverkehre radverkehrsfreundlich umgebaut.

Aktionen wie die Teilnahme am Stadtradeln oder verkehrspolitische Radtouren stoßen in der Gemeinde Wallenhorst auf großes Interesse. Da neben der Radverkehrsführung in den Kreisverkehren zahlreiche weitere Verbesserungen an der Radverkehrsinfrastruktur eine große Rolle spielen, wird 2018 mit der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes begonnen.

Wallenhorst ist Mitglied in der AGFK, um den hohen Stellenwert des Radverkehrs in der Gemeinde hervorzuheben. Durch eine stärkere Vernetzung möchte die Gemeinde den Erfahrungsaustausch intensivieren, um für die vielfältigen Belange des Radverkehrs zielgerichtete Lösungen zu finden.

Text/Kontakt: Stefan Sprenger,
Gemeinde Wallenhorst
stefan.sprenger@wallenhorst.de

Stadt Wilhelmshaven

Die Stadt Wilhelmshaven ist mit rund 80.000 Einwohnern eines der Oberzentren an der Nordseeküste und Teil der Metropolregion Bremen-Oldenburg. Wilhelmshaven ist geprägt von seiner Lage am Wasser: Die Stadt ist nicht nur Deutschlands größter Marinestandort, sondern bietet mit dem JadeWeserPort auch einen Tiefwasserhafen.

Der Radverkehr spielt in Wilhelmshaven traditionell eine große Rolle. Die Wege im Stadtgebiet sind kurz und mit Ausnahme von Brücken und Deichen steigungsfrei. Jüngere und ältere Wilhelmshavener nutzen das Rad genauso wie die zahlreichen Besucherinnen und Besucher der Stadt. Die Radverkehrsförderung ist allerdings lange nicht in dem Maße beachtet worden, wie es angemessen gewesen wäre. So wurde immer wieder Kritik vor allem an der schlechten Oberflächenbeschaffenheit vieler Radwege und der lückenhaften Wegweisung laut.

2011 hat die Stadt Wilhelmshaven ein Radverkehrskonzept erstellen lassen. Der Radverkehrsanteil ist darin mit 15 Prozent angegeben. In den vergangenen Jahren hat die Stadt insbesondere die Verkehrssicherheit erhöht, zudem hat sie Wege im Grünen angelegt und Lückenschlüsse hergestellt. 2013 wurde der Runde Tisch Radverkehr etabliert. Mit der Schellingstraße entstand 2015 die erste Fahrradstraße Wilhelmshavens und 2018 trat die Stadt der AGFK bei. Im Zuge des Beitritts konnten die Mittel für den Radwegebau deutlich erhöht und das touristische Knotenpunktwegweisungssystem aufgebaut werden. Die Stadt Wilhelmshaven nahm 2018 zum fünften Mal an der Kampagne Stadtradeln teil.

Für einen effizienteren Mitteleinsatz sollen zeitnah Hauptrouten identifiziert und gezielt verbessert werden. Dies soll mit einer besseren Wegweisung einhergehen. Für 2019 ist zudem der Bau einer Radstation am Bahnhof geplant.

Von der Mitgliedschaft in der AGFK erhofft sich die Stadt insbesondere einen stärkeren Austausch mit anderen Kommunen und ein deutliches Signal hin zur „Fahrradstadt Wilhelmshaven".

Text/Kontakt: André Lachmund,
Stadt Wilhelmshaven
andre.lachmund@wilhelmshaven.de

Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen

Der Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e. V. ist ein freiwilliger Zusammenschluss von Städten, Gemeinden, Samtgemeinden und Landkreisen in der Region Bremen. Das Mitgliedsgebiet erstreckt sich über eine Fläche von 3.030 km² und zählt rund 1,05 Mio. Einwohner. Der Radverkehrsanteil der Kommunen liegt zwischen acht und 24 Prozent, fünf der 28 Mitglieder sind ebenfalls in der AGFK vertreten. Ziel des Kommunalverbundes ist es, über die Arbeit an gemeinsamen Projekten die Region als Ganzes weiterzuentwickeln.

Eingebettet in die landschaftliche Vielfalt aus Geestrücken, Marschen und Mooren ist die Region Bremen traditionell attraktiv für den Freizeitradverkehr. Neben Radfernwegen wie dem Weserradweg bietet das vom Kommunalverbund und der Stadt Bremen entwickelte Wegenetz des Grünen Rings gute Möglichkeiten für Naherholung und Radtourismus.

Damit das Radfahren künftig auch im Alltag noch selbstverständlicher wird, erarbeiten die Verbundsmitglieder mit dem „Regionalen Mobilitätskonzept: Radverkehr" derzeit die Grundlage für ein regionsweites Alltagswegenetz. Dieses zeigt auch potenzielle Radschnellverbindungen auf. Zur kommunikativen Begleitung des Themas fand im August 2018 eine Fachtagung „Pendeln mit dem Rad" statt.

Sowohl Alltags- als auch Freizeitradverkehr finden zu großen Teilen über Gemeindegrenzen hinweg statt. Ein Anliegen des Kommunalverbunds ist es, die Schaffung eines gut funktionierenden, regionalen Radverkehrssystems voranzutreiben, das zur Erhöhung der Lebens- und Wohnqualität in den einzelnen Kommunen beiträgt und die Zusammenhänge innerhalb der vielfältigen Region erfahrbar macht.

Der Kommunalverbund ist Mitglied in der AGFK, weil er an der landesweiten Diskussion zur Weiterentwicklung des Radverkehrs teilnehmen und Radverkehr auch auf der regionalen Ebene als zukunftsfähige Form der Mobilität fördern will. Den Beitritt der gesamten Region Bremen sieht der Verbund – unabhängig von der Mitgliedschaft der einzelnen Städte und Gemeinden – außerdem als Beitrag zur generellen Stärkung der Radverkehrsinteressen in Niedersachsen und Bremen.

Text/Kontakt: Susanne Krebser, Nina Hippel,
Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen
krebser@kommunalverbund.de,
hippel@kommunalverbund.de

Foto: Stadt Wilhelmshaven

Stadt Wilhelmshaven:
Angenehmes Radfahren im Wilhelmshavener Kurpark.

Foto: Susanne Krebser

Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen:
Urbane Alltagsmobilität

Neues von der AGFK

50. AGFK-Mitgliedskommune

Die AGFK gewinnt weiterhin laufend neue Mitglieder. Mit ihrem Beitritt treffen die Kommunen eine klare Entscheidung für mehr Radverkehr und engagieren sie sich so gemeinsam für mehr Lebensqualität und Klimaschutz.

2018 hat die AGFK in Bezug auf die Mitgliederzahl einen Meilenstein erreicht: Dr. Bernd Althusmann, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung und AGFK-Schirmherr, ehrte gemeinsam mit AGFK-Vorstandsmitglied Thimo Weitemeier den Beitritt der Stadt Hemmingen als 50. AGFK-Mitgliedskommune. Der zu diesem Anlass an die Stadt Hemmingen überreichte Fahrradbügel in schnittiger Fahrradform steht nun präsent vor dem Hemminger Rathaus.

„Die heutige Ehrung verdeutlicht, dass der Radverkehr ein zentraler Baustein der Verkehrspolitik ist und niedersächsische Städte, Gemeinden und Landkreise mit gutem Beispiel vorangehen“, erklärte Minister Dr. Althusmann anlässlich der Überreichung des Bügels.

Seit ihrer Gründung im Jahr 2015 hat sich die Mitgliederzahl der AGFK verdoppelt. Inzwischen haben sich 52 Kommunen in der AGFK zusammengeschlossen. 70,9 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Niedersachsens und Bremens leben damit in einer AGFK-Mitgliedskommune.

Neue Mitarbeiterinnen

Die AGFK-Geschäftsstelle wurde im Jahr 2018 um zwei Halbtagskräfte personell aufgestockt: Anna-Maria Besold und Ilona Krause unterstützen nun AGFK-Geschäftsführer Edwin Süselbeck bei den vielfältigen Aufgaben. Vor ihrer Anstellung bei der AGFK hat Frau Besold bei der Deutschen Bundesstiftung Umwelt gearbeitet und anschließend ein niedersachsenweites Klimaschutzprojekt für Jugendliche und junge Erwachsene geleitet. Frau Krause war bisher im Bereich Kommunikation und Radverkehr unter anderem für den ADFC tätig.

Neuer Auftritt der AGFK

Durch die zusätzliche Unterstützung in der Geschäftsstelle konnte der öffentlichkeitswirksame Auftritt der AGFK weiter entwickelt werden. Eine Messestellwand, ein bespannter Counter, zwei Roll-Ups, eine Beach-Flag und ein AGFK-Flyer konnten bereits realisiert werden.

Der Flyer gibt interessierten Entscheidungsträgern einen Überblick über die Vorteile einer Mitgliedschaft bei der AGFK.

Der neue AGFK-Flyer kann bei der Geschäftsstelle bestellt werden..

Mit dem neuen AGFK-Messestand auf Tour

Gleich zwei bundesweit bedeutende Radverkehrsveranstaltungen fanden dieses Jahr in Niedersachsen statt: der KommunalRadKongress und die Fahrradkommunalkonferenz.

Zum 3. Deutschen KommunalRadKongress lud am 19. September der Deutsche Städte- und Gemeindebund nach Göttingen ein. Hier kam erstmals der neue AGFK-Messestand zum Einsatz, an dem das Team der AGFK-Geschäftsstelle für Gespräche und Fragen zur Verfügung stand. Der neue Stand lockte zahlreiche Teilnehmerinnen und Teilnehmer – hauptsächlich Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen – zum Gespräch. Auch der neue AGFK-Werbeflyer hatte hier Premiere.

Die Fahrradkommunalkonferenz wird jährlich veranstaltet und richtet sich vorwiegend an kommunale Vertreterinnen und Vertreter.

Foto: Stefan Koch/AGFK

Ehrung der 50. AGFK-Mitgliedskommune: Minister Dr. Bernd Althusmann (rechts) und AGFK-Vorstandsmitglied Thimo Weitemeier (links) überreichen an Bürgermeister Claus-Dieter Schacht-Gaida und an MdL Kerstin Liebert einen Fahrradbügel.

Foto: mehle-hundertmark.de

Ilona Krause und Anna-Maria Besold bilden gemeinsam mit Edwin Süselbeck das Team der AGFK-Geschäftsstelle.

Foto: dannull-mediendesign.de

Der neue AGFK-Flyer und weitere AGFK-Print-Medien.

Foto: mehle-hundertmark.de

Der neue AGFK-Messestand kam in Göttingen zum ersten Mal zum Einsatz.

Foto: Arnac Garbe/AGFK

Trotz eisiger Temperaturen wurden die Lastenräder zur Probefahrt genutzt.

Im Jahr 2018 fand die Konferenz am 19./ 20. November in Osnabrück statt. Ausgerichtet wird sie von der Fahrradakademie des Deutschen Instituts für Urbanistik. Hier präsentierte sich die AGFK ebenfalls mit einem Messestand und freute sich über die zahlreichen Gespräche am Rande des offiziellen Programms.

Finanzielle Unterstützung erhielt der KommunalRadKongress auch durch das Land Niedersachsen, den Landkreis und die Stadt Göttingen. Die Fahrradkommunalkonferenz wurde auch durch das Land sowie den Landkreis und die Stadt Osnabrück inanziell unterstützt.

Neu: Poster zum Fahrradparken

In der Mitte dieser Broschüre befindet sich erstmals eine von der AGFK mit der Medienagentur K.design entwickelte illustrierte Infografik. Sie trägt den Titel „Gut abgestellt – Zentrale Aspekte des Fahrradparkens“ und liefert neben einer Übersicht vielfältiger Formen von Fahrradabstellanlagen einen kompakten Überblick zum Thema.

Das entsprechende Poster im DINA-2-Format kann bei der AGFK-Geschäftsstelle bestellt werden. Für AGFK-Mitglieder ist der Bezug kostenfrei.

Fachtagung mit Ministerfachgespräch und Mitgliederversammlung

Gemeinsam mit dem Land Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen lud die AGFK auch dieses Jahr wieder zur Fachtagung „Fahrradland Niedersachsen-Bremen“. Diese fand am 27. August 2018 in Wolfenbüttel unter dem Titel „Den Alltagsverkehr aufs Rad bringen“ statt. 180 Teilnehmerinnen und Teilnehmer kamen zusammen und tauschten sich zu verschiedenen Themen des Radverkehrs aus. Ein vielseitiges Programm lieferte Hintergrundinfos und spannende Impulse (mehr auf Seite 28/29).

Im Anschluss an die Fachtagung fand zudem die AGFK-Mitgliederversammlung statt, bei der diesmal zahlreiche kleinere Satzungsänderungen auf der Tagesordnung standen und gemeinsam verabschiedet werden konnten.

Zuvor diskutierte Minister Dr. Bernd Althusmann in einem Fachgespräch mit Vertreterinnen und Vertretern von AGFK-Mitgliedskommunen über Fragen rund um den Radverkehr (mehr auf Seite 21).

„Ich entlaste Städte – Lastenrad sucht Testpilot“

Die Modellvielfalt bei Lastenrädern ist inzwischen sehr beeindruckend. Gleich zwanzig unterschiedliche Lastenräder waren bei einer gemeinsamen Veranstaltung der AGFK mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg vor Ort, wurden fachkundig vorgestellt und konnten probegefahren werden. Der Frühlingsanfang hatte am 1. März 2018 Hannover noch nicht erreicht, so dass der Outdoorteil der Veranstaltung bei knackigen -4 bis -6°C bewältigt wurde.

Im Warmen wurde anschließend das Thema theoretisch aufbereitet und das Projekt „Ich entlaste Städte – Lastenrad sucht Testpilot“ vorgestellt. Bei diesem Projekt können sich Firmen und öffentliche Einrichtungen für einen rund drei monatigen Lastenradtest bewerben, um im praktischen Einsatz die Vorteile dieses nachhaltigen Transportmittels selbst zu erfahren. Vier Lastenradnutzer aus dem gewerblichen Bereich berichteten von ihren Erfahrungen und standen für Rückfragen zur Verfügung.

Austauschtreffen STADTRADELN

Viele AGFK-Kommunen beteiligen sich mit großem Erfolg am Wettbewerb STADTRADELN, bei dem für Lebensqualität, Radförderung und Klimaschutz in die Pedale getreten wird. Die AGFK organisierte ein Treffen, um sich über Fragen rund um STADTRADELN auszutauschen.

Dabei wurden auch viele Ideen und Erfahrungen geteilt, wie die Teilnehmerzahlen in den einzelnen Kommunen noch weiter gesteigert werden können.

AGFK-Polittalks

Während die bisherigen AGFK-Polittalks jeweils unter dem Motto „Radmobil in der Stadt“ standen, fand am 22. Oktober 2018 der erste regionale Polittalk „Radmobil in der Region“ statt. Kooperationspartner war der Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e. V., der in Bremen und Umland aktiv ist.

Auf dem Podium diskutierten in drei Diskussionsrunden Vertreterinnen und Vertreter des

Foto: Marcus Lorenczat

Polittalks finden regelmäßig an unterschiedlichen Orten in Niedersachsen/Bremen statt.

Kommunalverbunds, der Arbeitnehmerkammer Bremen und der AGFK.

Insbesondere standen Pendlerinnen und Pendler im Fokus der Diskussion, die sich auch um Radschnellverbindungen drehte. Verschiedene Meinungen bildeten sich bei der Frage heraus, wie die Prioritäten zwischen der Schaffung von Radschnellverbindungen und dem Abbau von Barrieren im bestehenden Netz gesetzt werden sollen. Die Diskussion umfasste auch Fragestellungen zu Lückenschlüssen, fehlenden Brücken und Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Die Serie der Polittalks wird fortgesetzt. Interessierte AGFK-Mitgliedskommunen können sich für eine Ausrichtung eines Polittalks in ihrer Kommune bewerben.

Gespräche mit Landtagsfraktionen

Mit der Landtagswahl 2017 änderten sich viele Zuständigkeiten bei den Landtagsfraktionen. So wechselten fast durchgängig die verkehrspolitischen Sprecherinnen und Sprecher der Landtagsfraktionen.

Um den Kontakt zur Politik zu intensivieren, hat die AGFK 2018 eine Reihe von Einzelgesprächen mit Landtagsabgeordneten begonnen, in denen ein Austausch über das Themenfeld Radverkehr stattfindet.

Zertifizierung „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen 2018“

2018 wurden mit der Stadt Wolfenbüttel und dem Landkreis Wolfenbüttel zwei weitere AGFK-Mitgliedskommunen als „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ vom Land Niedersachsen zertifiziert (mehr auf den Seiten 9–13). Das Verfahren der Prüfung organisiert weiterhin die AGFK.

Treffen der Arbeitsgemeinschaften

Neben der AGFK Niedersachsen/Bremen gibt es auch in vielen weiteren Bundesländern Arbeitsgemeinschaften Fahrradfreundlicher Kommunen. Die Arbeitsgemeinschaften sind gut untereinander vernetzt und treffen sich ein- bis zweimal im Jahr zu einer gemeinsamen Sitzung, um Synergieeffekte zu nutzen von den gegenseitigen Erfahrungen zu profitieren. Besonders intensiv tauscht sich die AGFK Niedersachsen/Bremen darüber hinaus mit den drei anderen großen Arbeitsgemeinschaften in Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen aus.

Arbeitskreise

In den AGFK-Arbeitskreisen kommen die Radverkehrsverantwortlichen aus den Mitgliedskommunen zusammen und arbeiten an verschiedenen Themen. Der Ständige Arbeitskreis Radverkehr (St. AK RV) beschäftigte sich 2018 unter anderem mit stationslosen Bikesharing-Systemen und Protected Bike Lanes bzw. geschützten Radfahrstreifen.

Darüber hinaus gibt es vier Unterarbeitskreise (UAK), die innerhalb des vergangenen Jahres jeweils mehrfach tagten: Das sind die Unterarbeitskreise Infrastruktur/Radverkehrsanlagen (UAK Infra), Landkreise/Region Hannover/kommunale Zusammenschlüsse (UAK LK), Öffentlichkeitsarbeit (UAK ÖA) und Radschnellverbindungen (UAK RSV). Neue Teilnehmende aus den Mitgliedskommunen sind jederzeit herzlich willkommen.

Bei ihren Treffen arbeiten die Unterarbeitskreise an verschiedenen Themen. Der UAK Öffentlichkeitsarbeit entwickelt aktuell eine Kommunikationskampagne zu Fahrradstraßen in Niedersachsen. Hier geht es um die Stärkung der Wahrnehmung der Fahrradstraßen und ihrer Funktion in der Bevölkerung. Unterstützt wird der Arbeitskreis hierbei durch eine erfahrene Agentur.

Der UAK Landkreise beschäftigte sich mit Austauschformen auf Landkreisebene, der UAK Infrastruktur mit der Erstellung einer Baustellenbroschüre für Niedersachsen und Bremen und der UAK Radschnellverbindungen entwickelte ein Positionspapier zur einheitlichen Gestaltung von Radschnellverbindungen.

Im Rahmen einer Exkursion hat sich der UAK RSV außerdem mit praktischen Fragen, die sich rund um Planung, Bau und Betrieb eines Radschnellweges ergeben, beschäftigt: Während der Befahrung des fertigen eRadschnellwegs in Göttingen und des im Bau bzw. in Planung befindlichen Teilstücks konnten anhand konkreter Beispiele einige Herausforderungen diskutiert werden. Auch verkehrsrechtliche Fragestellungen wurden erörtert.

