



SHP Ingenieure



Region Hannover

„umsteigen: aufsteigen.“
Handlungskonzept Radverkehr

Entwurf Endbericht

**„umsteigen: aufsteigen.“
Handlungskonzept Radverkehr**

Entwurf Endbericht zum Projekt Nr. 1363

Auftraggeber:

Region Hannover
Fachbereich Verkehr
Team Verkehrsentwicklung – Verkehrsmanagement

Redaktionsteam bei der Region Hannover:
Dipl.- Ing. Klaus Geschwinder, Teamleiter
Dipl.-Geogr. Sina Langmaack
radverkehrskoordination@region-hannover.de

Auftragnehmer:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

PGV - Alrutz
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511.220601-80
Fax: 0511.220601-990
pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Projektleitung:

Dr.-Ing. Peter Bischoff (SHP)
Dipl.-Geogr. Elke Willhaus (PGV-Alrutz)

Bearbeitung:

Dipl.-Geogr. Ulrike Kucharzyk (SHP)

Moderation durch:

Mone Böcker (raum+prozess)

Hannover, Februar 2015

Inhalt

1	Problemstellung, Zielsetzung und Vorgehensweise.....	2
2	Ausgangslage.....	5
3	Leitbild für den Radverkehr.....	9
4	Handlungsprogramm	11
4.1	Übersicht Handlungsfelder.....	11
4.2	Zehn zentrale Maßnahmen	13
4.2.1	Ausbau regionales Radverkehrsnetz (Vorrangnetz und FAHRRADREGION).....	13
4.2.2	Qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen	18
4.2.3	Qualitätsmanagement – Qualitätssicherung im regionalen Radverkehrsnetz (Vorrangnetz und FAHRRADREGION)	22
4.2.4	Optimierung der Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrten	26
4.2.5	Verkehrssicherheit durch verbesserte Sicht	31
4.2.6	Fahrrad sucht Akzeptanz im ÖPNV (Intermodalität stärken)	35
4.2.7	Kapazitätsorientierter Ausbau von Bike & Ride.....	39
4.2.8	Informations- und Beteiligungsangebote schaffen (Öffentlichkeitsarbeit)	43
4.2.9	Motivationsbausteine (Kampagne)	49
4.2.10	Vernetzung der Radverkehrsakteure.....	55
4.3	Ergänzende Maßnahmen	59
5	Evaluierungskonzept	61
6	Rahmenbedingungen und Umsetzung.....	63
6.1	Finanzierung	63
6.2	Personelle Kapazitäten und Vernetzung	65
7	Aktionsprogramm	66
8	Ausblick	67
	Anhang	70

1 Problemstellung, Zielsetzung und Vorgehensweise

Ein höherer Radverkehrsanteil kann wesentlich zur Reduzierung verkehrsbedingter CO₂-Emissionen beitragen. Zu diesem Ergebnis gelangt auch der Verkehrsentwicklungsplan pro Klima (VEP pro Klima) der Region Hannover. Mit einer Steigerung des Radverkehrsanteils bis zum Jahr 2020 auf 19 % in der Region ist eine Reduktion der CO₂-Emissionen im regionalen Personenverkehr um etwa 10 % gegenüber 1990 verbunden. Die Förderung des Radverkehrs und damit verbunden die Steigerung des Radverkehrsanteils ist ein wesentliches Ziel der Region Hannover.

Bisher wurde die Radverkehrsförderung in der Region in verschiedenen Konzepten verfolgt. Mit dem Handlungskonzept Radverkehr soll ein übergeordnetes Konzept zur Förderung des Radverkehrs entstehen, welches die wesentlichen Aussagen und Inhalte bestehender Förderungen und Konzepte aufnimmt, diese aufeinander abstimmt und sie ggf. mit neuen Maßnahmen ergänzt, so dass sich eine abgestimmte systematische Radverkehrsförderung ergibt.

Prinzipiell kann das Handlungskonzept Radverkehr sinnbildlich als Dach der Radverkehrsförderung der Region gesehen werden, das den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad unterstützt. Es beinhaltet einerseits die mit den bestehenden Entwicklungszielen abgestimmte Leitbildentwicklung zur Förderung des Radverkehrs in der Region Hannover sowie die Zusammenstellung konkreter Maßnahmenbündel als Handlungskonzept. Neben infrastrukturellen Maßnahmen und der Vorschläge zur Informationsweitergabe soll eine emotionale Herangehensweise an das Thema Radverkehr (Fahrradkultur) berücksichtigt werden.