Text/Kontakt: Anna-Maria Besold/ Ilona Krause/Edwin Süselbeck, AGFK
info@agfk-niedersachsen.de

Fachgespräch mit Minister Dr. Bernd Althusmann

Im Anschluss an die Fachtagung „Fahrradland Niedersachsen-Bremen“ am 27. August 2018 in Wolfenbüttel trafen sich Vertreterinnen und Vertreter der anwesenden AGFK-Mitgliedskommunen zu einem exklusiven Fachgespräch mit Dr. Bernd Althusmann, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung. Rund 70 Personen nahmen an dem Treffen teil.

Wie sieht der Verkehr der Zukunft aus? Diese Frage leitete das Gespräch ein. Mit Blick auf die Rolle des Radverkehrs betonte Minister Dr. Althusmann, dass Niedersachsen mit 15 % Radverkehrsanteil bundesweit bereits vorne dabei sei. Um jedoch in Deutschland eine Spitzenposition einzunehmen, müsse sich das Land weiter anstrengen. Dies sei auch besonders mit Blick auf die Verbesserung der Luftqualität in den Städten wünschenswert, für die das Land sich einsetzt. Hierzu könne das Fahrrad beitragen, das gerade für kurze Distanzen eine gute Lösung sei.

Ein Mobilitätsgesetz durch einen Volksentscheid, wie es in Berlin durchgesetzt wurde, bezeichnete Minister Dr. Althusmann für Niedersachsen als nicht sinnvoll, da die Berliner Verhältnisse nicht übertragbar seien. Primär liege das daran, dass Berlin ein Ballungszentrum sei, Niedersachsen hingegen ein Flächenland. Zudem stehe er für Bürokratieabbau. Er plädierte dafür, dass anstelle eines eigenen Mobilitätsgesetzes gute bestehende Ansätze ausgebaut und gefördert werden sollten.

In Bezug auf das Fahrradmobilitätskonzept, das derzeit vom Land erarbeitet wird, betonte Minister Dr. Althusmann, dass es ihm wichtig sei, eine starke regionale Aufstellung zu fördern, wie im Beispiel von Osnabrück/Emsland, wo die Radwege stark ausgebaut wurden. Für weitere Regionen mit Potenzial sollen Mittel bereitgestellt werden. Auf die Frage nach weniger gut ausgebauten Regionen erklärte Minister Dr. Althusmann, dass nach dem derzeitigen Haushaltsentwurf im Jahr 2019 insgesamt 15 Millionen Euro für den Neubau von Radwegen an Landesstraßen zur Verfügung gestellt werden sollen. Besonders wichtig sei dabei, die Metropolregionen mit dem Umland zu verknüpfen. Die weitere Förderung des Leuchtturmprojekts Radschnellwege sagte Minister Dr. Althusmann zu, hier stehen 12,35 Mio. Euro weiterhin zur Verfügung.

Auch das Thema „Arbeit und Mobilität“ wurde angesprochen. Minister Dr. Althusmann teilte die Ansicht, dass das Fahrrad hierbei eine wichtige Rolle spiele und betonte auch die Verantwortung der Arbeitgeber, ihren Beitrag zu leisten.

Die Veränderung des Modal Splits betrachtet Minister Dr. Althusmann als eine Folge des veränderten Verkehrsverhaltens der jungen Menschen, welches die Verkehrspolitik verändern wird. Das eigene Auto stehe hier nicht mehr im Fokus. Dementsprechend würde die Nachfrage nach anderen Verkehrsangeboten steigen.

Als das Gespräch auf Fahrradabstellanlagen kam, nannte der Minister die niederländische Regelung, dass in Fahrradstationen ein Fahrrad die ersten 24 Stunden kostenlos geparkt werden kann, „sehr geschickt“. Als spannend bezeichnete Minister Dr. Althusmann neue Ansätze wie vollautomatische Fahrradparkhäuser.

Herr Minister Dr. Althusmann bezeichnete die AGFK als Botschafterin des Landes, um die Kommunen zu motivieren. Er sehe sie als den besten Hebel, Radverkehrsförderung attraktiv zu machen. Die Mitgliedschaft in der AGFK und die Zertifizierung zur „Fahrradfreundlichen Kommune Niedersachsen“ seien seiner Ansicht nach starke Anreize für Kommunen, sich im Radverkehr gut aufzustellen.

Das größte Potenzial, um die Mobilitätskultur von der Autozentriertheit in Richtung Nachhaltigkeit zu verändern und den Radverkehr zu fördern, sehe Minister Dr. Althusmann in Kampagnenarbeit, denn damit sich das Rad gesellschaftlich durchsetze, müsse es „in“ sein.

Das Fachgespräch wird nächstes Jahr wieder stattfinden.

Text/Kontakt: *A*nna-Maria Besold, AGFK
anna-maria.besold@agfk-niedersachsen.de

Foto: Nico Herzog/AGFK

Herr Minister Dr. Althusmann bezeichnete die AGFK als Botschafterin des Landes.

Foto: Nico Herzog/AGFK

Vertreter der AGFK-Mitgliedskommunen beim exklusiven Fachgespräch mit Minister Dr. Althusmann.

Machbarkeitsstudie zur Bremer Fahrrad-Premiumroute D.15

Die Entwicklung von Fahrrad-Premiumrouten als neues Netzelement im Radverkehrsnetz Bremens stellt eine wesentliche Handlungsempfehlung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (VEP) dar. Die Premiumrouten sollen den Radverkehr auf Korridoren mit hohem Nutzungspotenzial über längere Distanzen führen und einen Qualitätsstandard aufweisen, der ein komfortables, zügiges und sicheres Radfahren ermöglicht. Ein Ziel ist es, Autopendlerinnen und -pendler im Berufs- und Ausbildungsverkehr durch ein besonders attraktives Angebot zum Umsteigen vom Pkw auf das Rad zu motivieren. Das Netz der Premiumrouten soll sich daher über die Stadtgrenzen hinaus erstrecken.

In einem ersten Schritt zur Umsetzung des Premiumroutennetzes wurde eine Machbarkeitsstudie für die erste Bremer Premiumroute von Bremen-Farge im Norden der Stadt bis nach Mahndorf im Stadtbezirk Hemelingen im Südosten von Bremen durchgeführt.

Partizipation als zentrales Element

Bei der Erstellung der Machbarkeitsstudie spielte die Beteiligung der wesentlichen Akteure eine wichtige Rolle: Die Bearbeitung der Machbarkeitsstudie, inklusive Befahrung mit dem Rad, erfolgte in enger Abstimmung mit einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe. Diese setzte sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Senatoren für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) und für Inneres, des Amts für Straßen- und Verkehr (ASV), der Polizei Bremen, des ADFC Bremen sowie des beauftragten Planungsbüros PGV-Alrutz aus Hannover zusammen.

Im Rahmen einer vorgezogenen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurden auch die betroffenen Ortsbeiräte bereits vorab einbezogen, indem z. B. Teilabschnitte per Rad befahren wurden. Erste Rücksprachen sind bereits in den Planungsprozess eingeflossen und auch weiterhin können die Beiräte im Rahmen ihrer Zuständigkeit Anregungen und Bedenken einbringen. Zur Information und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger steht der Schlussbericht auf der Internetseite des SUBV zur Verfügung. Hier können Kommentare abgegeben werden, die in die weitere Planung einbezogen werden.

Über die Grenzen Bremens hinaus erfolgten die Information und der Austausch im Rahmen der Arbeitskreissitzungen zum regionalen Mobilitätskonzept Radverkehr des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen.

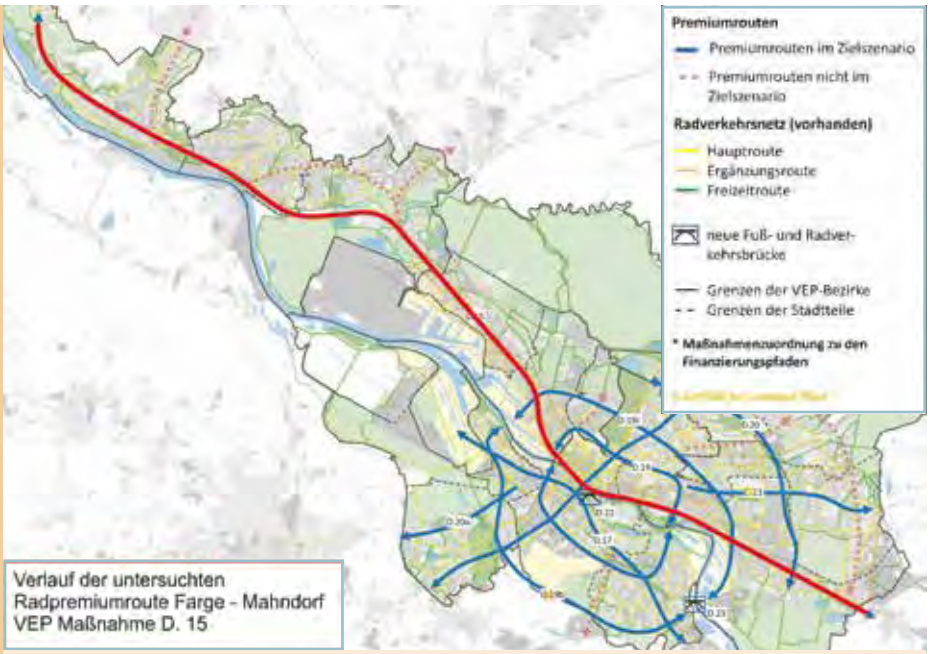


Abbildung: Senator für Umwelt, Bau und Verkehr auf Grundlage VEP Bremen, 2025

Die Premiumroute D.15 verläuft von Bremen-Nord (Farge) nach Hemelingen (Mahndorf).

Entwicklung einer Vorzugsvariante

Schwerpunkt der ersten Projektphase war die Entwicklung, Analyse und Bewertung von Varianten der Trassenführung. Dazu wurden zunächst wichtige Quellen und Ziele, wie z. B. Stadtteil- und Nahversorgungszentren, Arbeitsplatzkonzentrationen, die Verknüpfungsstellen mit dem Schienenverkehr sowie Bildungsinstitutionen in dem Planungsraum aufgenommen. Die in einem etwa zwei Kilometer breiten Korridor identifizierten möglichen Varianten wurden mit dem Fahrrad befahren. Auf dieser Grundlage wurden für die gesamte Strecke eine Vorzugsvariante sowie einige geeignete Alternativführungen bestimmt. Die Vorzugsvariante führt auf einer Gesamtlänge von etwa 43 km von Stadtgrenze zu Stadtgrenze. Insgesamt leben mehr als 150.000 Einwohnerinnen und Einwohner im unmittelbaren Einzugskorridor der Route.

Im Rahmen der Maßnahmenstudie wurde der Handlungsbedarf für jeden einzelnen Abschnitt der Vorzugsvariante ermittelt und in Maßnahmenempfehlungen übersetzt. Zwei besonders bedeutsame, aber auch aufwendige Maßnahmen betreffen stark belastete Hauptverkehrsstraßen, die zukünftig nicht höhengleich gequert werden sollen. Entlang der Straße Am Wall wird empfohlen, die Premiumroute auf der Hochstraße über die querende Bürgermeister-Smidt-Straße zu führen, um eine unattraktive Radwegführung und unvermeidbare Wartezeiten an der hochbelasteten sogenannten „AOK-Kreuzung“ zu vermeiden. Der Kfz-Verkehr wird auf der Hochstraße weiterhin in einer Fahrtrichtung zugelassen.

Die andere planfreie Lösung betrifft den Neubau einer Unterführung der Zufahrt zur Karl-Carstens-Brücke am Fuß des Osterdeichs, um diesen stark belasteten signalisierten Knotenpunkt zu umfahren.

Von Bedeutung ist auch eine Vorrangregelung der Premiumroute gegenüber kreuzenden Erschließungsstraßen. Neben Einfärbungen kommen dabei Radweg- und parallele Gehwegüberfahrten zum Einsatz. An drei Knotenpunk-

ten wird die Anlage von Mini-Kreisverkehren empfohlen, da eine Vorfahrtregelung für die Premiumroute der Verkehrssituation und -bedeutung der kreuzenden Straßen nicht gerecht werden würde.

Ergebnisse der Maßnahmenkonzeption

Die Premiumroute D.15 führt auf über der Hälfte ihres Verlaufs durch Wohnstraßen, die weitgehend als Fahrradstraßen eingerichtet werden sollen. Zusammen mit selbstständig geführten Wegen verlaufen damit etwa zwei Drittel der Streckenlänge über Straßen und Wege ohne bzw. mit nur geringem Kfz-Verkehr. Damit kommt sie dem subjektiven Sicherheitsempfinden großer Gruppen der Bevölkerung entgegen und ermöglicht bei entsprechender Ausgestaltung ein störungsarmes Fahren über lange Strecken.

An 110 von 156 Kreuzungen und Einmündungen kann die Premiumroute bevorrechtigt werden. So sind für den Radverkehr im Verlauf der über vierzig Kilometer langen Premiumroute nur relativ geringe Wartezeiten zu erwarten. Sie entsprechen den bisherigen Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Laut der Machbarkeitsstudie ist es möglich, die Premiumroute mit den angestrebten Qualitätsstandards umzusetzen. Die vertretbaren Standardunterschreitungen liegen bei Umsetzung der Maßnahmenvorschläge mit rund 5,5 km (13 Prozent) deutlich unter dem Toleranzbereich von 30 Prozent der Streckenlänge, der von Bremen vorgegeben wurde.

Die Routenführung beruht zu einem erheblichen Teil auf dem bestehenden Erschließungsstraßennetz, das ohne große Umbaumaßnahmen genutzt werden kann. Insgesamt entstehen vergleichsweise geringe durchschnittliche Ausbaukosten von ca. 500.000 Euro pro Kilometer bezogen auf die Gesamtstrecke.

Zielkonflikte mit anderen Nutzungen des Straßenraumes sind bei Projekten mit spürbaren Verbesserungen für den Radverkehr partiell unvermeidbar. Dies betrifft im Routenverlauf die Freizügigkeit des Autoparkens, teilweise die Verkehrsqualität des fließenden Kfz-Verkehrs und – in Bereichen mit hoher Aufenthaltsnutzung – den Fußverkehr. ÖPNV-Belange werden nur minimal eingeschränkt. Der Routenverlauf und die Maßnahmenvorschläge sind jedoch darauf ausgerichtet, alle Eingriffe so gering wie möglich zu halten und dabei die Premiumroutenstandards zu gewährleisten.

Abbildung: PGV Ahrotz auf Grundlage Bachelorarbeit Marcel Gröger

Anbindung des Radwegabschnitts Am Wall an die Hochstraße. Der Kfz-Verkehr fährt hier in Blickrichtung.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde eine erste Potenzialabschätzung bezüglich der zukünftigen Nutzung durchgeführt. Zählungen zeigen, dass schon heute eine große Anzahl an Radfahrenden im Verlauf der zukünftigen Premiumroute unterwegs ist, bei aktuellen Spitzenwerten von über 6.000 bis 8.000 Radfahrten am Tag, mit entsprechendem Zuwachspotenzial auf den Ausbauabschnitten.

Durch eine Verlagerung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf das Fahrrad ergeben sich zahlreiche Nutzenaspekte, u. a. in Bezug auf Klimaschutz, Reduzierung von Schadstoffen und Lärm, Gesundheit, Verkehrssicherheit sowie Einsparung von Infrastrukturkosten für den Kfz-Verkehr. Dies rechtfertigt zusätzlich die für die Umsetzung der Premiumroute erforderlichen Kosten.

Eine Radroute von über vierzig Kilometern Länge kann nicht in einem Zuge erstellt werden. Deshalb wurde ein Umsetzungskonzept mit einer stufenweisen Realisierung vorgeschlagen. Für eine erste Umsetzungsstufe ist ein etwa zehn Kilometer langer Abschnitt im Südosten Bremens vorgesehen, der die Stadtteile Mahndorf, Arbergen, Hemelingen und Hastedt verbindet. Von Hastedt aus kann die Innenstadt auf einer noch ausbaufähigen bereits bestehenden Route erreicht werden, sodass ein Teilabschnitt mit hohem Verkehrswert entsteht.

Auf eine Einbeziehung und Beteiligung der Bevölkerung und der Öffentlichkeit wird im weiteren Planungsprozess großen Wert gelegt. Die Beiräte werden im Rahmen des üblichen Verfahrens intensiv beteiligt, sobald die Maßnahmenplanung konkret wird. Hierfür ist die politische Weichenstellung erfolgt. In Zusammenarbeit mit dem Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen wird zurzeit eine Erweiterung der Route bis in die niedersächsischen Nachbarkommunen konzipiert.

- www.bauumwelt.bremen.de/verkehr/radverkehr-14567

Text/Kontakt: Wilhelm Hamburger,
Freie Hansestadt Bremen
wilhelm.hamburger@bau.bremen.de

Gut abgestellt

Zentrale Aspekte des Fahrradparkens

Abstellanlagen bringen's!

Laut dem Fahrradmonitor 2017 haben Abstellmöglichkeiten einen großen Einfluss darauf, ob Menschen das Fahrrad als Verkehrsmittel wählen:

- Sichere Fahrradabstellanlagen gehörten mit 55 % zu den Top 3 der Forderungen aller Befragten an die Politik.
- Sie rangieren mit 36 % der Nennungen auf Platz 3 der wichtigen Faktoren für die Fahrradnutzung.
- 14 % der Befragten nennen „keine sicheren Abstellmöglichkeiten" als einen Grund, warum sie nicht mit dem Fahrrad zur Arbeits-/Bildungsstätte fahren.

Fahrradsammelgarage

Die Fahrradsammelgarage ist nur für einen festen Nutzerkreis zugänglich. Die Kapazität einer Anlage kann z. B. durch Doppelstockparker erhöht werden.

Vollautomatisches Parkhaus

Die Fahrräder werden in einem Hoch- oder Tiefregallager aufbewahrt, die Einstellung erfolgt ebenerdig. Insbesondere bei beengten Platzverhältnissen kommt diese Anlagenform zum Einsatz.

Diebstahlschutz? Da geht noch was.

- 2017 wurden deutschlandweit rund 300.000 Fahrraddiebstähle (inkl. unbefugter Ingebrauchnahme) polizeilich erfasst, die Dunkelziffer liegt weit höher.
- Nicht einmal jeder zehnte Fahrraddiebstahl wird aufgeklärt; 2016 lag die Aufklärungsquote bei 8,8 %.
- 27 % der Deutschen wurde laut einer Forsa-Umfrage schon mindestens ein Fahrrad gestohlen.

Fahrradbügel

Ein Fahrradbügel mit Querstrebe erlaubt ein Anschließen des Rahmens und des Vorder- oder Hinterrades für verschiedene Arten und Größen von Rädern, z. B. auch von Kinderrädern.

Fahrradbox

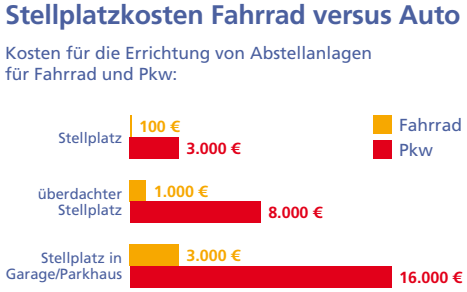
In einer Fahrradbox können ein bis zwei Fahrräder einschließlich Zubehör wie Helm und Regenkleidung eingeschlossen werden. Die Möglichkeit, Gepäck mit einzuschließen, ist auch für die touristische Nutzung attraktiv.

Überdachte Bügel

Witterungsschutz vor Regen, Sonne, Schnee usw. bietet die Überdachung. Dort, wo Fahrräder längere Zeit abgestellt werden, sollte sie Standard sein.

Stellplatzkosten Fahrrad versus Auto

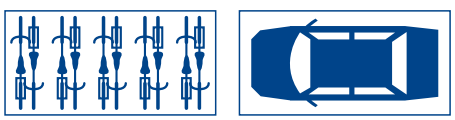
Kosten für die Errichtung von Abstellanlagen für Fahrrad und Pkw:



Quelle: Österreichisches Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) 2013

Platz da!

Auf einen Auto-Parkplatz passen 10 Fahrräder.
Platzbedarf im Stillstand:
1,2 m² fürs Rad versus 13,5 m² für den PKW



Quelle: Zukunft Mobilität, Agora-Verkehrswende 2018

Mobile Abstellanlage

Durch mobile Abstellanlagen können bei Veranstaltungen die Fahrradnutzung gesteigert, Fluchtwege freigehalten und Fahrräder geordnet geparkt werden. Insbesondere bei Großveranstaltungen sollten die Fahrräder zusätzlich bewacht werden.

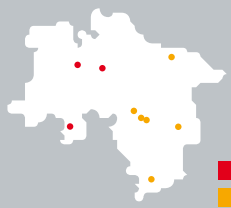
Was

Akzept
Zielort

Langze

Fahrradstation

Rundum versorgt: Fahrradstationen bieten – neben bewachtem Fahrradparken – Dienstleistungen wie Fahrradverleih, Reparaturservice oder Waschanlagen an.

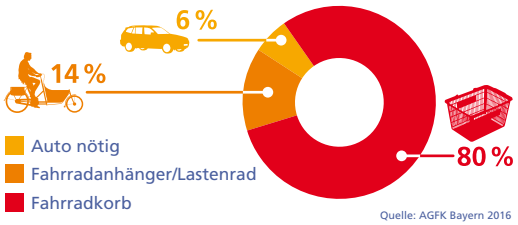


Fahrradstationen gibt es an den (Haupt-)Bahnhöfen in **Braunschweig**, **Bremen**, **Göttingen**, **Hannover** (zweimal), **Lüneburg**, **Oldenburg**, **Osnabrück** und **Wunstorf**.

- 24 Stunden Zugang
- zeitlich begrenzter Zugang

Einkaufen per Rad: Viel Luft nach oben!

Der Bereich Einkauf bietet viel Potenzial für den Radverkehr. Eine Voraussetzung für die Verkehrsverlagerung sind gute Abstellanlagen am Einkaufsort. Die mögliche Transportmittelwahl bezogen auf das Einkaufsvolumen teilt sich wie folgt auf:



- Auto nötig
- Fahrradanhänger/Lastenrad
- Fahrradkorb

Quelle: AGFK Bayern 2016

Fahrradparken aus Kundensicht

Diesen zentralen Kriterien müssen gute Abstellanlagen aus Nutzersicht gerecht werden: Schutz vor Diebstahl, Vandalismus, Umfallen und Witterung; Sicherheit durch Beleuchtung; ausreichende Kapazität; Komfort durch kurze Wege, einfache Erreichbarkeit, einfaches Ein- und Ausparken, stufenfreie Zufahrten und -gänge.

Fahrradraum

Diese Art der Sammelschließanlage kann in vorhandene Gebäude integriert werden und bietet sich z. B. am Arbeitsplatz und in Wohngebäuden an. Nur ein begrenzter Nutzerkreis hat Zugang.

Fahrradhäuschen

Fahrradhäuschen werden im öffentlichen Raum aufgestellt, in der Regel in verdichteten Stadtgebieten. Häufig wird bei dieser Anlage das Fahrrad hängend eingeparkt.

Richtig planen: Die DIN-Norm

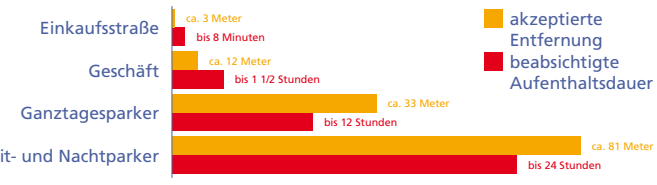
Die DIN 79008 legt Anforderungen und Prüfverfahren für Fahrradparksysteme fest. Diese Anforderungen betreffen die äußere Gestaltung, Werkstoffe, den sicheren Stand des Fahrrades, Diebstahlschutz sowie Stand- und Lagesicherheit des gesamten Fahrradparksystems. Behandelt werden auch Festlegungen zur Einfachheit des Ein- und Ausparkens, zur Zugänglichkeit etc.
Ergänzend siehe auch die FGSV-Veröffentlichung „Hinweise zum Fahrradparken".

Lastenrad-Parkplatz

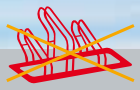
Zunehmend kommen mehr Lastenfahrräder zum Einsatz. Auch diese bedürfen sicherer Abstellanlagen.

ist zu weit?

ierte Entfernung zwischen dem Abstellort des Fahrrads und dem gewünschten in Abhängigkeit von der beabsichtigten Aufenthaltsdauer.



Quelle: Österreichisches Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) 2013



„Felgenkiller" sind keine Lösung

Einfache Vorderradhalter werden nicht umsonst umgangssprachlich „Felgenkiller" genannt.
Als Abstellanlagen kommen sie daher nicht in Betracht, Altanlagen sind auszutauschen.

Idee, Konzeption und Texte:
AGFK, 0511 / 920071-78
info@agfk-niedersachsen.de

Gestaltung:
K.design, www.kalischdesign.de

Diese Grafik ist bei der AGFK als Poster bestellbar

Illustrationen: K.design, depositphotos | ZiaMary, Faber14, svetik, k3studija, leremy, MAJIVECKA, ozgers und all-free-download.com
Hintergrundbild: Von und in Erinnerung an Günter von Dulong

Fahrradparken – vom Wandschmuck bis zur Schrottlaube

Der Wert von Fahrrädern und die Wertschätzung für Fahrräder sind sehr vielfältig. Für den einen sind sie ein wenig beachtetes Hilfsmittel, für die anderen (fast) ein Kunstobjekt, welches die Wohnung schmückt. Unabhängig davon, wie viel oder wenig das Fahrrad beachtet wird, abgestellt oder untergebracht werden müssen alle Fahrräder.

Fahrradparken ist zugleich auch ein zentraler Baustein der Radverkehrsförderung. Wenn es an Abstellmöglichkeiten hapert, kann das so weit führen, dass Fahrräder gar nicht genutzt werden oder nur einfache Fahrräder mit Komfort- und Sicherheitsmängeln.

Letztendlich unterteilt sich das Dasein eines Fahrrads in zwei Hauptbereiche: das Fahren und das Parken. So vielfältig die Anforderungen an das Fahren sind, so vielfältig sind die Anforderungen an das Parken.

Fahrradparken zu Hause

Häufig fängt es bereits zu Hause an: Nicht überall kann das Fahrrad einfach ebenerdig abgestellt werden. Wenn ein Fahrradraum im Keller zur Verfügung steht, ist dieser in vielen Fällen nur über steile Treppen und enge Gänge erreichbar. Der Fahrradraum ist nicht selten zu klein und zu eng. Je nach Fitness scheitert die Nutzung an dem Herausholen des Fahrrads. Die Alternative, das Fahrrad in der Wohnung aufzubewahren, bietet in diesen Fällen zumeist keine Lösung.

Viele Fahrräder werden deshalb auf dem Hof oder vor dem Haus abgestellt. Ob es einen Witterungsschutz gibt oder mit Vandalismus oder Diebstahl gerechnet werden muss, wirkt sich stark auf die Wahl des Fahrrades aus.

Um die Parkplatznot zu mildern, können Fahrradhäuschen im öffentlichen Raum aufgestellt werden. Sie nehmen mehrere Fahrräder auf, der Nutzerkreis ist fest definiert.

Auch hochwertige Fahrradbügel verringern die Parkplatznot in verdichteten Wohngebieten. Wenn diese auch an Kreuzungen und Einmündungen aufgestellt werden, verhindern sie sichtbehinderndes und gefährdendes Kfz-Falschparken.

Fahrradparken am Bahnhof

Bahnhöfe und Haltestellen sind ein wichtiges Ziel für viele Radfahrende, die dort auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen. Sie möchten zuverlässig einen Abstellplatz finden und schnell ihren Zug erreichen. Übervolle Anlagen, weite Wege, schlecht einsehbare Abstellbereiche, wenig komfortable Fahrradparkanlagen, fehlender Witterungsschutz und andere Aspekte verleiden die Nutzung.

An größeren Bahnhöfen sind Fahrradstationen die richtige Wahl. Neben Fahrradparken werden dort Dienstleistungen rund ums Radfahren angeboten: Fahrradverleih, Reparaturservice, Waschanlage usw. Spezielle Zugangsanlagen ermöglichen den Zugang rund um die Uhr. Eine kostenlose Nutzung, vergleichbar mit dem niederländischen Ansatz – die ersten 24 Stunden sind kostenfrei –, wäre schön. Schließfächer nehmen die Fahrradtaschen, die Regenkleidung, den Helm und Ähnliches auf.

Vollautomatische Parkhäuser sind eine Alternative insbesondere dort, wo es nur wenige Flächen gibt. Diese sind im Prinzip ein Hoch- oder Tiefregallager. Das Fahrrad wird ebenerdig in eine Vorrichtung geschoben und anschließend automatisch eingelagert. Da an Bahnhöfen die Nutzerinnen und Nutzer stoßweise ankommen, ist eine schnelle Abwicklung wichtig.

An kleineren Stationen sind Fahrradsammelgaragen die richtige Wahl. Für etwa zwanzig

Foto: Marcus Lorenzat

Fahrradstellplätze für zehn Fahrräder können auf einem Autoparkplatz untergebracht werden.

Foto: Edwin Süselbeck

Fahrradhäuschen wie hier im Hintergrund lösen Parkplatzprobleme in verdichten Stadtteilen.

Foto: Edwin Süselbeck

Insbesondere an Bahnhöfen und an Schulen sind große Mengen an Fahrrädern unterzubringen.

Fahrräder steht ein abgeschlossener Raum zur Verfügung. Der Zugang erfolgt über ein elektronisches Schließsystem. Durch einen geschlossenen Nutzerkreis ergibt sich eine hohe Sicherheit. Fahrradboxen nehmen hingegen ein oder maximal zwei Fahrräder auf. Sie bieten höhere Sicherheit, benötigen aber auch mehr Platz.

Daneben sind auf jeden Fall an jedem Bahnhof und Haltepunkt frei zugängliche Abstellanlagen notwendig. Nicht jede Nutzerin und jeder Nutzer ist bereit, eine Fahrradabstellanlage mit Zugangssystem zu nutzen. Die Abstellanlage sollte überwiegend oder komplett überdacht sein. Die Anlagen sind regelmäßig von sogenannten „Fahrradleichen" zu befreien.

Fahrradparkplätze werden an Bahnhöfen sowohl im Vor- als auch im Nachlauf der Zugfahrt genutzt. Insbesondere im Nachlauf – also nach der Zugfahrt zum Beispiel für den weiteren Weg zum Arbeitsplatz – stehen die Fahrräder über Nacht und über das Wochenende in der Anlage.

Fahrradparken an anderen Orten

Hochwertige Fahrradabstellanlagen werden auch an vielen anderen Orten benötigt: In der Innenstadt, vor Schulen, Arbeits- und Sportstätten sowie Freizeiteinrichtungen werden Fahrräder geparkt. Mindestausstattung sollten immer Fahrradbügel sein, an denen das Fahrrad so angelehnt werden kann, dass es nicht umfallen kann. Zugleich muss es möglich sein, das Fahrrad sicher anzuschließen. Einfache Vorderradklemmen, auch „Felgenkiller" genannt, sollen grundsätzlich nicht zum Einsatz kommen, vielmehr sind eventuell noch bestehende Anlagen auszutauschen. Eine Überdachung bietet Schutz vor Witterung. Die Aufstellung erfolgt dezentral in der gesamten Innenstadt.

An Arbeitsstätten und für Schulen bieten sich Fahrradräume an. In ihnen sind Fahrräder nicht nur gegen Witterung geschützt, auch Vandalismus und Diebstahl sind deutlich unwahrscheinlicher. An touristischen Zielen kann das Fahrrad samt Urlaubsgepäck in Fahrradboxen eingestellt und die touristische Attraktion ohne Belastung genossen werden.

Bei Festen und anderen Veranstaltungen kann mit mobilen Abstellanlagen der erhöhte Bedarf an Fahrradparkplätzen gedeckt werden. Soweit möglich, sollten die Fahrräder bewacht werden.

Verwaltungshandeln

Für viele Abstellangebote ist die öffentliche Hand direkt zuständig. Es bietet sich an, konzeptionell an das Thema heranzugehen. Beobachtungen helfen dabei, Bedarfe an bestehenden Anlagen zu erkennen und diese eventuell auszuweiten.

Verschiedene Standorte benötigen verschiedene Lösungen: Während es an Bahnhöfen und Haltestellen insbesondere um Diebstahlschutz und Vandalismussicherheit auch über Nacht geht, stehen in der Innenstadt städtebauliche Fragestellungen stärker im Vordergrund. Fahrradabstellanlagen sollten über ausreichende Kapazitäten verfügen, ein geordnetes Parken ermöglichen sowie die Vandalismus- und Diebstahlgefahr verringern.

Die Anforderungen an Abstellanlagen werden in der DIN 79008 definiert. Weitergehende Informationen enthalten die „Hinweise zum Fahrradparken" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Darüber hinaus gehend gibt es weitere Informationsschriften, die AGFK-Geschäftsstelle berät gerne zu diesem Thema.

Kampagnen und Wettbewerbe verdeutlichen die Bedeutung des Themas bei Wohnungsanbietern und Arbeitgebern. Stellplatzsatzungen helfen insbesondere in städtischen Gebieten, gute Fahrradabstellanlagen im nichtöffentlichen Bereich zu veranlassen. Dabei wird neben der Qualität auch die notwendige Anzahl definiert – abhängig von der Art der Nutzung. Bei Mehrfamilienhäusern gelten andere Werte als bei Krankenhäusern, Supermärkten usw.

Besonders erfolgreich war und mehrfach nachgeahmt wurde das „1.000-Bügel-Programm" der Region Hannover. Diese beschaffte 1.000 Fahrradanlehnbügel zu einem attraktiven Stückpreis und stellte diese den regionsangehörigen Kommunen kostenfrei zur Verfügung. Diese übernahmen die Auswahl der Standorte und die Aufstellung der Bügel.

Zu den Aufgaben von Kommunen gehört auch die regelmäßige Kontrolle von Abstellanlagen auf ungenutzte Fahrräder, sogenannte „Fahrradleichen". Diese schränken die Kapazität der Anlagen ein und vermitteln zudem einen verwahrlosten Zustand. Unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen müssen sie regelmäßig entfernt werden.

Text/Kontakt: Edwin Süselbeck, AGFK
edwin.süselbeck@agfk-niedersachsen.de

Foto: Edwin Süselbeck

In vollautomatischen Fahrradparkhäusern wie hier in Offenburg können auf einer kleinen Grundfläche besonders viele Fahrräder untergebracht werden.

Foto: Edwin Süselbeck

Fahrradsammelgaragen können gut mit frei zugänglichen überdachten Abstellanlagen kombiniert werden.

Foto: Edwin Süselbeck

Viele Kundinnen und Kunden fahren mit dem Fahrrad in die Innenstadt wie hier in Braunschweig.

Den Alltagsverkehr auf Rad bringen

Trends, Kampagnen, Mobilitätskultur: Diese Themen standen bei der Fachtagung „Den Alltagsverkehr aufs Rad bringen“ im Fokus. Sie wurde gemeinsam durch das Land Niedersachsen, die Freie Hansestadt Bremen und die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK) am 27. August 2018 veranstaltet. Ein Fachpublikum von rund 170 Personen traf dazu in Wolfenbüttel zusammen, um den Status quo des Themas Radverkehr im Alltag zu beleuchten, Lösungsmöglichkeiten zu diskutieren und einen Blick in die Zukunft zu werfen.

Die Veranstaltung findet einmal jährlich an wechselnden Orten in Niedersachsen statt.Der Kreis der Teilnehmerinnen und Teilnehmer war breit gefächert: Neben Vertreterinnen und Vertretern von AGFK-Mitgliedskommunen und anderen Kommunen waren dieses Jahr auch wieder weitere Expertinnen und Experten aus Politik, Verwaltung, Behörden, Organisationen, Forschung und Verbänden vertreten. Sie alle nutzten die Möglichkeit, sich über aktuelle Trends auszutauschen und zu netzwerken. Ein spannendes Programm bot zahlreiche Impulse und Hintergrundinfos zum Thema Alltagsradverkehr. Zum Auftakt beleuchtete Weert Canzler vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung die „(Rad-)Mobilität der Zukunft“. Noch sei der Verkehr das Sorgenkind Nummer eins der Klimapolitik, was teilweise sogar noch durch Steuergelder gefördert werde. Dem stünden andere Trends gegenüber: So sei weltweit die Elektrifizierung der Autos auf dem Vormarsch, die Mobilität vernetze sich immer stärker und entwickle sich weiter in Richtung Dienstleistung. Das Auto verliere als Statussymbol zunehmend an Bedeutung, wohingegen das Radfahren mancherorts einen Boom erlebe. Um die innovativen Lösungen und Ideen, die bereits existieren, im Sinne einer Verkehrswende umzusetzen, müssen ihm zufolge vor allem die Rahmenbedingungen verändert werden.

In seinem Vortrag zu den „Anforderungen an die heutige Radverkehrsförderung“ identifizierte auch Arne Blase von der AB Stadtverkehr das Fahrrad als neues Statussymbol und betonte die Notwendigkeit eines Wandels in der Mobilitätskultur. Eine Verkehrsverlagerung (Modal Shift) und damit einhergehend eine Erhöhung des Radverkehrsanteils seien aktuell unumgänglich. Daher beleuchtete er in seinem Vortrag zunächst die Anforderungen, die Entwicklungen und den Status quo der Radverkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig betonte er die Bedeutung eines übergeordneten Mobilitätsmanagements. Als zentrale Anforderungen für die Radverkehrsförderung nannte er insbesondere, den Straßenraum angemessen aufzuteilen, sichere und kontinuierliche Radverkehrsführungen zu schaffen und im intermodalen Verkehr zuverlässige Knotenpunkte zu garantieren, wie z. B. hochwertiges Fahrradparken und Bikesharing. Außerdem sei es wichtig, eine begleitende Vermarktung zu fördern, um die Motivation der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu steigern.

Viel positiven Anklang fand der humorvolle Vortrag von Christian Filies von Green City Projekt „Die sieben Gänge moderner Radverkehrskommunikation“, in dem er überzeugend darstellte, dass Kampagnen besser sind als ihr Ruf und eine große Wirkungskraft haben können. Sie ermöglichen die notwendige Veränderung in den Köpfen, durch die beispielsweise auch politische Ziele unterstützt werden können. Allerdings gäbe es zentrale Faktoren für den Erfolg einer Kampagne, die er als die „sieben Gänge“ vorstellte und die in der Realität häufig vernachlässigt werden. Diese Bedeutung unterstrich er u. a. mit der beeindruckenden Zahl von 13.000 Werbeeindrücken pro Tag, mit der die eigene Kampagne konkurriere.