Das Handlungskonzept soll letztlich als Entscheidungsgrundlage für die Politik, als Arbeits- und Fördergrundlage für die Verwaltungen und als Informationsgrundlage für die Bevölkerung dienen. Mit den empfohlenen Maßnahmen aus dem Handlungskonzept sollen Modellprojekte für die Region gefördert und den Kommunen Hilfestellung bei der Radverkehrsförderung gegeben werden.

Entwicklungsprozess und Vorgehen

Das erarbeitete Handlungskonzept Radverkehr zielt in den Maßnahmen vorrangig auf die Arbeits- und Zuständigkeitsbereiche der Region Hannover. Darüber hinaus werden die Kommunen der Region als weitere wichtige Handlungsträger der Radverkehrsförderung berücksichtigt, denn eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils ist nur gemeinsam erreichbar. Dementsprechend ist die Erarbeitung des Handlungskonzeptes von einem intensiven Beteiligungsprozess innerhalb der Region sowie mit den Kommunen sowie den Verbänden und der Polizei- begleitet gewesen, welches die Akzeptanz und Unterstützung bei der Umsetzung des Handlungskonzeptes fördert.

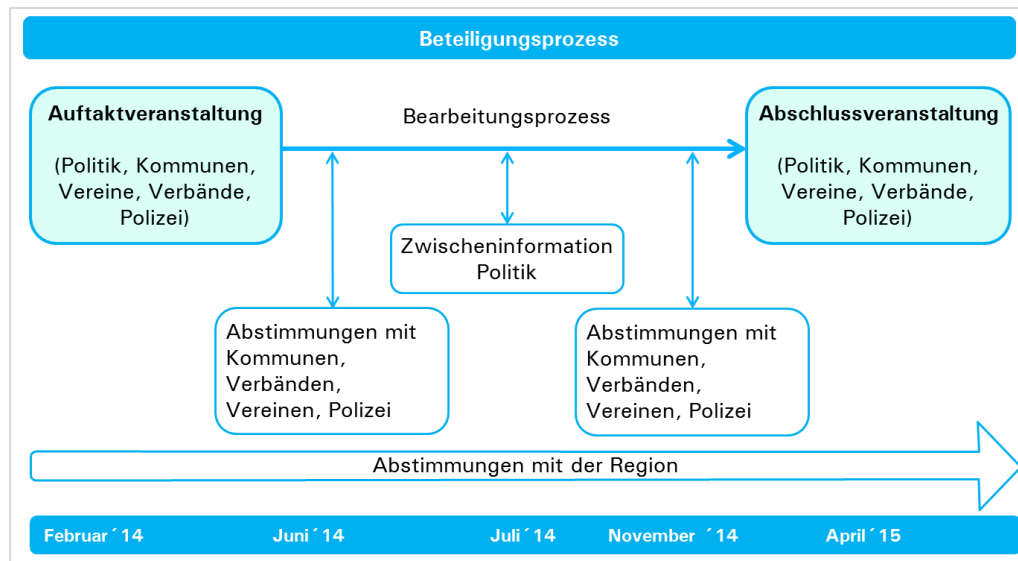


Abb. 1.1: Beteiligungsprozess Erarbeitung Handlungskonzept Radverkehr

Ziel der Auftaktveranstaltung im Februar 2014 mit ca. 70 Personen aus Kommunen, Politik, Vereinen und Verbänden war einerseits die Motivation der Akteure, sich auf den verschiedenen Ebenen am Arbeitsprozess zu beteiligen sowie der Anstoß, sich fachlich mit der Radverkehrsförderung auseinander zu setzen. Die Bürgerveranstaltungen wurden durch das Hamburger Büro raum + prozess, welches die Prozessgestaltung, Moderation und Dokumentation übernahm, begleitet.