Um auch im Anschluss an das Mittagessen die Konzentration aufrechtzuerhalten, folgten am Nachmittag kurzweilige Impulsvorträge im Zehnminutentakt. Dabei zeigte eine Sanduhr für alle sichtbar die verrinnende Vortragszeit an. Hierbei widmete sich ein zweiter Vortrag von Christian Filies mit dem Titel „Wirtschaftliche Argumente für den Radverkehr“ dem Einkaufsverhalten von Radfahrenden, deckte damit verbundenen Irrglauben auf und stellte ungenutzte Potenziale für den Einkauf per (Lasten-)Rad dar. Michael Frömming vom Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) referierte über die „Verknüpfung Radverkehr und öffentlicher Verkehr“ und beleuchtete dabei

Foto: Nico Herzog/AGFK

Der Kreis der Teilnehmenden der Fachtagung war vielfältig.

Foto: Nico Herzog/AGFK

Wichtige Austauschmöglichkeiten zwischen den Vorträgen.

Foto: Nico Herzog/AGFK

Die rote Sanduhr gab, für alle sichtbar, die verrinnende Vortragszeit an.

Foto: Nico Herzog/AGFK

Minister Dr. Althusmann im Gespräch mit dem AGFK-Vorsitzenden Stadtbaurat Otte.

die Chancen und Möglichkeiten der vernetzten Mobilität und eines verbesserten ÖPNV-Angebotes. Abschließend lieferte Jens Joost-Krüger von Bremen Bike it! mit seinem Vortrag „Auf zum Mond" ein kreatives und spannendes Kampagnenbeispiel, das die Menschen in der Region Bremen motivieren soll, aufs Rad zu steigen: die „Mondfahrt auf Erden".

Zum feierlichen Abschluss der Tagung überreichte Verkehrsminister Dr. Althusmann zwei Zertifikate „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen". Sowohl die Stadt Wolfenbüttel als auch der Landkreis Wolfenbüttel konnten das Zertifizierungsverfahren im Jahr 2018 erfolgreich durchlaufen.

„Nach wie vor ist es ein erklärtes Ziel der Landesregierung, dass Niedersachsen als Fahrradland einen Platz an der Bundesspitze einnimmt", so Minister Dr. Althusmann. „Die Kommunen spielen dabei eine wichtige Rolle. Die Zertifizierung zur „Fahrradfreundlichen Kommune Niedersachsen" soll einen Anreiz für Kommunen liefern, die Radverkehrsförderung zu verbessern. In diesem Bemühen ist die AGFK ein wichtiger Partner, der ein starkes Netzwerk für das Thema Radverkehr bildet."

Im Anschluss an die Fachtagung folgte ein AGFK-internes Fachgespräch zwischen Minister Dr. Althusmann und Vertreterinnen und Vertretern der AGFK-Mitgliedskommunen über aktuelle Radverkehrsthemen.

Die daran anschließende AGFK-Mitgliederversammlung bildete den Abschluss des Tages. Sie bot einen kleinen Abstimmungsmarathon mit etwa 50 Entscheidungen, die größtenteils die Vereinssatzung betrafen.

Bei den Teilnehmenden kam die Fachtagung auch dieses Jahr wieder gut an: Im Online-Feedback wurde die Veranstaltung im Durchschnitt mit der Gesamtnote 2,0 bewertet. „Eine Veranstaltung, die dazu angeregt hat, mehr zu machen und sich noch mehr – neben dem touristischen – mit dem ‚Alltagsradverkehr' auseinanderzusetzen", so schreibt eine teilnehmende Person zusammenfassend über die Tagung.

Foto: Nico Herzog/AGFK

Minister Dr. Althusmann und die zertifizierten Kommunen gemeinsam mit der Jury auf der Bühne.

Text/Kontakt: Anna-Maria Besold, AGFK
anna-maria.besold@agfk-niedersachsen.de

Die acht Gänge erfolgreicher Fahrradkommunikation

Ein Gastbeitrag von dem Kommunikationsexperten Rauno Andreas Fuchs. Herr Fuchs ist Geschäftsführer der Green Green City Experience GmbH.

Fahrradkommunikation, was ist das eigentlich? Auf diese Frage bekommt man von kommunalen Vertretern recht unterschiedliche Antworten. Diese reichen von Veranstaltungen und Imagekampagnen zum Radverkehr bis zur Pressearbeit und dem altgedienten Infoflyer. Doch Fahrradkommunikation ist mehr als das. Um in den Kommunen eine langfristige Wirkung für den Radverkehr zu erreichen, müssen Kommunikationsansätze systemisch gedacht und umgesetzt werden – denn selbst ein hochinformativer Infoflyer oder ein gelungener Aktionstag werden letzten Endes nicht dafür sorgen können, dass wesentlich mehr Menschen aufs Rad steigen oder sich sicherer im Verkehr bewegen.

Ein integrierter Ansatz für kommunale Radverkehrsförderung

Ein Fahrrad fährt nicht, weil die Räder rollen, die Kette gut geölt ist oder wegen der kräftigen Tritte in die Pedale. Es fährt, weil seine Einzelteile perfekt zusammenspielen. Gleiches gilt für die Maßnahmen in der Radverkehrsförderung. Sie können nur im Zusammenspiel mit einer integrierten kommunalen Radverkehrs(-kommunikations)strategie nachhaltige Wirkung erzielen. Fahrradkommunikation versteht sich demnach als struktureller Ansatz und vielschichtiger sozio-kultureller Prozess, dessen Ziel die integrierte Förderung, Verstärkung und Etablierung einer Radkultur in Politik, Verwaltung und Bürgerschaft ist. Als eine der vier Säulen der Radverkehrsförderung des NRVP nimmt die Kommunikation die Rolle des Dirigenten ein, welcher die anderen drei Bereiche (Infrastruktur, Service und Information) orchestriert und dabei Bürgerinnen und Bürger mit dem Umsetzungs-Know-how der Verwaltung zusammenbringt.

Eine solche integrierte Herangehensweise wird hier mit den 8 Gängen erfolgreicher Fahrradkommunikation beschrieben. Der Ansatz wurde von Green City in mehr als 20 Jahren aus der Praxis heraus entwickelt und richtet sich explizit an alle Kommunen, die sich zum Ziel gesetzt haben, das Thema Radverkehr in Politik, Verwaltung und Bürgerschaft strategisch voranzubringen.

Das System Fahrradkommunikation

1. Gang: Ziel

Die Frage nach den Zielen ist grundlegend. Was und wer kann und soll mit der Radverkehrsförderung in der Kommune eigentlich erreicht werden? Es macht bspw. einen großen Unter-

Praxisbeispiele aus Niedersachsen

Abbildung: JenkoSternberg

Mit wechselnden Schwerpunkten fördert die Kampagne „FahrRad" seit 2015 den Radverkehr.

Wolfenbüttel: Die Kampagne FahrRad

Die Kampagne „FahrRad in Wolfenbüttel" ist Teil des städtischen Radverkehrskonzeptes. Neben wiederkehrenden Aktionen gibt es bis 2020 jährliche Schwerpunktthemen: Politik und Verwaltung (2015), Schulen, Kitas und Hochschulen (2016), Pendler (2017), Kultur (2018), Einkaufen (2019), Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung und Rentner (2020). In den jeweiligen Jahren werden themenspezifische Projekte und Aktionen durchgeführt, die den Umstieg aufs Rad erleichtern sollen und diejenigen belohnen und unterstützen, die bereits mit dem Rad unterwegs sind.

Abbildung: Stadt Oldenburg

Die Marke RADLIEBE unterstreicht die positiven Gefühle, die mit dem Radfahren verknüpft sind.

Oldenburg: Die Marke RADLIEBE

Unter dem Motto „RADLIEBE" startete die Stadt Oldenburg 2017 eine neue Marke zur Förderung der Mobilität per Fahrrad. Ein aus dem Stadtlogo entwickeltes Herz und ein Fahrrad symbolisieren die Begeisterung und Liebe der Oldenburger zum Fahrrad fahren. Als Partner unterstützt neben dem ADFC und dem ADAC die Oldenburger Tourismus und Marketing GmbH (OTM) die neue Marke. Mehr zur „RADLIEBE" ist auf Seite 35 zu lesen.

Abbildung: Stadt Stadthagen

Bereits drei Monate nach Drucklegung waren 6.000 Exemplare der Broschüre verteilt, v. a. an Schulen und Vereine.

Stadthagen: Broschüre mit Fahrradregeln

Die Stadt Stadthagen hat in Zusammenarbeit mit der örtlichen Radwege AG ein 20-seitiges Heft erstellt, in der alle maßgeblichen Verkehrsregeln für Radfahrer kurz und präzise erklärt werden. Ohne Paragrafen, leicht verständlich und mit vielen Abbildungen und Fotobeispielen aus Stadthagen. Die Broschüre soll nicht nur die für Radfahrer seit 2013 neuen Verkehrsregeln vermitteln, sondern auch Ansporn sein, das Fahrrad vermehrt im Alltag einzusetzen.

schied in der Planung von Kommunikationsmaßnahmen, ob man den Radverkehr generell fördern möchte („alle sollen mehr Fahrrad fahren“) oder ob man sich konkretere Ziele setzt (z.B. die Erhöhung der Quote Rad fahrender Migrantinnen und Migranten). Die Kernfragen, die am Anfang dieses Definitionsprozesses stehen sollten, lauten:

- Was soll erreicht werden? (Ziel)
- Wer soll erreicht werden? (Zielgruppe)
- Wie kann das Ziel erreicht werden? (Maßnahmen)
- Wie messen wir den Erfolg? (Controlling)

2. Gang: Emotion

Im Bereich der Bildung ist längst anerkannt, dass der Mensch am besten dann lernen und sich Dinge merken kann, wenn die zu vermittelnden Inhalte mit persönlichen Erfahrungen und Emotionen verknüpft werden. Dieses Prinzip ist auch in den Werbekampagnen der Automobilbranche wiederzufinden: Auto fahren ist hier Lifestyle und Genuss. Die Herausforderung für die Fahrradkommunikation ist es, emotionale Anknüpfungspunkte zu schaffen, Spaß wie Nutzen erlebbar zu machen und über eine clevere Markenarchitektur auch eindeutig mit der jeweiligen Kommune als Absender zu verknüpfen.

3. Gang: Ausdauer & Mut

Radverkehrskommunikation verlangt nach Kontinuität und Durchhaltevermögen. Dafür sind sowohl ein langfristig gestecktes Ziel als auch Ausdauer und Mut in der Verwaltung erforderlich. In lokalpolitischen Strukturen müssen dabei natürlich deren spezifische Kontexte – wie Wahlkampf, Opposition und die Beobachtung durch die Öffentlichkeit – mitgedacht werden. Das bedeutet zum einen, eine gewisse Widerstandsfähigkeit gegen politische Veränderung zu entwickeln. Dazu gehören auch in der Verwaltung Ausdauer, aber auch Standhaftigkeit gegenüber Presse und Opposition. Gleichzeitig braucht es Mut zu kreativen Ansätzen und offensiver Kommunikation.

4. Gang: Qualität & Professionalität

Die Bürgerinnen und Bürger erwarten von ihren kommunalen Vertreterinnen und Vertretern hochwertige Arbeitsergebnisse. Ein schlecht gestalteter Flyer, eine misslungene Veranstaltung oder fehlende Kennzahlen können einen strategischen Kommunikationsansatz und alle vergangenen und zukünftigen Bemühungen zunichtemachen. Oft aber fehlen den Kommunen dafür Zeit oder personelle Kapazitäten. Vor diesem Hintergrund ist es ratsam, (externe) Kommunikationsprofis für die Begleitung der Kommunikationsleistungen einzubinden und

Foto: Polizei Braunschweig

Die braunschweiger Polizei bietet Tipps und Hinweise, um Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu vermeiden.

Foto: T. von Reeken i.A. des Kommunalverbunds Niedersachsen/Bremen

Bei der Fachtagung des Kommunalverbunds kamen Fachleute aus Bremen und Umland in den Austausch.

Abbildung: Emsland Tourismus GmbH

Mit dem Rad geht es von Kult(o)urhaltestelle zu Kult(o)urhaltestelle durch die schöne Natur des Emslandes.

Braunschweig: Polizei wirbt für besseres Miteinander im Straßenverkehr

Immer wieder kommt es in Braunschweig zu Auseinandersetzungen zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, die zum Teil mit Drohungen oder gar Gewalt enden. Die Braunschweiger Polizei hat deshalb die Aktion „Freundlich und fair im Braunschweiger Straßenverkehr“ ins Leben gerufen.

Ein Flyer gibt für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern nützliche Tipps, die zu einem harmonischeren Miteinander führen sollen, ergänzt durch Hinweise über Facebook und Twitter. Das Thema wird auch auf Veranstaltungen eingebracht.

Kommunalverbund: Fachtagung zum Thema Alltagswegenetz

„Pendeln mit dem Rad“ lautete das Thema einer Fachtagung des Kommunalverbunds Niedersachsen/Bremen, die an den Fachtag Rad 2015 anknüpfte. Im Fokus standen die spezifischen teilräumlichen Herausforderungen bei der Umsetzung eines regionalen Alltagswegenetzes in der Region Bremen: Was können Klein- und Großstädte, suburbane und ländliche Gemeinden tun, um die Gesamtregion attraktiv für den Alltagsradverkehr zu machen? Anhand der Diskussion von Praxisbeispielen kamen Fachleute aus der Region zu dieser Frage ins Gespräch und erhielten Anregungen zur Verstetigung der angestoßenen Entwicklung.

Meppener S-Radkult(o)ur

Eine Radtour der besonderen Art zu ausgewählten Kult(o)ur-Haltestellen führte die Tourist Information Meppen am Sonntag, den 2. September 2018 durch. An den vier Haltestellen wurde zeitversetzt ein hochklassiges Programm aus Musik und Kleinkunst geboten. Eine bunte Mischung aus überregional bekannten Livebands, einem Kunstmarkt, Walk-Acts am Museum und gastronomischen Angeboten im Freien lockte Besucher aller Altersgruppen zu einer Erkundungstour, die bis in die späten Abendstunden dauerte. Die zweite Meppener Radkult(o)ur wird am 26. Mai 2019 starten.

gleichzeitig Verwaltungsstrukturen zu schaffen, die eine professionelle Bearbeitung erleichtern. Dazu gehört auch, den Radverkehrsbeauftragten in den Kommunen ausreichend Möglichkeiten zum Umsetzen neuer Ideen und Ansätze einzuräumen.

5. Gang: Netzwerke & Allianzen

Radverkehrsförderung geht nicht im Alleingang. Im Gegenteil: Bürgerinnen und Bürger, NGOs, Wirtschaft und Politik, Polizei und städtische Betriebe – sie alle sind wichtige Akteure in einem langfristig angelegten Prozess. Sie haben unterschiedliche, aber auch viele gemeinsame Interessen und stehen oft in engem Austausch miteinander. Es empfiehlt sich, all diese Akteure in die Gesamtstrategie einzubinden und ein lokales Bündnis zu bilden. Die Akteure samt ihrer Netzwerke sind dabei wichtige Multiplikatoren und bestärken das „System Fahrradkommunikation". Oft können bereits bestehende Aktionen und Maßnahmen mitgedacht und vorhandene Kommunikationsstrukturen mitgenutzt und unterstützt werden. Die Akteure sollten die Möglichkeit haben, aktiv mitzugestalten. Ein intensives Beteiligungsmanagement ist daher unabdingbar.

Praxisbeispiele aus Niedersachsen

Foto: Samtgemeinde Grafschaft Hoya

Durch die bunten Luftballons sind die Teilnehmenden der mobilen Gewerbeschau schon von weitem zu erkennen.

Samtgemeinde Grafschaft Hoya: Mobile Gewerbeschau

An Himmelfahrt heißt es „Grafschaft Hoya ist mobil!". Bis zu 2.500 Radlerinnen und Radler nahmen an dieser familienfreundlichen Fahrradrallye teil. Ein Fragebogen führte zu Stationen entlang einer ca. 30 km langen Rundstrecke, an denen sich Gewerbebetriebe und Vereine mit einem bunten Programm präsentierten. Am Ende gab es eine Tombola. Organisiert wurde die Veranstaltung durch die kommunale Wirtschaftsförderung und eine ehrenamtliche Arbeitsgruppe.

6. Gang: Finanzierung

„Geld schießt Tore" heißt es im Fußball. Für die Radverkehrsförderung bedeutet das: Je mehr finanzielle Ressourcen zur Verfügung stehen, desto vielfältiger die Möglichkeiten. Eine sinnvolle Richtgröße für die Radverkehrskommunikation ist der Schlüssel des NRVP, der 1 Euro pro Einwohner für Kommunikationsmaßnahmen veranschlagt. Natürlich können auch mit weniger Geld gute Maßnahmen umgesetzt werden. Raum für Kreativität gibt es auch bei kleinen Budgets - vielleicht sogar dringlicher. Kleine Kommunen können mit 10.000 Euro im Verhältnis genauso viele ihrer 10.000 Einwohner erreichen, wie es einer mittelgroßen Stadt mit 75.000 Euro gelingt. Wichtig ist aber, dass die Kommunen bereit sind, einen realistischen finanziellen Rahmen zur Erreichung ihrer Ziele in der Fahrradkommunikation zu setzen.

7. Gang: Institutionalisierung

Um in der Radverkehrskommunikation glaubhaft zu sein und den Radverkehr als bedeutende kommunale Aufgabe sichtbar zu machen, müssen entsprechende Strukturen geschaffen und aufrechterhalten werden. Dazu gehört, dass der oder die Radverkehrsbeauftragte in der Kommune „support von oben" und die Befugnis bekommt, Interessen für den Radverkehr auch tatsächlich durchzusetzen. Genauso gilt es eine dauerhafte Verankerung von Maßnahmen herzustellen, damit diese eine mittel- und langfristige Wirkung entfalten können, anstatt als Eintagsfliege in das kommunale Tagebuch einzugehen.

8. Gang: Controlling

Um in Öffentlichkeit und Politik Argumente für das System Fahrradkommunikation in der Hand zu haben, ist eine regelmäßige Evaluierung der Maßnahmen notwendig. Vor jeder Maßnahme stehen deshalb zwei Fragen: Was möchte ich erreichen? Wie kann ich messen, ob ich erfolgreich war? Für die Wirkungsmessung gibt es je nach Fragestellung verschiedene Ansätze. Nicht alle Entwicklungen des Radverkehrs lassen sich nach dem Ursache-Wirkung-Prinzip beziffern, trotzdem können die meisten Ziele in einem griffigen Satz zusammengefasst werden, z.B. „Wir möchten, dass innerhalb eines Jahres 5% mehr Pendler vom Auto auf das Fahrrad umsteigen." Diese Operationalisierung der Ziele hilft, den Auftrag - und den eigenen Anspruch - im Auge zu behalten. Wer Kommunikationsziele definiert, muss am Ende aber auch offen für das Ergebnis und vor allem für die Schlüsse daraus sein.

Hinter jedem der beschriebenen 8 Gänge stecken weitere Handlungsfelder, die in der Kürze eines Artikels nicht vollständig wiedergegeben werden können. Eine Quintessenz lässt sich aber extrahieren: Jeder dieser 8 Gänge ist essentieller Bestandteil einer wirkungsvollen Kommunikation in der Radverkehrsförderung.

Dem Anfangsbild vom funktionierenden Fahrrad folgend ist der Weg das Ziel. Der/die Fahrradfahrer/in steht für die Emotion. Die Pedale symbolisieren Ausdauer und Mut. Die Mechanik einer Fahrradkette dient als Metapher für Qualität und Professionalität. Der Rahmen, das Bindeglied also, steht für die Allianzen und Netzwerke. Die Gangschaltung beeinflusst den notwendigen Kraftaufwand, etwa so, wie die Finanzierung die Radverkehrsförderung beeinflusst. Die Bremsen stehen sinnbildlich für das Controlling und der Weg, auf dem wir fahren, ist die Institutionalisierung.

Je besser diese Prinzipien ineinandergreifen, desto erfolgreicher wird das System Fahrradkommunikation – unabhängig von der Größe und den finanziellen Möglichkeiten einer Kommune – sein.

Text/Kontakt Rauno Andreas Fuchs,
Green City Experience GmbH
rauno.fuchs@greencity.de
greencity.de/experience

Mondfahrt auf Erden: Bremen fährt Rad bis zum Mond und zurück

In Bremen ist Radfahren Lebensqualität und Radkultur Teil des bremischen Selbstverständnisses. Dieses Selbstverständnis forderte Bremen BIKE IT!, ein Radverkehrsprojekt der Wirtschaftsförderung Bremen, von April bis Oktober 2018 mit einer ganz besonderen Aktion heraus: der Mondfahrt auf Erden. Bremen fährt Rad bis zum Mond und zurück. Alle Bremer Radfahrerinnen und Radfahrer waren dazu aufgefordert, innerhalb von sechs Monaten gemeinsam 720.000 Kilometer mit dem Fahrrad zurückzulegen. Anlass der Aktion waren das Bremer Raumfahrtjahr „Sternstunden 2018" und der International Astronautical Congress (IAC), der weltweit führende Raumfahrtkongress, der im Oktober 2018 in Bremen ausgerichtet wurde.

Mit insgesamt rund 380.000 zurückgelegten Kilometern haben es die Bremerinnen und Bremer im Aktionszeitraum tatsächlich „bis zum Mond" geschafft - der Rückweg wurde nicht beendet. Damit konnten sie zwei von BIKE IT! spendierte Lastenräder freiradeln, die jetzt das Leihlastenrad-Projekt „Fietje - Freies Lastenrad Bremen" des Bremer ADFC ergänzen.

Die Lastenräder stehen in verschiedenen Bremer Stadtteilen öffentlich und kostenfrei zur Ausleihe zur Verfügung. Zusätzlich gab es jeden Monat individuelle Wettbewerbe, bei denen die Mondradlerinnen und Mondradler Kilometer sammeln und zeigen konnten, wie viel Pedalkraft sie besitzen. Belohnt wurden sie mit attraktiven Preisen wie stylischen Citybikes, Fitnessstudio-Mitgliedschaften, Fahrradzubehör oder Eintrittskarten für Kultur- und Sportveranstaltungen.

Die Aktion lief App-basiert über die Bike Citizens Radnavigations-App. Dies ist eine spezialisierte Fahrrad-App, die besonders auf Bedürfnisse von Radfahrenden im urbanen Raum eingeht. Das Kartenmaterial für Bremen/Bremerhaven ist kostenfrei verfügbar und enthält Radtourenvorschläge.

Text/Kontakt: Anna Göppert,
Wirtschaftsförderung & Bremen-Marketing
anna.goeppert@wfb-bremen.de

Landkreis Lüneburg sucht „Umsteiger des Monats"

Der Landkreis Lüneburg hat vor einem Jahr eine erfolgreiche Aktion gestartet: die Suche nach dem „Umsteiger des Monats". Gesucht werden dabei Menschen aus der Region, die vom Auto aufs Rad umgesattelt haben.

Wie zum Beispiel Heinz Tobies. Mehr als 70 Jahre haben Autos im Leben des Rentners eine große Rolle gespielt: Als ehemaliger Kfz-Mechaniker schraubte er an Motoren und Karosserien, privat fuhr er jede noch so kurze Strecke mit dem Auto. Im vergangenen Jahr dann die komplette Wende: Der damals 91-Jährige gab sein Auto ab und stieg auf ein modernes Dreirad mit elektrischer Tretunterstützung um. Bis zu 15 Kilometer legt der Rentner damit am Tag zurück, 400 Kilometer sind es seit dem Kauf im September 2017.

Genauso spannend sind die Erzählungen der dreifachen Mutter Miriam Ihnen, die mit einem Lastenrad ihren Alltag regelt. Vom Großeinkauf bis zum Kindertransport laufe alles problemlos, erzählt sie. Als sie im Frühjahr von der Aktion „Umsteiger des Monats" erfuhr, wollte sie sofort mitmachen: „Für mich ist die Idee dahinter, das Thema Mobilität zu überdenken", sagt die 32-Jährige. Auch Sören Alemeier nutzt sein Auto nur noch sehr selten. „Radfahren macht mich glücklich", erzählt er. Als Berufspendler fährt er täglich mehr als 20 Kilometer mit seinem Klapprad.

Die Aktion „Umsteiger des Monats" kommt bei den Menschen im Landkreis Lüneburg gut an. „Die Geschichten werden auf der Webseite und in den lokalen Medien veröffentlicht", erläutert Inga Masemann, Regionalentwicklerin des Landkreises Lüneburg, „danach gibt es immer etliche Bewerbungen von neuen Umsteigern." Eine Jury um den Ideengeber und Radverkehrsbeauftragten des Landkreises Olaf Pahl wählt unter allen Interessierten die Monatssieger aus. „Anhand von konkreten Beispielen wollen wir deutlich machen, dass das Rad hervorragend als Alternative zum Auto funktionieren kann", so Inga Masemann. „Vor allem aber wollen wir zeigen, dass Radeln Spaß macht."

Text/Kontakt: Inga Masemann,
Landkreis Lüneburg
inga.masemann@landkreis.lueneburg.de

Foto: WFB, Ingo Wagner

Bremen will hoch hinaus und radelt zum Mond und zurück.

Foto: Landkreis Lüneburg

Heinz Tobies ist der Umsteiger des Monats Juli im Landkreis Lüneburg.

Projekte für freie Lastenräder erobern Niedersachsen und Bremen

Kinder vom Kindergarten abholen, Getränkekisten heimfahren oder Lebensmittel-Großeinkauf – all diese Transportaufgaben lassen sich problemlos mit dem praktischen Allround-Talent Lastenfahrrad erledigen. Gehören sie in Kopenhagen und Amsterdam schon zum alltäglichen Stadtbild, werden Lastenräder auch hierzulande immer beliebter, insbesondere bei jungen Familien. Die vielseitigen Transport-Fahrzeuge stehen zunehmend für moderne Mobilität, Flexibilität, Umweltschutz und Lebensqualität. Auch immer mehr Unternehmen sehen darin eine innovative, zeitsparende und verkehrsentlastende Transportmöglichkeit für den innerstädtischen Verkehr.

Dieser Popularität tragen die vielen freien Lastenradinitiativen Rechnung, die aktuell bundesweit entstehen. Die Initiativen sind meist als Verein organisiert und beschaffen Lastenräder als „Gemeingüter", die sie zur kostenlosen Ausleihe zur Verfügung stellen und damit der Allgemeinheit zugänglich machen. Sie stehen für ein Umdenken in der urbanen Mobilität in Richtung Ressourcenschonung und Verkehrsberuhigung. Zudem möchten sie das nachbarschaftliche Miteinander fördern. Die Registrierung und Buchung erfolgen in der Regel online, die Ausleihe daraufhin unter Vorlage des Personalausweises in wechselnden Geschäften, Cafés oder Einrichtungen. Der Verleih erfolgt tageweise, häufig maximal drei Tage am Stück. Freie Lastenradinitiativen basieren meist auf ehrenamtlichem Engagement und werden über Spenden finanziert.

Auch in Niedersachsen wächst das Angebot stetig. Hier folgt eine Übersicht der jüngsten freien Lastenradinitiativen in Niedersachsen, die mit ihren Angeboten den Autoverkehr entlasten können und damit voll am Puls der Zeit sind:

- *Wilhelmshaven und Jever: Dein Deichrad.* Verleih seit 1/2018, Flotte: Drei E-Lastenbikes (zwei in Wilhelmshaven, eins in Jever)
- *Aurich: Auriculum.* Verleih seit 7/2018, Flotte: Sechs Lastenräder, eines davon mit E-Antrieb
- *Braunschweig: Heinrich der Lastenlöwe.* Verleih seit 9/2017, Flotte: drei Lastenräder, darunter ein Lastenpedelec
- *Osnabrück: Karlos.* Verleih seit 8/2018, Flotte: ein Lastenrad, ein zweites in Planung
- *Bremen: Fietje* (freie Lastenräder für Bremen – klimafreundliche Mobilität in sechs Nachbarschaften). Verleih seit 3/2018, Flotte: drei Lastenräder, eines davon mit E-Antrieb
- *Buchholz: Lastenrad für Buchholz*, für Frühjahr 2019 geplant

(Quelle: www.dein-lastenrad.de)

Mit zunehmender Anzahl der Transporträder wird auch das Thema Parken für Transporträder immer dringlicher. Ausreichend Platz und sichere Möglichkeiten zum Abstellen sind Faktoren, die die Alltagstauglichkeit und somit Verbreitung dieser Fahrräder fördern.

Mit der dauerhaften Präsenz im Alltagsverkehr etablieren sich langsam Angebote für geeignete Abstellmöglichkeiten – auch bei uns.

Eine bundesweite Übersicht über freie Lastenradinitiativen mit zahlreichen Tipps und Tricks für eine erfolgreiche Umsetzung eines solchen Projektes für interessierte und engagierte Personen und Initiativen bietet das „Forum Freie Lastenräder".

▸ www.dein-lastenrad.de

Text/Kontakt: Anna-Maria Besold, AGFK
anna-maria.besold@agfk-niedersachsen.de

Gewerbliche Nutzung von Lastenrädern

Anstöße für die Verlagerung des Verkehrs gibt das Projekt „Ich entlaste Städte" mit einem Lastenrad-Testangebot für Firmen und öffentliche Einrichtungen. Je nach individueller Transportanforderung kann aus 17 verschiedenen Lastenrad-Modellen gewählt werden, die für nur einen Euro pro Rad und Tag für rund drei Monate lang zur Verfügung gestellt werden. Potenzielle Teilnehmende können sich per Online-Fragebogen bewerben.

▸ www.lastenradtest.de

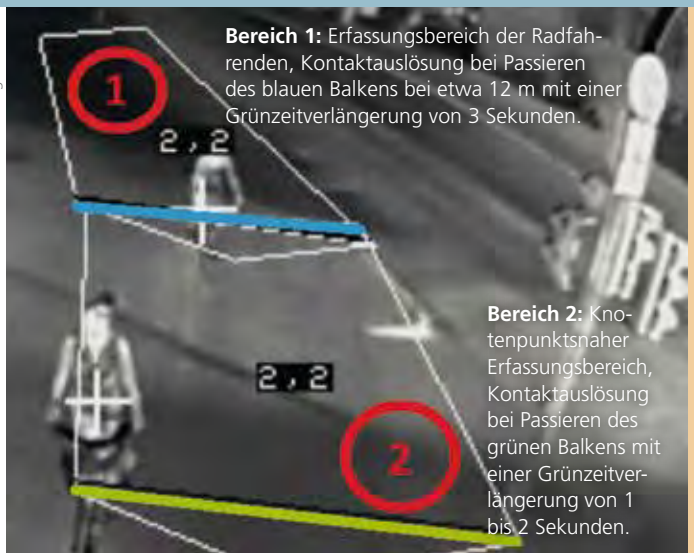
Foto: Stadtwerke Osnabrück, Katja Diehl

Abstellbügel für Lastenräder in Osnabrück.

Foto: ADFC Bremen

Die freien Lastenräder des ADFC Bremen heißen Fietje und können kostenlos ausgeliehen werden.

Foto: Stadt Oldenburg



Bereich 1: Erfassungsbereich der Radfahrenden, Kontaktauslösung bei Passieren des blauen Balkens bei etwa 12 m mit einer Grünzeitverlängerung von 3 Sekunden.

Bereich 2: Knotenpunktsnaher Erfassungsbereich, Kontaktauslösung bei Passieren des grünen Balkens mit einer Grünzeitverlängerung von 1 bis 2 Sekunden.

Foto: Stadt Oldenburg

TeamRad (von links):
Guido Mußmann, Carola Pietsch, Dr. Norbert Korallus, Kerstin Goroncy, Jörg Böckmann

Wärmebildkameras: Länger Grün für Radfahrende in Oldenburg

Eine Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs in Oldenburg ist die Berücksichtigung von Radfahrenden in der verkehrsabhängigen Ampelsteuerung. Hierfür ist eine an den Radverkehr angepasste Detektion auf den Nebenanlagen und auf der Fahrbahn erforderlich. Diese Detektionspunkte sollten etwa 12 m vor dem Knotenpunkt liegen. Dies ermöglicht es dem Radverkehr, die Grünzeiten an den Signalanlagen in gleicher Art und in gleichem Umfang zu verlängern wie der Kfz-Verkehr.

Die klassischen Induktionsschleifen, wie sie für den Kfz-Verkehr genutzt werden, sind für den Radverkehr häufig nicht optimal geeignet. Zum einen ist der Aufwand zum Verlegen der Schleifen relativ hoch und zum anderen ist die Detektion durch die zu geringe Metallmenge an Fahrrädern teilweise nicht gegeben. Daher bieten sich insbesondere für den Radverkehr optische Erfassungssysteme an, die mit geringem Aufwand montiert werden können. Somit ist eine Erfassung von Radfahrerinnen und Radfahrern sowohl auf der Fahrbahn als auch auf dem Radweg selbst in größeren Bereichen möglich. Als Detektionssysteme bieten sich einfache Infrarotkameras, Radardetektoren oder spezielle Kamerasysteme, wie z. B. Wärmebildkameras, an.

Neben den klassischen Kamerasystemen sind seit einigen Jahren auch Wärmebildkameras verfügbar. Diese können die typische Silhouette von Rad fahrenden Menschen noch besser erkennen, so dass eine zuverlässige Erkennung des Radverkehrs auch bei Regen, Dunkelheit oder Gegenlicht möglich ist. Ebenso wird eine deutliche Unterscheidung zum Kfz-Verkehr erreicht. Weiterhin können über diese Systeme auch großflächige Felder, wie zum Beispiel bei aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS), abgedeckt werden. Durch die reine Darstellung des Wärmebildes gibt es auch keine Bedenken hinsichtlich des Datenschutzes, weil Gesichter und Kennzeichen nicht erkennbar sind. In Oldenburg sind bereits an verschiedenen Stellen Detektionssysteme für den Radverkehr mit einfachen Radardetektoren oder Wärmebildkameras erfolgreich im Einsatz.

Text/Kontakt: Stefan Brandt, Stadt Oldenburg
stefan.brandt@stadt-oldenburg.de

„TeamRad" verbreitet „RADLIEBE" in Oldenburg

Unter dem Motto „RADLIEBE" startete die Stadt Oldenburg eine Marke zur Förderung der Alltagsmobilität per Fahrrad. Für die Etablierung der Marke und die Umsetzung dazugehöriger radverkehrsfördernder Maßnahmen ist eine fachdienstübergreifende Projektgruppe der Stadtverwaltung, das „TeamRad", federführend verantwortlich.

Das „TeamRad" kümmert sich seit Jahresbeginn 2018 um alle Belange des Radverkehrs und unterstreicht dessen Bedeutung in Oldenburg. Es soll zeigen und bewusst machen, welche wichtige Rolle das Fahrrad im Alltagsverkehr der Stadt bereits einnimmt.

Projektbezogen arbeiten Kolleginnen und Kollegen aus den Fachdiensten Verkehrsplanung und Tiefbau gemeinsam an dem Ausbau aller infrastrukturellen und sonstigen fahrradbezogenen Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur, Service, Öffentlichkeitsarbeit und Prävention. Diese sind vor allem im jährlichen Rad- und Fußverkehrsprogramm festgeschrieben.

Die Ideen für die verschiedenen Radverkehrsmaßnahmen des „TeamRad" beruhen nicht allein auf politischen Aufträgen aus dem Verkehrsausschuss oder dem Strategieplan Mobilität und Verkehr, sondern werden vom Team an den verschiedensten Stellen gesammelt.

Derzeit wird u. a. an der Planung und Umsetzung mehrerer Maßnahmen gearbeitet:

- Ergänzung und Erweiterung von Radrouten: Diese sind als Schnellverbindungen gerade für den Alltagsverkehr gedacht und sollen die umliegenden Gemeinden mit der Stadt verbinden. Besonders vor dem Hintergrund der großen Zahl der Pendlerinnen und Pendler ein wichtiges Projekt.
- Ausbau der vorhandenen Radabstellanlagen rund um die Innenstadt und die Planung eines weiteren Fahrradparkhauses am Bahnhof mit 500 Stellplätzen. Auch mobile Abstellanlagen werden neuerdings eingesetzt. Die Stadt verfügt über zwölf Einheiten mit insgesamt 24 Stellplätzen.
- Organisation des Fahrrad-Wettbewerbs STADTRADELN.

Text/Kontakt: TeamRad, Stadt Oldenburg
teamrad@stadt-oldenburg.de

Foto: Stadt Osnabrück, Nicolai Schlepphorst

Erster Teilabschnitt des Radschnellweges in Osnabrück.

Foto: Stadt Burgdorf

Überdachte Fahrradständer am Gymnasium in Burgdorf.

Weiterbau Radschnellweg Osnabrück-Belm

Das erste fertiggestellte Teilstück des Radschnellweges in der Baumallee an der Schlachthofstraße kann schon befahren werden und macht die Qualitäten dieser Premium-Radverkehrsanlage erlebbar. Neben der großen Breite und dem guten Belag fällt noch eine Besonderheit auf: Es wurde eine „mitlaufende" Beleuchtung installiert, die ihre volle Leuchtkraft erst dann entwickelt, wenn Radfahrerinnen und Radfahrer diese über Bewegungssensoren auslösen.

Die nächsten Abschnitte folgen bald: Ab Herbst 2018 werden die Abschnitte von der Liebigstraße bis zur Baumallee und ab deren Ende über das Gelände der Halle Gartlage bis zur Straße Am Bahndamm gebaut. Damit ist der erste entscheidende Lückenschluss geschafft. Der Bereich in der Gartlage wird gefördert aus Mitteln des BMU aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages. 2019 folgt der Bau des etwa ein Kilometer langen Abschnittes im Stadtteil Widukindland bis zur Stadtgrenze, gefördert aus dem Sondertopf des Landes Niedersachsen. Die Stadt Osnabrück ist optimistisch, dass die Herstellung des 6,7 Kilometer langen Radschnellweges zwischen Osnabrück und Belm in den nächsten Jahren abgeschlossen werden kann.

Text/Kontakt: Ulla Bauer, Stadt Osnabrück
bauer@osnabrueck.de

Burgdorf: 690 neue Fahrradbügel für das Gymnasium

Der Neubau eines Schultraktes auf dem Gymnasium Burgdorf wurde genutzt, um die veralteten Fahrradständer auf dem Schulgelände durch zeitgemäße, überwiegend überdachte und beleuchtete Fahrradabstellplätze zu ersetzen. Bei der Planung der Fahrradabstellanlagen wurde ein Bedarf von einem Abstellplatz für jeweils zwei Personen prognostiziert. So ergab sich ein Bedarf an 690 Fahrradabstellplätzen.