Abb. 1.2: Auftaktveranstaltung im Februar 2014

Im Juni 2014 wurde der Arbeitsstand zum Handlungskonzept Radverkehr im Rahmen einer gemeinsamen Veranstaltung des Vernetzungstreffens Radverkehr der Städte und Gemeinden sowie des Runden Tisches Radverkehr der Verbände und Initiativen vorgestellt und erste Maßnahmen mit einem hohen Potenzial zur Radverkehrsförderung in Form eines „World-Cafés“ diskutiert.

Da eine gute Kommunikationsbasis zwischen Region, Kommunen sowie Verbänden, Vereinen und Polizei notwendige Voraussetzung für die spätere Umsetzung der Maßnahmen ist, wurden im Vorfeld zu der Veranstaltung Fragebögen zur Bewertung der derzeitigen Kommunikationsstruktur an die Kommunen versendet. Die Vereine sowie Verbände wurden ergänzend im Rahmen der Veranstaltungen nach Verbesserungsmöglichkeiten bzw. Hürden in der Kommunikation befragt. Mit den neu aufgebauten (Runder Tisch, Vernetzungstreffen und Veranstaltungen zu bestimmten Radverkehrsthemen) wird die Region dem Wunsch der Anwesenden nach einem stärkeren Informationsaustausch gerecht.



Abb. 1.3: Veranstaltung zum Arbeitsstand des Handlungskonzeptes im Juni 2014

Im November 2014 wurden den Vertretern aus Kommunen, Verbänden und Vereinen sowie der Polizei die wichtigsten Maßnahmen des Handlungskonzeptes vorgestellt, um gemeinsam über Umsetzungspotenziale, Hindernisse und ergänzende Ideen zu diskutieren.

Zur Information der Politik hat die Region den Kommunen im Sommer 2014 eine Präsentation zum Bearbeitungsstand des Handlungskonzeptes zukommen lassen.

Im Frühjahr 2015 wird das Handlungskonzept im Rahmen einer „Region im Dialog“ Veranstaltung einem großen Kreis Interessierter vorgestellt werden. Dazu werden neben den Kommunen, Verbänden und Vereinen sowie Polizei auch die Politik und interessierte Bürger eingeladen.

2

Ausgangslage

In der Region Hannover liegen Konzepte vor, die sich mittelbar oder unmittelbar mit dem Radverkehr und seiner Förderung beschäftigen. Neben verkehrlichen Konzepten sind auch verschiedene Untersuchungen zum Klimaschutz relevant, die sich aufgrund der angestrebten CO₂-Reduzierung auch mit der Radverkehrsförderung beschäftigen. Dazu hat die Region Hannover eine wichtige Grundlagenuntersuchung (VEP pro Klima) erstellen lassen. Zusätzlich liegen zahlreiche Konzepte der Städte und Gemeinden sowie der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg vor. Im Folgenden werden die wesentlichen Konzepte mit ihren Kernaussagen kurz vorgestellt (Quellen siehe Anhang). Eine Übersicht aller bereitgestellten und durch die Gutachter gesichteten Konzepte befindet sich im Anlagenband beigefügt.