In Burgdorf sind die Schülerinnen und Schüler traditionell überdurchschnittlich häufig mit dem Fahrrad unterwegs. Eine im Vorfeld bei ihnen durchgeführte Befragung hat dies bestätigt. Die Kosten für die 690 hochwertigen Fahrradabstellplätze beliefen sich auf etwa 585.000 Euro. Die Baukosten für 340 Fahrradabstellplätze werden vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) mit rund 221.000 Euro gefördert. Die Fahrradabstellanlagen sind über eine Fahrradstraße, die im Jahr 2017 bis zu den Fahrradabstellplätzen verlängert wurde, gut zu erreichen.

Text/Kontakt: Claudia Vollmert, Stadt Burgdorf
vollmert@burgdorf.de

Fahrrad macht Schule!

Auf die Plätze, fertig, los: Unter dem Motto „Fahrrad macht Schule" startet der ADFC Bremen ein Angebot für Schulen und soziale Einrichtungen. Ziel ist es, nachhaltige Mobilität mit dem Fahrrad an Schulen zu fördern. Denn Radfahren macht mehr als nur Spaß: Es bietet gerade jungen Menschen die Möglichkeit, sich frei zu bewegen – unabhängig von Eltern und Taschengeld.

Das Angebot des ADFC Bremen für Schulen und Bildungsträger erstreckt sich von Lernkursen über Fahrradaktionstage bis hin zur Klassenfahrt mit dem Rad. Bausteine zur Fahrradtechnik stehen nun genauso auf dem Stundenplan wie begleitete Schul-Exkursionen mit dem Fahrrad.

Projektleiter Markus Hübner: „Mit unserem Projekt bieten wir Einrichtungen der Kinder- und Jugendarbeit einen mobilen, außerschulischen Erfahrungsraum. Für die Klasse auf dem Fahrrad ist ganz Bremen der neue Lernort!"

Das Projekt wird gefördert vom Bremer Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und ist zunächst auf zwei Jahre ausgelegt.

Text/Kontakt: Markus Hübner, ADFC Bremen
fahrradschule@adfc-bremen.de

Foto: ADFC Bremen, Markus Hübner

Klassenfahrt per Rad? Der ADFC macht's möglich!

Foto: IHK Osnabrück

Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden mit Plakaten an Haupteinfahrtsstraßen in Osnabrück.

Wirtschaft für sicheren Verkehr in Osnabrück

Im Jahr 2014 verunglückten an einer Kreuzung auf dem Wallring um die Osnabrücker Innenstadt innerhalb weniger Monate zwei Radfahrende durch rechts abbiegende Lkw tödlich. Für Osnabrücker Unternehmerinnen und Unternehmer gaben diese Vorfälle den Impuls, sich selbst zu verpflichten, mehr für die Sicherheit von Radfahrenden zu tun.

Durch Lkw tödlich verunglückte Radfahrerinnen und Radfahrer haben auch für die betroffenen Unternehmen erhebliche Auswirkungen: Neben dem möglichen Imageschaden für die Firmen müssen die betroffenen Lkw-Fahrer häufig mit einem Unfalltrauma umgehen.

Im März 2015 haben sich zunächst 15 Unternehmen verpflichtet, Radfahren in Osnabrück sicherer zu machen. Koordiniert werden die Maßnahmen von der Bezirksgeschäftsstelle des Gesamtverbands Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) sowie der IHK Osnabrück – Emsland – Grafschaft Bentheim.

Die Themenbereiche sind vielfältig:

- Neben wiederholten Plakataktionen zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer zum toten Winkel finden regelmäßig Informationsveranstaltungen in Kindergärten und Grundschulen statt.
- Zahlreiche Kreuzungen mit Konfliktpotenzial zwischen Radfahrerinnen und Radfahrern und rechts abbiegenden Lkw wurden identifiziert. Das Aktionsbündnis hat in Kooperation mit dem Kompetenznetz Individuallogistik (KNI) innerhalb weniger Wochen die kommunalen Mittel aufgestockt und für 70 weitere Toter-Winkel-Spiegel in Kreuzungsbereichen gesorgt.
- Einen Schwerpunkt setzt das Bündnis auf Fahrerassistenzsysteme. Die regionalen Unternehmen setzen diese Systeme und zusätzliche Warnaufkleber verstärkt ein.
- Aktionstage sensibilisieren die Öffentlichkeit mit vielfältigen Programmpunkten für den toten Winkel.

Das Aktionsbündnis tauscht sich regelmäßig mit der Stadt sowie der Polizei aus und unterstützt ein Rechtsabbiegeverbot für Lkw auf den Wallring.

Mit Blick auf die „Vision Zero" sind diese Aktionen kleine, aber wichtige Mosaiksteinchen. Besonders das Engagement der Wirtschaft ist wichtig und findet hoffentlich auch in anderen Städten Nachahmer.

Text/Kontakt: Gerhard Dallmöller,
IHK Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim
dallmoel@osnabrueck.ihk.de

Osnabrück: Bau der ersten Protected Bike Lane

Die Ansprüche an Radverkehrsanlagen steigen stetig; einerseits aufgrund der vermehrten Nutzung von E-Bikes und Rädern mit Anhängern, aber auch infolge der Zielsetzung, „Nicht-Radlerrinnen und -Radler" fürs Radfahren zu gewinnen. Die Stadt Osnabrück hat sich beim Radverkehrsplan 2030 intensiv damit beschäftigt, wie Radverkehrsanlagen zukünftig aussehen sollen. Bemessungsfälle wie Lastenräder und Überholen erfordern größere Breiten als in der ERA vorgesehen. Als Selbstverpflichtung ist ein Planungsstandard für Radfahrstreifen von 2,00 m beschlossen worden. Außerdem soll die Realisierung von Protected Bike Lanes (baulich abgesicherte Radverkehrsanlagen, wie man sie aus den Niederlanden und Kopenhagen kennt) für verkehrlich hochbelastete Bereiche geprüft werden.

Mit der Deckensanierung an einem Abschnitt des hochbelasteten Wallrings ergab sich erstmalig die Chance, dies planerisch zu entwickeln und nun umzusetzen. Im Sommer 2018 wurde am Heger-Tor-Wall, westliche Straßenseite zwischen Dielinger Straße und Katharinenstraße, die erste Protected Bike Lane gebaut.

Die Protected Bike Lane hat eine Gesamtbreite von 3,25 m, 75 cm davon als Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn. Zur Fahrbahn wurde der Radweg mit einem Hochbord abgetrennt, zum Gehweg mit einem Tiefbord. Als Material wurde Asphalt eingebaut, der mit einem roten Kaltplastik-Belag mit Glasgranulat-Einstreu versehen wurde. Sollte sich zeigen, dass Kfz-Fahrende trotzdem dort parken, werden im Sicherheitstrennstreifen niedrige Betonbarrieren eingebaut.

Die Fläche für die Herstellung der Protected Bike Lane musste aus dem bestehenden Straßenraum gewonnen werden, es wurde ersatzlos auf einen Parkstreifen verzichtet. Mit dem Bau wird eine besonders hochwertige Form des Radfahrens erfahrbar. Die Protected Bike Lane hat erst einmal nur eine Länge von 175 m, der Querschnitt kann jedoch problemlos bis zum nächsten Knotenpunkt fortgeführt werden. Weitere Abschnitte des Wallrings sollen unter diesem Ansatz der sicheren, komfortablen Führung überplant werden.

Text/Kontakt: Ulla Bauer, Stadt Osnabrück
bauer@osnabrueck.de

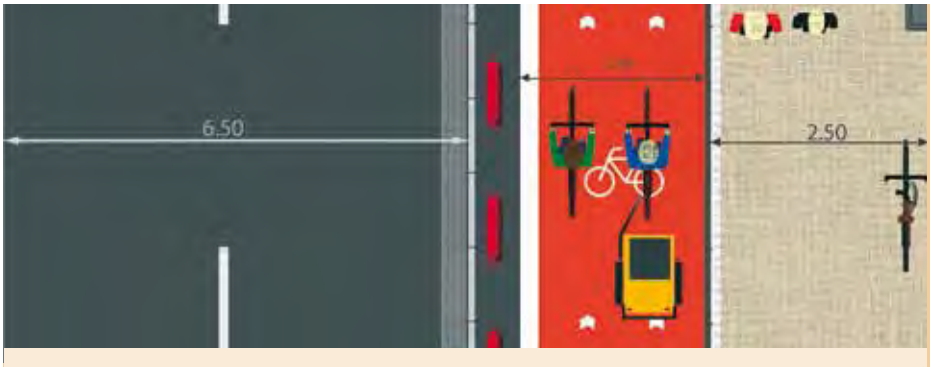


Abbildung: Stadt Osnabrück, Nicolai Schlepphorst

Planungsskizze zur Protected Bike Lane.

Deutscher Fahrradpreis – Preisträger in Niedersachsen und Bremen

Der Deutsche Fahrradpreis ist ein Bestandteil des Nationalen Radverkehrsplans der Bundesregierung. Die Auslobung des Preises soll gute Beispiele aus der Radverkehrsförderung bekannt machen und zu Projekten und Maßnahmen vor Ort anregen. Der Preis fördert aber auch das Image des Radfahrens und es trägt das Radfahren ins öffentliche Bewusstsein.

Der Fahrradpreis wird jedes Jahr in den Kategorien die fahrradfreundlichste Persönlichkeit, Infrastruktur sowie Service und Kommunikation verliehen.

2018 gewannen in der Kategorie Infrastruktur gleich zwei Städte aus Niedersachsen und Bremen belegten den ersten und den dritten Platz. Die Stadt Bremen konnte sich mit dem Pilotprojekt „Fahrradmodellquartier Bremen-Neustadt" durchsetzen. „Mit dem Fahrradquartier zeigt die Stadt Bremen einen ganzheitlichen und quartiersbezogenen Ansatz", so die Jury.

In der Bremer Neustadt entsteht eine erste Fahrradzone. Das große Fahrradinfrastrukturprojekt wurde 2017 vom Bundesumweltministerium genehmigt. 2,4 Millionen Euro stehen zur Umsetzung dieses Vorhabens zur Verfügung. Die Maßnahmen umfassen unter anderem ein durchgängiges Netz an Fahrradstraßen, Querungsmöglichkeiten, Fahrbahnbelag, Fahrradparken, Fahrradverleih und Reparatur an einem Repair Café an der Bremer Hochschule. Für den Ausbau von Komfortradwegen ist die Stadt Nordhorn beim Deutschen Fahrradpreis 2018 mit dem 3. Platz ausgezeichnet worden.

Foto: Stadt Nordhorn

So sehen Komfortradwege in der Stadt Nordhorn – dem Preisträger des Deutschen Fahrradpreises – aus.

Das zweite Projekt umfasst den zweispurigen Ausbau eines Streckenabschnittes entlang der Nordhorner Wasserstraßen, den Umbau zweier Kreuzungspunkte und die Vorfahrtsänderung zugunsten der Radfahrer gegenüber dem Querverkehr an diesen Kreuzungen. Die Zweispurigkeit und die durchgehende Vorfahrt für den Radverkehr auf ca. sieben Kilometern durch das gesamte Stadtgebiet machen das Radfahren auf dieser Strecke besonders reizvoll und attraktiv.

Der Deutsche Fahrradpreis sucht bis zum 31.01.2019 erneut die besten Projekte der Radverkehrsförderung. Auf die Gewinner der Kategorien Infrastruktur, Service und Kommunikation warten insgesamt 18.000 Euro.

- www.der-deutsche-fahrradpreis.de

Text/Kontakt: Ilona Krause, AGFK
ilona.krause@agfk-niedersachsen.de

Beispiele der Radwegefinanzierung

Sassenburg erFahren

Durch Crowdfunding und EU-Förderung hat die Gemeinde Sassenburg die Finanzierung neuer touristischer Fahrradwege erfolgreich realisiert. Initiiert wurde die Finanzierung durch Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Sassenburg, die sich 2015 in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradwege zusammenfanden. Über die Crowdfunding Plattform „99 Funken" – einer Initiative regionaler Sparkassen – hat die Arbeitsgemeinschaft eine der Fahrradrouten als Finanzierungsprojekt gestartet. Die Finanzierung ist mit überwältigendem Erfolg gelungen: Viele Bürger und Firmen aus der Region haben sie mit einer einmaligen Unterstützung ermöglicht.

Parallel hat die Gemeindeverwaltung erfolgreich einen Förderantrag für zwei weitere Fahrradrouten beim Amt für regionale Landesentwicklung in Braunschweig gestellt. Ungefähr die Hälfte der Kosten trug die Gemeinde Sassenburg selbst. Jedoch entfielen durch den engagierten Einsatz der Ehrenamtlichen die nicht zu unterschätzenden Planungskosten: Ein komplettes Schilderkataster, alle Inhalte der Informationstafeln und die komplette grafische Erstellung aller Übersichtstafeln sind in ehrenamtlicher Arbeit entstanden.

Erweiterung Emsland-Route

Die Emsland-Route, die bisher auf 300 Kilometern viele Highlights der Region miteinander verknüpfte, wurde im Jahr 2018 von 300 auf 395 Kilometer erweitert. Gefördert wurde das Projekt durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, das 70 Prozent des Investitionsvolumens von 500.000 Euro übernommen hat. Die verbleibenden Kosten trugen der Landkreis Emsland sowie die Samtgemeinde Werlte und die Gemeinde Twist als Projektpartner. Mit dem Geld wurden nicht nur die Radwege neu gebaut, sondern auch deren Beschilderung angepasst, neues Kartenmaterial erstellt, 40 Informationstafeln mit Ortsplan und Einkehrmöglichkeiten entlang der Emsland-Route aufgestellt und drei Radzählanlagen erbaut. Außerdem gab es zur Einweihung der neuen Route eine Eröffnungsveranstaltung unter Beteiligung aller Gemeinden. Neben der touristischen Komponente steht bei dem Ausbauprojekt insbesondere auch der Klimaschutz im Fokus: Eine zentrale Zielsetzung besteht darin, dass Bürgerinnen und Bürger verstärkt das Radfahren im Alltag für sich entdecken – und zukünftig beispielsweise ihren Arbeitsweg klimaneutral mit dem Rad bestreiten.

Text/Kontakt: Ilona Krause, AGFK
ilona.krause@agfk-niedersachsen.de

Foto: AG Fahrradwege in der Gemeinde Sassenburg

Informationstafeln stellen die Hightlights der Routen der Gemeinde Sassenburg vor.

Foto: Emsland Tourismus GmbH

Gut ausgebaute Fahrradwege auf der Emsland-Route sorgen für ein gutes Fahrgefühl.

Finanzspritzen für die kommunale Radverkehrsförderung

Den Radverkehr voranzubringen ist eine Gemeinschaftsaufgabe, deren Bedeutung alle politischen Ebenen anerkannt haben – nicht zuletzt als wichtiger Baustein in der hochaktuellen Klimapolitik. Viele Maßnahmen zur Umsetzung liegen jedoch letztendlich bei Kommunen, welche die erforderlichen Investitionen nicht immer stemmen können. Diese können aber auf Unterstützung zurückgreifen, um entsprechende Maßnahmen finanzieren oder fördern zu lassen. Neben den Mitteln, die auf Landesebene zur Verfügung stehen, gibt es auch auf Bundes- und EU-Ebene Förderprogramme.

Orientierung im Förder-Dschungel

Eine Übersicht über bestehende Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten für Radverkehrsprojekte bietet die Förderfibel im Fahrradportal des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Ob für Radverkehrsanlagen oder Öffentlichkeitsarbeit – hier können geeignete Fördertöpfe für unterschiedliche Maßnahmen bundeslandspezifisch über eine Suchmaske abgerufen werden. Auch über die Förderdatenbank des Bundes lassen sich Förderprogramme des Bundes, der Länder und der Europäischen Union recherchieren.

Finanzquellen auf Landesebene

Auf Landesebene ist nach wie vor das Niedersächsische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) die wichtigste Finanzierungsquelle, mit Finanzhilfen von bis zu 75 Prozent. Finanzschwache Kommunen können beim Bau von Radwegen zusätzlich vom Kommunalinvestitionsförderungsgesetz profitieren. Die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) für touristische Maßnahmen ermöglicht auch Zuschüsse für touristische Radverkehrsinfrastruktur. Seit 2017 stehen beim Land Niedersachsen außerdem im Rahmen des„Sonderprogramms Radschnellwege“ Mittel in Höhe von 12,35 Millionen Euro zur Verfügung.

Nationaler Radverkehrsplan und Radschnellwege

Besonders auf Bundesebene gibt es speziell aufgelegte Förderprogramme für den Radverkehr. Innovative, nicht investive Modellprojekte, die der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes dienen, können durch das Förderprogramm Nationaler Radverkehrsplan 2020 des (BMV) unterstützt werden. Die aktuelle Förderrichtlinie läuft noch bis Ende 2020, der Stichtag für Anträge ist jeweils der 1. August. Das BMVI stellt zusätzlich Finanzhilfen für Radschnellwege in Höhe von jährlich 25 Millionen Euro bereit. Etwa 11 Prozent der Mittel stehen für Niedersachsen und Bremen zur Verfügung.

Die Nationale Klimaschutzinitiative

Unter dem Dach der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI), die in Verantwortung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) liegt, existieren Fördertöpfe, für den Radverkehr. Ein wichtiges Förderinstrument für Kommunen ist und bleibt die Kommunalrichtlinie, die „Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld“, die ebenfalls zur NKI gehört. Hierüber können beispielsweise auch nachhaltige Radverkehrskonzepte mit Maßnahmen wie Ausbau der Radwege, Abstellanlagen, Wegweisung und Mobilitätsstationen gefördert werden. Anfang 2019 tritt die erweiterte Neuauflage der Kommunalrichtlinie in Kraft. Neue Fördermöglichkeiten im Bereich der nachhaltigen Mobilität betreffen den Bau neuer Radwege, die Errichtung von Fahrradparkhäusern, die Einführung der grünen Welle für den Rad- und Fußverkehr und die intelligente Verkehrssteuerung. Die Förderquote liegt zwischen 30 und 60 Prozent, maximal 500.000 Euro.

Auch die erfolgreichen Programme „Kurze Wege für den Klimaschutz“ und der „Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr“ sind Teil der NKI.

Geld für Schwerlastenräder

Die Kleinserienrichtlinie des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) fördert den Kauf von E-Lastenrädern oder -anhängern für den gewerblichen Lastenverkehr. Hierbei geht es um Schwerlastenfahrräder mit einem Mindest-Transportvolumen von 1 m³ und einer Mindest-Nutzlast von 150 kg. Die Förderhöchstgrenze liegt bei 30 Prozent, maximal jedoch 2.500 Euro pro Fahrzeug.

Zugriff auf EU-Mittel

Für die Förderung aus europäischen Mitteln kommen je nach Schwerpunktsetzung verschiedene Initiativen und Programme in Frage. Hier ist eine projektbezogene Recherche durchgeführt werden. Da die EU-Förderlandschaft für Unkundige eher unübersichtlich ist, kann in Niedersachsen die NBank weiterhelfen, die passende Initiative zu identifizieren.