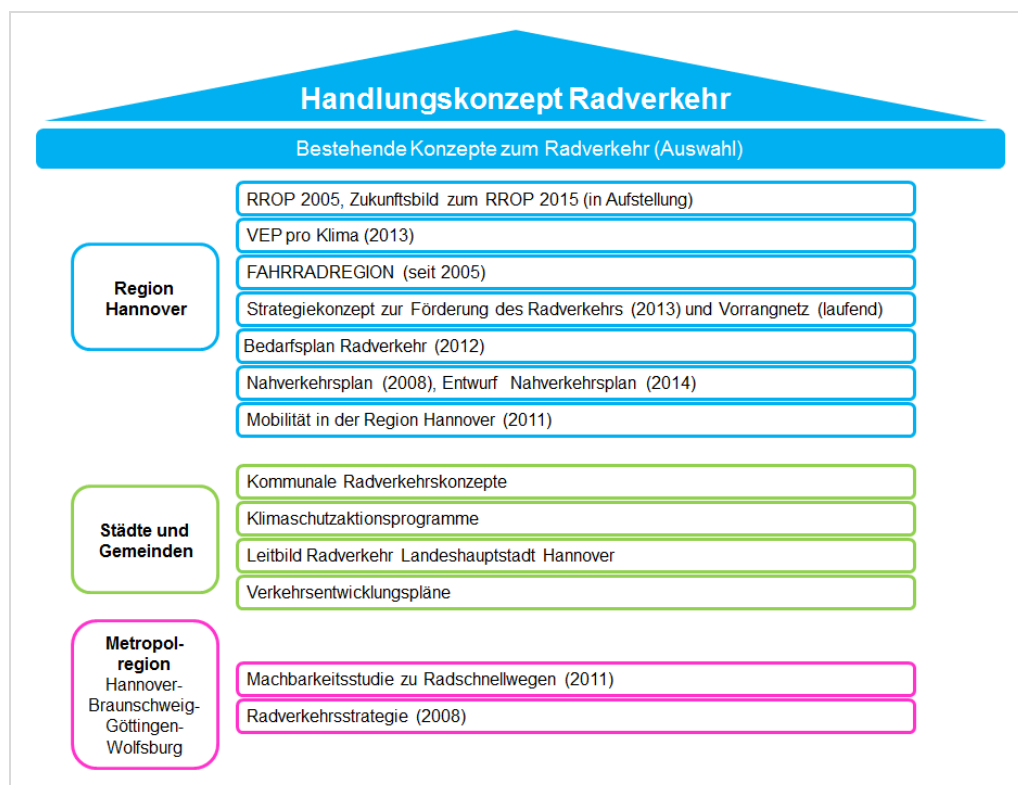


Abb. 2.1: Übersicht wesentlicher dem Handlungskonzept zu Grunde gelegter Konzepte

Region Hannover: Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) 2005, Zukunftsbild zum in Aufstellung befindlichen RROP 2015

Im RROP werden Ziele und Inhalte zur zukünftigen räumlichen Entwicklung der Region Hannover dargelegt. Dabei gewinnen neben der Bevölkerungsentwicklung und der wirtschaftlichen Entwicklung Fragestellungen zum Klimaschutz und den damit verbundenen Fragen zur Verkehrsentwicklung zunehmend an Bedeutung.

Dementsprechend finden sich dort grundlegende Aussagen, die auf eine Förderung des Radverkehrs und eine Stärkung der multimodalen Verkehre zielen.

Region Hannover: Verkehrsentwicklungsplan pro Klima (VEP pro Klima, 2013)

Seit 2009 gibt es in der Region Hannover ein Klimaschutzrahmenprogramm, welches zum Ziel hat, den CO₂-Ausstoß deutlich zu senken. Eine wichtige Größe beim CO₂-Ausstoß ist der Personenverkehr, der mit ca. 1,3 Mio. t mehr als die Hälfte der verkehrsbedingten Emissionen erzeugt. Hier setzt der VEP pro Klima an. Neben einer Wirkungsabschätzung enthält er ein integriertes Handlungskonzept mit 11 Maßnahmenpaketen, die konkrete Bereiche aufzeigen, die dazu beitragen, den CO₂-Ausstoß deutlich zu reduzieren. Durch eine umfassende Förderung eines regionalen Radverkehrs soll danach der Radverkehrsanteil in der gesamten Region Hannover bis zum Jahr 2020 von 13 auf ca. 19 % erhöht werden (Stadt Hannover von 13 auf 23 %; Umland von 12 auf 16 %).

Region Hannover: FAHRRADREGION (seit 2005)

In der Region Hannover ist unter dem Namen „FAHRRADREGION“ ein rund 1.000 km langes freizeitorientiertes Radverkehrsnetz entwickelt und beschildert worden. Neben verschiedenen Regionsrouten zählt der „Grüne Ring“ - als ein die Landeshauptstadt umschließender Ring - zu den wichtigsten Bestandteilen dieses Netzes. Beliebte Freizeitrouten, wie z. B. der „Deisterkreisel“ ergänzen das Netz. Hinzu kommen neu geplante Routen wie die Kulturroute oder die Nordhannoversche MoorRoute.

Region Hannover: Strategiekonzept zur Förderung des Radverkehrs (2013) und Vorrangnetz (laufend)

Mit dem Strategiekonzept und der aktuell laufenden Entwicklung des Vorrangnetzes schafft die Region Hannover ergänzend zur FAHRRADREGION ein regionsweites Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr, welches den Anforderungen des wachsenden und schneller werdenden Radverkehrs entspricht. Das Netz wurde baulasträgerübergreifend konzipiert und soll entsprechend den im Strategiekonzept formulierten Qualitäts- und Sicherheitsstandards ausgebaut werden. Die Qualitätssicherung ist dabei neben den Ausbaustandards fest verankert.