- www.klimaschutz.de/foerderung
- www.nationaler-radverkehrsplan.de

Text/Kontakt: Anna-Maria Besold, AGFK *anna-maria.besold@agfk-niedersachsen.de*

Ansprechpersonen zur Förderung

Niedersachsen

Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen GmbH KEAN
Ruth Drügemöller, 0511/897 039 27, ruth.druegemoeller@klimaschutz-niedersachsen.de
- www.klimaschutz-niedersachsen.de

Bremen

Bremer Energie-Konsens GmbH
0421/376 671 0, info@energieconsens.de
- www.energiekonsens.de

Bundesweit

Service- und Kompetenzzentrum: Kommunaler Klimaschutz (SK:KK)
030/390 011 70, skkk@klimaschutz.de
- www.klimaschutz.de

EU-Ebene

NBank
Florian Lange, 0511/300 331 74, international@nbank.de
- www.nbank.de

„Wir brauchen nicht die 100. Froschkönigroute, sondern Qualität!“

Interview mit Frank Hofmann, Vorsitzender des ADFC-Bundesfachausschusses Tourismus, zur Entwicklung und Vermarktung touristischer Radrouten.

AGFK: Radfernwege, regionale Radrouten oder Tagestouren: In den letzten Jahren sprießen deutschlandweit immer mehr touristische Radrouten aus dem Boden. Wie kommt das?

Frank Hofmann: Seit über 20 Jahren erlebt der Fahrradtourismus einen Boom. Das liegt vor allem daran, dass touristische Radprodukte mit öffentlichen Mitteln gefördert werden. Dabei werden insbesondere investive Maßnahmen unterstützt, für Unterhalt und Pflege gibt es in der Regel keine Fördermittel. Und hier liegt schon ein zentraler Knackpunkt, denn es besteht die Gefahr, dass ein unübersichtlicher Wust touristischer Produkte entsteht, die teilweise am Markt nicht bestehen können. Dem soll die „Checkliste für die Entwicklung und Vermarktung touristischer Radrouten“ des ADFC entgegenwirken.

AGFK: Warum ist es wichtig, diese Checkliste im Zuge der Entwicklung einer touristischen Radroute zu konsultieren?

Hofmann: Sie ermöglicht eine kritische Selbstüberprüfung und liefert eine schnelle erste Antwort, wie erfolgversprechend eine Route ist. Man sollte nicht vergessen, dass die Qualitätsstandards auf dem Markt und das Qualitätsbewusstsein der Kunden steigen. Daher sollte die Liste unbedingt schon vor einer konkreten Planung und der Investition von Geldern herangezogen werden! Leider sehen wir auch viele misslungene Produkte …

AGFK: Das bringt uns zum nächsten Punkt: Wie gut wird die Checkliste für touristische Radrouten angenommen?

Hofmann: Die Rückmeldungen von denjenigen, die sie eingesetzt haben, sind sehr positiv. Manchmal werden ja auch seitens der Politik Wünsche an die Stadt- und Regionalplanerinnen und -planer und auch an Verantwortliche aus der Touristik herangetragen, die nicht alle wichtigen Faktoren berücksichtigen. Die Planungsinstanzen sind oft dankbar für die stichhaltigen Argumente in der Checkliste, anhand derer sie begründen können, warum manche Vorhaben so nicht sinnvoll sind.

AGFK: Was sind die wichtigsten Erfolgsfaktoren, damit sich eine touristische Radroute erfolgreich am Markt etablieren kann?

Hofmann: Von zentraler Bedeutung ist eine umfassende Bedarfs- und Marktanalyse im Vorfeld. Insbesondere kleinen Organisationen fehlt oftmals der Überblick über den Markt, welcher sehr komplex und stark umkämpft ist. So passiert es leicht, dass der Markt überschwemmt wird mit Angeboten, deren Qualität der Kunde nur schwer beurteilen kann. Daher hilft eine Marktanalyse, nicht an der Nachfrage vorbeizuplanen. Auch überregionale Konzepte müssen einbezogen werden.

Foto: Mittelweser Touristik GmbH

Attraktive Infrastruktur lädt zum Verweilen ein und bedarf regelmäßiger Pflege.

Foto: Heideregion Uelzen

Eine gute, durchgehende Wegweisung ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal.

Das A und O ist außerdem ein dauerhaftes Qualitätsmanagement – leider bisher noch Mangelware. Der Kunde braucht nicht die 100. Froschkönigroute, sondern vielmehr ordentliche Qualität! Ohne ein langfristiges Budget im Haushalt, um die Qualität der Route aufrechtzuerhalten, sollte man gar nicht erst anfangen. Das gleiche gilt für die dauerhafte Vermarktung.

Ein besonders wichtiger Faktor ist eine zentrale Koordination. Sie wirkt gleichzeitig als Motor und Kontrollinstanz. Sie bringt die zahlreichen Beteiligten an einen Tisch und koordiniert die Abstimmungsprozesse. Nur so kann eine einheitliche Qualität der Route sichergestellt werden, denn der Kunde beurteilt das Produkt oft nach seinem schwächsten Glied.

AGFK: Was sind die häufigsten Fehler beim Erstellen einer touristischen Radroute?

Hofmann: Oft gibt es bestehende Planungen, aber es fehlt das Vermarktungskonzept, weil die jeweils zuständigen Stellen nicht wirklich zusammenarbeiten. Häufig gibt es auch keine abgesicherten Budgets für Instandhaltung und Marketing.

Außerdem mangelt es in vielen Fällen an einer zentralen Koordinationsstelle, so dass Abstimmungsprozesse im Sand verlaufen. Laut den Erfahrungen aus zahlreichen Radfernwegeprojekten, die der ADFC begleitet hat, bedarf es einer Person, die „den Hut aufhat". Ohne sie kommen Pflege, Instandhaltung, Vermarktung und der Vertrieb nicht nachhaltig zustande. Sie ist es auch, die das gemeinsame Element der Route bei der Vermarktung durchhält und Informationen für den Kunden zentral bündelt.

AGFK: Welche Tipps möchten Sie den Verantwortlichen noch mitgeben, die nicht in der Checkliste zu finden sind?

Hofmann: Der anhaltende Erfolg eines Produkts hat viel mit einer andauernden Kommunikation der Beteiligten auf hohem Niveau zu tun. Deshalb sollte die zentrale Koordination von allen Parteien anerkannt sein und alle Interessenträger auf Augenhöhe einbeziehen.

Ein besonderer Erfolgsfaktor ist die Einbindung der lokalen Akteure. Im Idealfall steht am Anfang einer Entwicklung eine Kick-off-Veranstaltung, zu der alle Interessierten öffentlich eingeladen werden. Dies birgt die Chance, eine größere Vielfalt von Akteuren einzubeziehen und dabei den Charakter der Region authentischer abzubilden; denn der Fahrradtourist hat großes Interesse an regionaler Kultur.

AGFK: Welche weiteren Vorteile ergeben sich daraus, Akteure in der Region zu beteiligen?

Hofmann: Wenn sich lokale Akteure zumindest ein Stück weit mit dem Produkt identifizieren und auf Augenhöhe beteiligt werden, entsteht ein lebendiges Produkt, und das Binnenmarketing funktioniert viel besser. Aus meiner Sicht sollte man z. B. Betriebe wie Gaststätten, Einzelhändler, Kunsthandwerker etc. viel stärker einbeziehen, denn die haben ja auch Interesse daran, dass mehr Touristinnen und Touristen in die Region kommen. Auch Museen und Kultureinrichtungen sind hier angesprochen. Hier gibt es bereits innovative Lösungen, so dass am Ende alle Seiten profitieren: Beispielsweise können lokale Betriebe als „Routenpaten" zur Pflege der Route beitragen, denn sie sind diejenigen, die als Erste von Missständen erfahren. Aber Vorsicht: Am Ende muss trotzdem immer das Interesse der Nutzer im Fokus stehen, damit das Produkt Erfolg hat.

- „Checkliste: Bedingungen für die Entwicklung und Vermarktung touristischer Radrouten", ADFC www.adfc.de/artikel/checkliste-entwicklung-und-vermarktung-touristischer-radrouten/

Interview: Anna-Maria Besold, AGFK
Kontakt: ADFC Bundesgeschäftsstelle *tourismus@adfc.de*

Zur Person

Foto: Frank Hofmann

Frank Hofmann, Jahrgang 1967, ist aktuell Vorsitzender des Fachausschusses Tourismus beim ADFC Bundesverband. Beruflich leitet er seit 2017 Marketing & Sales bei einem Reiseveranstalter in Hannover.

Er ist zudem Mitautor des ADFC-Ratgebers „Radfernwege in Deutschland", der 2017 in zwölfter Auflage erschien. Das Buch beschreibt sämtliche deutschen Radfernwege und gibt Empfehlungen für Planung, Anlage und Betrieb touristischer Radrouten.

Kontakt: Frank Hofmann
frank.hofmann@adfc.de

Radtouristen – die nicht mehr so unbekannten Wesen

Gäste sind bekanntlich dann besonders zufrieden, wenn man ihre Erwartungen erfüllt. Das ist bei Radtouristinnen und -touristen (im Folgenden Radtouristen) nicht anders. Um besser zu verstehen, was diese sich wünschen oder wo sie herkommen, aber auch um zu erfahren, ob sie zufrieden sind, wie viel Geld sie in ihrem Urlaub ausgeben und wie viele es überhaupt sind, hat die TourismusMarketing Niedersachsen GmbH (TMN) von 2015 bis 2017 Radtouristen gezählt und befragt.

Unterschiedliche Verteilung auf die Nutzergruppen 2015/2016

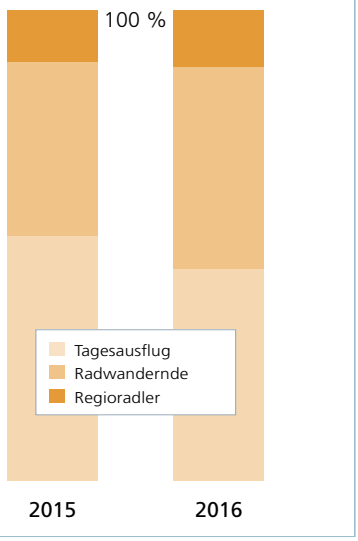


Abbildung (Quelle): IGS/IGS Niederlassung Radschlag

Im Rahmen der Radverkehrsanalyse Niedersachsen wurden über drei Jahre hinweg Radfahrerinnen und Radfahrer gezählt. 2015 im Schwerpunkt auf dem Weser-Radweg und auf Radfernwegen östlich davon, 2016 auf Radfernwegen westlich der Weser. 2017 fanden an Zählstellen aus den beiden vorangegangenen Jahren Referenzmessungen statt. 2015 und 2016 wurden zusätzlich Befragungen an ausgewählten Zählstandorten durchgeführt, um neben den quantitativen Zähldaten auch Aussagen über die gezählten Radtouristen treffen zu können. Befragt wurden Radtouristen, die entweder einen mindestens zweistündigen Ausflug mit dem Rad machen (Tagesausflügler) oder sich in einem Radurlaub befinden – mit wechselnder (Radwandernde) oder stationärer Unterkunft (Regioradler).

Insgesamt wurden an 71 Standorten über drei Millionen Radfahrerinnen und Radfahrer an Dauerzählstellen sowie weitere rund drei Millionen an den temporären Zählstellen erfasst. Bei den begleitenden Befragungen wurden an 26 Befragungsstandorten, die jeweils in der Nähe einer Zählstelle lagen, an 137 Tagen über 4.000 Interviews geführt, bei denen knapp 10.000 Radfahrerinnen und Radfahrer befragt wurden.

Aufgrund der gewählten Erhebungsmethodik liegen Daten vor, die Vergleiche innerhalb Niedersachsens zulassen. So war z. B. im östlichen Landesteil der Anteil der Tagesausflügler höher als im Westen, wohingegen 2016 der Anteil der Regioradler deutlich über dem im Osten lag.

Der Blick auf die Herkunft der Radtouristen zeigt, dass im östlichen Niedersachsen v. a. Radtouristen aus Niedersachsen unterwegs sind (27 %), gefolgt von Radtouristen aus Nordrhein-Westfalen (18 %). Im westlichen Teil Niedersachsens stammen über die Hälfte der erfassten Menschen aus NRW (52 %), gefolgt von Menschen aus Niedersachsen (19 %).

Die Nutzung von E-Bikes und Pedelecs ist von 2015 auf 2016 stark angestiegen. Wurden im östlichen Landesteil 2015 nur 17 % der Radtouristen mit einem Pedelec bzw. E-Bike angetroffen, waren es 2016 33 %. Damit liegt Niedersachsen weit über dem Bundesdurchschnitt der Pedelec/E-Bike-Nutzung, der laut ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2017 bei 13 % liegt. Es ist davon auszugehen, dass die Steigerung von 2015 auf 2016 zwar auch mit einem generellen Anstieg der Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes zu tun hat, allerdings ist anzunehmen, dass auch die unterschiedliche Gästestruktur in den beiden Untersuchungsräumen die unterschiedlichen Nutzungsintensitäten begründet. So ist das Durchschnittsalter im Westen leicht höher als das im Osten. Ebenso ist der Anteil der Regioradler im Westen höher. Diese reisen häufiger als Radwandernde mit dem eigenen Auto an. Die Mitnahme von eigenen Pedelecs bzw. E-Bikes gestaltet sich im eigenen Auto einfacher als im Zug. Die Vermutung liegt also nahe, dass aufgrund der Gästestruktur und des höheren Anteils an Regioradlern sowie des zu erwartenden Windes an der Küste die Nutzung von Pedelecs im westlichen Teil Niedersachsens grundsätzlich höher ist als im östlichen Teil Niedersachsens.

Foto: Thorsten Brönner

Leuchtturm Obereversand.

Das Ausgabeverhalten wich in beiden Untersuchungsjahren ein wenig voneinander ab. So lag das Ausgabeverhalten im östlichen Landesteil etwas unter dem im westlichen Landesteil. Im Durchschnitt gibt ein Radtourist bei einem Tagesausflug ca. 16 Euro pro Tag in Niedersachsen aus, ein Radwanderer gibt ca. 68 Euro pro Tag aus, ein Regioradler ca. 65 Euro pro Tag. Aus den vorliegenden Daten kann für die untersuchten Radfernwege eine Gesamtwertschöpfung von mindestens 106 Millionen Euro (netto) im Jahr ermittelt werden. Diese Zahl bezieht sich auf die an den untersuchten Radfernwegen erwirtschaftete Wertschöpfung. Eine Aussage für die Gesamtwertschöpfung, die durch den Radtourismus in Niedersachsen erwirtschaftet wird, kann nicht getroffen werden, da hierzu auch eine Untersuchung der Vielzahl an regionalen Touren gemacht werden müsste, auf denen ebenfalls Radtouristen unterwegs sind.

Bei der Fragestellung nach Hilfsmitteln zur Orientierung während der Radtour gibt es keine regionalen Unterschiede: Radtouristen nutzen

Foto: Stadt Wolfenbüttel

Schloss Wolfenbüttel.

überwiegend Ausschilderung (65 %) und Radreiseführer bzw. Karten (63 %) zur Orientierung vor Ort, gefolgt von Smartphones (18 %) und GPS-Geräten (16 %). Ein ähnliches Bild geben auch andere Befragungen wieder. Für die Qualitätssicherung eines Radfernweges oder einer anderen touristischen Radroute bedeutet dies, dass die Pflege der Wegweisung weiterhin eine sehr wichtige Rolle im Qualitätsmanagement spielt. Radreiseführer und Karten sind trotz aller Technik auch zukünftig ein wichtiges Hilfsmittel zur Orientierung für Gäste. Daher ist eine qualitativ hochwertige, aktuelle Karte bzw. ein Radreiseführer ein wichtiges Element in der touristischen Servicekette für Radtouristen.

Als Gesamtaussage für das Land Niedersachsen lässt sich festhalten, dass Radtouristen sehr zufrieden mit dem radtouristischen Angebot im Land sind. So bewerten über 90 % der befragten Radtouristen den Gesamteindruck ihrer Radtour bezogen auf die Infrastruktur mit sehr gut oder gut. Über 90 % der Befragten würden den Radweg, auf dem sie unterwegs sind, oder die Region, die sie bereisen, weiterempfehlen. Diese Ergebnisse sind insofern als sehr positiv zu bewerten, da das Land Niedersachsen, die touristischen Regionen, die Landkreise und Gemeinden seit vielen Jahren mit viel Engagement und erheblichen finanziellen und personellen Ressourcen die Qualität des Radtourismus in Niedersachsen sichern und steigern. Umso erfreulicher ist es, wenn diese Anstrengungen auch von den Radtouristen wahrgenommen werden.

Anhand der erhobenen Daten konnte für einige Radfernwege ein Ausgaben-/Kosten-Verhältnis berechnet werden. Auf Grundlage der Aussagen zum Ausgabeverhalten der Radtouristen und vorliegender Daten zu Infrastrukturausgaben bzw. Erfahrungswerten zu Unterhaltungskosten eines Radfernwegs inkl. Aufwendungen für Marketing pro Jahr konnte ermittelt werden, dass z. B. sogar bei einer vorsichtigen Schätzung die am EmsRadweg durch den Radtourismus generierten Einnahmen die jährlichen Ausgaben um das mehr als Siebenfache übersteigen.

Die wichtigsten Ergebnisse der Radverkehrsanalyse Niedersachsen wurden in einer Kurzfassung zusammengestellt. Die Kurzfassung ist kostenfrei bei der TourismusMarketing Niedersachsen GmbH erhältlich.

- www.tourismuspartner-niedersachsen.de

Text/Kontakt: Karin Werres,
TourismusMarketing Niedersachsen GmbH
werres@tourismusniedersachsen.de

Übersicht der im Rahmen der Radverkehrsanalyse Niedersachsen untersuchten Radfernwege.

Abbildung (Quelle): IGS/GS Niederlassung Radschlag

Hilfsmittel zur Orientierung vor Ort – Mehrfachnennungen möglich

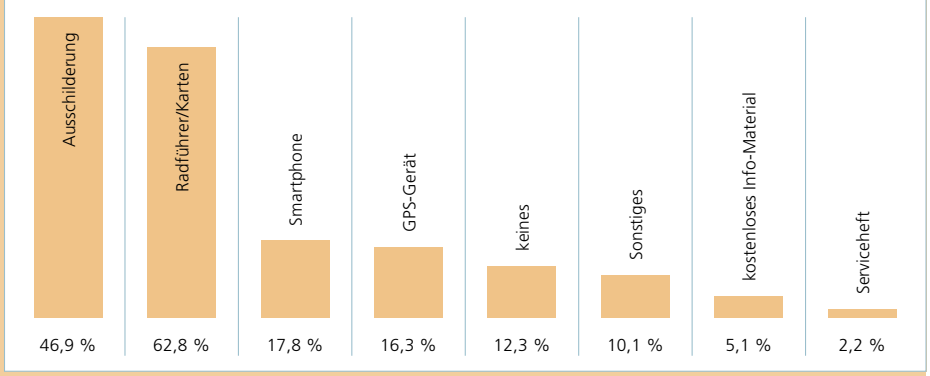


Abbildung (Quelle): IGS/GS Niederlassung Radschlag

Fahrradbusse in Niedersachsen

Ob das Meer, die zahlreichen Flüsse, reizvolle Hügellandschaften oder die grünen Weiten – Niedersachsen hat viele attraktive Radfernwanderwege und Radreiserouten zu bieten. Bevor man jedoch auf das Fahrrad steigt, um diese reizvollen Orte zu erkunden, stellt sich die Frage der Anreise, die den Transport des Fahrrads einschließt. In vielen Regionen ist dies bereits komplett autofrei möglich, denn neben der Fahrradmitnahme in Regionalzügen fahren mancherorts Fahrradbusse, die Fahrräder auf speziellen Anhängern mitnehmen.

Der Fahrradtransport ist auf einigen dieser Buslinien kostenlos, andere berechnen bis zu vier Euro für ein Tagesticket inklusive Rad. Die eingesetzten Niederfluranhänger fassen maximal 16 Fahrräder, wobei E-Bikes oder Pedelecs bei manchen Buslinien nicht zugelassen sind. Die Räder müssen (meist vom Busfahrer) auf den Anhänger gehoben werden – teilweise hilft eine Rampe beim Hoch- und Runterschieben.

Das Angebot orientiert sich an der Fahrradsaison: Die unten gelisteten Fahrradbusse verkehren frühestens ab März, spätestens ab Mitte Juli und bieten den Service maximal bis Ende Oktober an. Meist fahren die Busse nur an Wochenenden und Feiertagen; Ausnahmen bilden während der Schulferienzeit die Fahrradbusse in der Region Hannover und die Linie 100 in der Grafschaft Bentheim, die dann täglich verkehren. Ebenso der Heide-Shuttle in der Lüneburger Heide, der von Juli bis Oktober unterwegs ist.

Foto: Grafschaft Bentheim Tourismus

Der Fietsenbus in der Grafschaft Bentheim.

Fahrradbusse in Niedersachsen:

- Der Elbe-Radwanderbus in der Urlaubsregion Altes Land verkehrt zwischen Harsefeld und Balje.
- Der kostenlose Elb-Shuttle durchfährt die Flusslandschaft Elbe ab dem S-Bahnhof Hamburg-Bergedorf.
- In der Lüneburger Heide gibt es gleich drei kostenlose Radlerbusse: der Regionalpark-Shuttle (im Regionalpark Rosengarten), der Heide-Shuttle (im Naturpark Lüneburger Heide) und der Entdecker-Bus (in der Region Uelzen).
- Der Fahrradbus in der Urlaubsregion Hannover fährt rund ums Steinhuder Meer.
- Der Grafschafter Fietsenbus in der Grafschaft Bentheim bietet zwei Buslinien an.
- Der Emsland RADexpress ist mit sieben Buslinien in Ost-West-Richtung unterwegs.
- Der FreizeitBus im Osnabrücker Land fährt mit vier Linien zu touristischen Highlights.

Text/Kontakt: Anna-Maria Besold, AGFK
anna-maria.besold@agfk-niedersachsen.de

Wesermarsch ist ADFC-RadReiseRegion

Radfahren mit Qualität: Das ist für viele Regionen in Niedersachsen selbstverständlich. Die Wesermarsch hat ihre radtouristische Qualität überprüfen lassen und darf sich nun ADFC-RadReiseRegion nennen. Sie ist neben der HeideRegion Uelzen damit die zweite zertifizierte ADFC-RadReiseRegion in Niedersachsen. Das rund 840 km lange Routennetz und zehn Tagestouren haben die Qualitätsauszeichnung erhalten. Flaches Land, weiter Himmel, das zum Greifen nahe Meer und das satte Grün der Deiche zeichnen die Region aus. Es warten Mehrtagestouren und Radfernwege wie der Weser-Radweg und der Nordseeküsten-Radweg darauf, „erfahren" zu werden. Landfrauen laden zu einer Rast in ihr Melkhus ein, wo Erfrischungen aus Milch genossen werden können.

Foto: Touristikgemeinschaft Wesermarsch/Meike Lücke

Wesermarsch: Radfahren an der Weser zwischen Grünland, Industriekultur und Wasser.

In der Landschaft zwischen Marsch und Moor, Weser, Jade und Nordsee gibt es zehn Tagestouren, die von den Expertinnen und Experten des ADFC auf Herz und Nieren geprüft und für gut befunden wurden. Der Weg von der ersten Interessensbekundung bis zur Auszeichnung dauerte knapp vier Jahre und war nicht immer einfach. Erst wurden zwei Mitarbeiterinnen der Touristikgemeinschaft Wesermarsch in der Erfassungsmethodik und anderen Grundlagen der Zertifizierung geschult. Danach wurde ein Routeninspektor ausgebildet, der die Routen befuhr und die Ergebnisse einreichte. Danach erfolgte eine Rückmeldung der Prüfstelle des ADFC mit Hinweisen zu Problemstellen, Verbesserungsvorschlägen und der Bitte um Ergänzungen. Nach einer stichprobenartigen Befahrung durch den ADFC erfolgte im Oktober 2017 der Bescheid über das erfolgreiche Zertifizierungsergebnis. Finanziert wurde die Zertifizierung durch die Touristikgemeinschaft Wesermarsch mit Unterstützung der TourismusMarketing Niedersachsen GmbH (anteilige Kostenbeteiligung am Zertifizierungsprozess und Finanzierung der Schulungen) sowie durch die Kommunen, die die Kosten für die Beschilderung getragen haben. Eine weitere Förderung gab es nicht. Der größte Posten ist die Arbeitszeit, die bei der Touristikgemeinschaft Wesermarsch in den Prozess eingeflossen ist. Dabei war das Überzeugen aller Akteure (Touristiker, Bürgermeister, Bauhöfe, Deichbände) von der Wichtigkeit und Richtigkeit der Zertifizierung eine der größten Herausforderungen für die Touristikgemeinschaft Wesermarsch.

Text/Kontakt: Tina Wulf,
Touristikgemeinschaft Wesermarsch
wulf@wesermarsch.de

Foto: Lüneburger Heide GmbH

Radlerpause an der Aller bei Bockelskamp.

Radurlaub „auf Rezept“

Dies ist bisher einmalig in Deutschland und wird nur im Hasetal angeboten: eine Kombination aus einer mehrtägigen geführten Radreise mit Ernährungs- und Entspannungskursen.

Die Präventionskurse sind zertifiziert nach §20 SGB V und werden daher durch die gesetzlichen Krankenkassen bezuschusst. Radurlaub „auf Rezept“ ist somit ein kassenunterstütztes Gesundheitsreiseprogramm. Mit durchschnittlich 150 Euro Förderung für die Teilnahme an den beiden Präventionskursen „Progressive Muskelentspannung“ und „Gesunde Ernährung“, die thematisch und inhaltlich bestens zur Hauptbeschäftigung, dem Radfahren, passen, wird der Gesundheitsurlaub äußerst günstig.

Gäste können zwischen vier attraktiven Standorten im Hasetal wählen: Meppen und Haselünne im Emsland sowie Ankum und der Alfsee im Osnabrücker Land bieten weite Wiesen und schattige Flussufer. Urige, denkmalgeschützte Fachwerkhöfe und traditionsreiche Städte werden auf den fünftägigen Radtouren besucht.

- www.radurlaub-auf-rezept.de

Text/Kontakt: Wilhelm Koormann, Hasetal Touristik GmbH
info@hasetal.de

Gut genutztes Preisgeld

Im Jahr 2014 gewann der Landkreis Celle den damaligen Landespreis Fahrradfreundliche Kommune zum Thema Radtourismus mit einem Preisgeld von 25.000 Euro. Die Jury war damals überzeugt von dem Konzept der Radthementouren im Naturpark Südheide.

Auf dieser Auszeichnung hat sich der Landkreis Celle aber nicht ausgeruht, sondern das Preisgeld und noch einiges mehr an finanziellen Mitteln in den Ausbau der Radinfrastruktur investiert. So wurden unter anderem sechs neue Touren außerhalb des Naturparkes mit Themen wie „Malerische Heidehöfe und Orte der Erinnerung zwischen Moor und Saline“, „Wasserlandschaften und ‚Wildtiernis‘ entdecken“ und „Klein Texas, von schwarzem Gold und wilden Pferden“ entwickelt. Eine neue Radkarte gibt der Radfahrerin und dem Radfahrer eine Übersicht über die gesamten Radthementouren und Radfernwege im Landkreis Celle. Die Schutzhütten und andere schöne Verweilorte wurden zusätzlich mit weiteren Fahrradanlehnbügeln ausgestattet.

Ehrenamtliche Radwegepaten unterstützen den Landkreis bei der regelmäßigen Kontrolle der Radwegeinfrastruktur. Darüber hinaus sorgen Service-Aufkleber mit QR-Code für die Verbesserung der Qualitätssicherung.

Die Touren sind unter anderem über das Tourenportal des Landkreises Celle abrufbar.

- www.region-celle-navigator.de

Text: Tore Harmening, Landkreis Celle
Kontakt: *ute.leimcke-kuhlmann@lkcelle.de*

Foto: Hasetal Touristik GmbH

Gut gelaunt führt der Radreiseleiter die Gruppe durch die bunte Landschaft des Hasetals.

Radweg Deutsche Einheit in Niedersachsen

Der gemeinsam vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und sieben beteiligten Bundesländern entwickelte Radweg Deutsche Einheit (RDE) verknüpft in besonderer Weise Radtourismus, das Erleben deutsch-deutscher Geschichte, Digitalität und Elektromobilität. Rund 100 Highlights entlang der rund 1.100 km langen Strecke bieten den Radtouristinnen und -touristen einen repräsentativen Querschnitt durch die Geschichte des wiedervereinten Deutschlands. Der RDE steht mit modernen und innovativen Radstätten für die digitale Zukunft des Radwanderns. Drei dieser Radstätten befinden sich in Niedersachsen. Bad Harzburg bietet fußläufig zur Innenstadt direkt neben der Tourist-Information, u. a. in unmittelbarer Nähe zum Baumwipfelpfad Harz, der Sole-Therme, Adventure Golf, Burgberg-Seilbahn, Kurpark und Hochseilgarten, eine digitale Radstätte. Auch in Seesen befindet sich der Standort der Radstätte im Stadtzentrum zwischen dem Städtischen Museum, der Burg Sehusa und der St.-Andreas-Kirche. Im Flecken Bodenfelde wurde die Radstätte auf dem Gelände der Minigolfanlage Wahmbeck errichtet.

- www.radweg-deutsche-einheit.de

Text/Kontakt: Anja Heuck, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
anja.heuck@mw.niedersachsen.de

Foto: Stadtmarketing Besser Bad Harzburg

Digitale Radstätte in Bad Harzburg.

Gute Ideen rund ums Fahrrad

Bike-in-Apotheke
Alle Radfahrer kennen diese Alltagssituation: Man will kurz zum Bäcker, zur Apotheke oder zur Post und sieht sich oft gezwungen, für den kurzen Aufenthalt sein Fahrrad anzuschließen.

Eine Apotheke in Hannover hat sich dafür eine Lösung überlegt und bietet ein Bike-in für ihre Kunden an. Die Inhaber werben mit dem Satz: „Parken Sie Ihr Fahrrad in unserer Apotheke und lassen Sie sich beraten." Das Fahrrad ist, ohne es anschließen zu müssen, sicher verwahrt und der Kunde hat es sogar im Blick. Der Service wird von den Kundinnen und Kunden sehr gerne genutzt. Das Inhaberehepaar fährt persönlich gerne und oft Fahrrad, da war die Idee, zwei mobile Fahrradständer in dem Geschäftsraum aufzustellen, sehr naheliegend. Zugegeben, abgeschaut haben sie die Idee des Bike-in von einer Bankfiliale.

VHS Hannover:
Fahrradaufstiegshilfe an der Treppe
Für viele Besucherinnen und Besucher der Ada-und-Theodor-Lessing-Volkshochschule Hannover (VHS) war der Weg zum Fahrradkeller zu beschwerlich. Die Treppe ist sehr steil und es kostete viel Kraft, das Fahrrad jeweils herunter- und hochzutragen. Besitzer von Pedelecs, die einige Kilo schwerer sind, hatten gar keine Chance, ihr Fahrrad sicher und vor Regen geschützt abzustellen.

Für dieses Problem hat die Stadt Hannover eine Lösung gefunden und ein Fahrrad-Transportsystem installiert. Nun werden Besucherinnen und Besucher der VHS beim Transport ihrer Fahrräder in und aus dem Keller mit Motorkraft unterstützt.

Es handelt sich um ein patentiertes niederländisches Fahrrad-Transportsystem, das den Benutzerinnen und Benutzern einen kraftsparenden Transport ihres Rades ermöglicht – und zwar sowohl auf- als auch abwärts. Es ist für alle handelsüblichen Fahrräder geeignet, auch für schwere Räder wie zum Beispiel Pedelecs.

Die Kosten für das Transportsystem inklusive Montage belaufen sich auf rund 24.000 Euro.

Wolfenbüttel:
Einsatz mobiler Fahrradständer bei Events
Im Sinne der Radverkehrsförderung hat sich die Stadt Wolfenbüttel im Frühjahr 2017 entschlossen, 20 mobile Abstellanlagen anzuschaffen. Diese sollen vorwiegend bei Veranstaltungen genutzt werden, um dem Mehrbedarf gerecht zu werden. Sie sollen aber auch als Ausweichanlagen zum Einsatz kommen, wenn die vorhandenen Fahrradbügel (zum Beispiel im Baustellenbereich) nicht genutzt werden können.

Die Module bestehen aus jeweils drei Bügeln, sodass sechs Fahrräder Platz finden. „Durch das zusätzliche Angebot können die Wolfenbüttelerinnen und Wolfenbütteler ihre Räder bei Veranstaltungen sicher abstellen. So ist die Motivation höher, mit dem Rad zur Veranstaltung zu kommen", sagt Radverkehrsbeauftragte Valerie Dubiel.

Schokofahrt –
Schokoladentransport mit dem Fahrrad
Hätten Sie es gewusst? Es gibt eine Schokolade, die von der Kakaobohne aus der Karibik bis ins Ladenregal hundert Prozent emissionsfrei transportiert wird. Der Frachtsegler Trés Hombres bringt die fair gehandelten Bio-Kakaobohnen aus der Dominikanischen Republik per Windkraft über den Atlantik nach Europa. In Amsterdam verarbeitet die kleine Manufaktur „De Chocolatemakers" den Kakao dann zu feinster Bio-Schokolade.

Die letzten Kilometer der langen Reise erfolgen per Muskelkraft auf dem Fahrrad. Freiwillige schließen sich in unterschiedlichen deutschen Städten zusammen und planen eine gemeinsame Schokofahrt nach Amsterdam. Dort wird die Schokolade in Lastenräder oder Fahrradgepäcktaschen geladen und in eine deutsche Stadt gebracht. Das Ziel, knapp 7.500 Kilometer komplett emissionsfrei zurückzulegen, ist dank des Einsatzes der Radfahrerinnen und Radfahrer erfüllt.

Bewusster Genuss sowie nachhaltige und klimaschonende Transportwege sind die Hauptanliegen der Initiatoren der Schokofahrt.

Die Fahrradtour erfreut sich von Jahr zu Jahr immer größerer Beliebtheit. Die letzte fand im Oktober 2018 statt: Auf dieser Tour brachten die Oldenburger 50 Kilogramm Schokolade aus Amsterdam auf ihren Fahrrädern mit.

Die Schokolade kann man in ausgewählten Läden vor Ort kaufen. Aber Vorsicht: Die süße Fracht darf nicht vor Erreichen des Zielorts verkostet werden. Auch die letzten Meter sollten natürlich emissionsfrei zurückgelegt werden.

- www.schokofahrt.de

Text/Kontakt: Ilona Krause, AGFK
ilona.krause@agfk-niedersachsen.de

Foto: AGFK
Bike-in für die Kunden:
Zwei mobile Fahrradständer in der Apotheke.

Foto: Simon Chrobak
Teilnehmende der letzten Schokofahrt
im Oktober 2018 auf Tour.

Foto: Stadt Wolfenbüttel
Mobile Fahrradständer
sind in Wolfenbüttel ein voller Erfolg.

Kontakte

Ansprechpartnerin Radverkehr Land Niedersachsen

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

Ansprechpartner Radverkehr Freie Hansestadt Bremen

Wilhelm Hamburger
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Telefon 0421 / 361-10244
wilhelm.hamburger@bau.bremen.de
www.bauumwelt.bremen.de

AGFK-Geschäftsstelle

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V.
Geschäftsführer Edwin Süselbeck
Anna-Maria Besold
Ilona Krause
Telefon 0511 / 92 00 71-78
info@agfk-niedersachsen.de
www.agfk-niedersachsen.de

AGFK-Vorstand

Frank Otte
Vorsitzender der AGFK
Stadtbaurat Stadt Osnabrück
frank.otte@agfk-niedersachsen.de

Thimo Weitemeier
1. Stellvertreter der AGFK
Stadtbaurat Stadt Nordhorn
thimo.weitemeier@agfk-niedersachsen.de

Gabriele Nießen
2. Stellvertreterin der AGFK
Stadtbaurätin Stadt Oldenburg
gabriele.niessen@agfk-niedersachsen.de

Frank Adenstedt
Leiter Abteilung Verkehr Landkreis
Grafschaft Bentheim
frank.adenstedt@agfk-niedersachsen.de

Klaus Geschwinder
Teamleiter Verkehrsentwicklung und
Verkehrsmanagement Region Hannover
klaus.geschwinder@agfk-niedersachsen.de

Manuela Hahn
Erste Verbandsrätin Regionalverband
Großraum Braunschweig
manuela.hahn@agfk-niedersachsen.de

Christoph Löher
Stellv. Leiter Bauamt Landkreis Wolfenbüttel
christoph.loeher@agfk-niedersachsen.de

Gunnar Polzin
Leiter Abteilung Verkehr Freie
Hansestadt Bremen
gunnar.polzin@agfk-niedersachsen.de

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

AGFK-Beirat

Land Niedersachsen
Anja Heuck (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung)
anja.heuck@mw.niedersachsen.de

Thomas Buchheit (Niedersächsisches Ministerium für Inneres und Sport)
verkehr@mi.niedersachsen.de

Marina de Greef
(Niedersächsisches Kultusministerium)
marina.degreef@mk.niedersachsen.de

Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr
Gunnar Polzin
gunnar.polzin@bau.bremen.de

ADAC Niedersachsen/Sachsen Anhalt e. V.
Birgit Blaich-Niehaus
birgit.blaich-niehaus@nsa.adac.de

ADFC Bremen e. V.
Bonnie Fenton
info@adfc-bremen.de

ADFC Niedersachsen e. V.
Dieter Schulz
info@adfc-niedersachsen.de

Institut für Psychologie, Ingenieur- und Verkehrspsychologie der Technischen Universität Braunschweig
Dr. Anja Katharina Huemer
a.huemer@tu-braunschweig.de

Institut für Verkehr und Stadtbauwesen der Technischen Universität Braunschweig
Dr. Stephan Hoffmann
stephan.hoffmann@tu-braunschweig.de

Klimaschutz-und Energieagentur Niedersachsen (KEAN)
Anke Kicker
anke.kicker@klimaschutz-niedersachsen.de

Landesverkehrswacht Niedersachsen e. V.
Cornelia Zieseniß
zieseniss@landesverkehrswacht.de

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)
Karsten Többen
karsten.toebben@nlstbv.niedersachsen.de

Niedersächsischer Landkreistag
Dr. Lutz Mehlhorn
dr.mehlhorn@nlt.de

Niedersächsischer Städtetag
Dirk-Ulrich Mende
mende@nst.de

Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund
Meinhard Abel
abel@nsgb.de

TourimusMarketing Niedersachsen GmbH
Karin Werres
werres@tourismusniedersachsen.de

VDV e. V.
Landesgruppe Niedersachsen/Bremen
Dr. Holger Kloth
kloth@vdv.de

Herausgeber
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
Friedrichswall 1
30159 Hannover
www.mw.niedersachsen.de

In Zusammenarbeit mit
Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Contrescarpe 72
28195 Bremen
www.verkehr.bremen.de

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen
Niedersachsen/Bremen e. V.
c/o Region Hannover
Höltystraße 17
30171 Hannover
www.agfk-niedersachsen.de

Stand: Oktober 2018

Bildnachweis Titelseite: GRONARD®