Region Hannover: Bedarfsplan Radverkehr (2012)

Die Region Hannover hat 2002 zusammen mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) modellhaft eine Methodik für eine baulasträgerübergreifende Bedarfsplanung für den Neubau von Radwegen an klassifizierten Straßen entwickelt. Dieser Bedarfsplan wird regelmäßig fortgeschrieben, zuletzt im Jahr 2012 (Bedarfsplan Radverkehr). Er beinhaltet eine genaue Analyse der Kreisstraßen ohne Radverkehrsanlagen. Als Ergebnis liegt eine Bewertung für den Bau der fehlenden Radverkehrsanlagen nach Dringlichkeiten

vor. Weiterhin sind konkrete Maßnahmenvorschläge – z.B. für Lückenschlüsse in Ortsdurchfahrten – erarbeitet worden.

Region Hannover: Nahverkehrsplan 2008, Entwurf Nahverkehrsplan 2014

Die Region Hannover ist als Aufgabenträger für den ÖPNV/SPNV im Regionsgebiet zuständig. Ausgehend von einer eingehenden Bestandsaufnahme an den Haltestellen des SPNV, deren Ergebnisse in einem regelmäßig aktualisierten Bestandskataster dokumentiert sind, wurden Dringlichkeitskategorien und Ausbaustandards formuliert und in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Als konkrete Maßnahmen werden dabei für den Radverkehr neben Anlehnbügel mit und ohne Überdachung auch Fahrradgaragen genannt.

Ausbaustandards für das Angebot der Bike & Ride-Anlagen an Bushaltestellen werden im anstehenden Nahverkehrsplan ergänzend aufgenommen. Es ist vorgesehen, neu zu errichtende Haltestellen und Haltestellen, an denen Baumaßnahmen durchgeführt werden, mit Fahrradbügel auszustatten.

Weitere Grundlagen der Region Hannover

Mobilität in der Region Hannover (2011): Aussagen zum Modal Split in der Region.

Radverkehr in der Region (2007): Gut strukturierte Übersicht zu allen Themenfeldern des Radverkehrs in der Region.

Gefährdungspotenzial für Radfahrer und Benutzungspflicht für Radverkehrsanlagen (2013): Ergebnisse der Prüfung zur Radwegebenutzungspflicht für zahlreiche Kommunen der Region Hannover

Grundlagen der Städte und Gemeinden

Einzelne Städte der Region sowie die Landeshauptstadt Hannover haben eigenständige Radverkehrskonzepte, Leitbilder oder relevante Bausteine zum Radverkehr im Rahmen anderer Grundlagen wie etwa als Baustein von VEP oder in Form von Klimaschutzaktionsprogrammen vorliegen. Sie sind entsprechend gesichtet und mit den Zielen des Handlungskonzeptes abgeglichen worden, ohne dass an dieser Stelle inhaltlich näher auf sie eingegangen werden wird (siehe Anlagenband).

Grundlagen der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg

Im Zuge der Erarbeitung der **Radverkehrsstrategie** der Metropolregion (2008) wurde ein metropolregionsweites Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr entwickelt, welches perspektivisch durch hohe Ausbaustandards gekennzeichnet sein soll. Diese Ausbaustandards sind ebenso wie Aussagen zu den

erforderlichen Kommunikations- und Vermarktungsstrukturen im Rahmen der Radverkehrsstrategie entwickelt worden.

Eine **Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegen** (2011) wurde als Pilotprojekt der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg durchgeführt. Drei der insgesamt sechs untersuchten Strecken gehören zur Region Hannover. Jeweils eine Schnellverbindung aus Garbsen, Laatzen und Lehrte in die Landeshauptstadt Hannover wurde hinsichtlich der zu erwartenden Potenziale und Ausbauchancen untersucht. Für alle drei Strecken konnte eine entsprechende Nachfrage aufgezeigt werden.

3 Leitbild für den Radverkehr

Das Leitbild für den Radverkehr legt durch die angestrebten Ziele der Radverkehrsförderung die langfristige Entwicklungslinie fest. Daran orientiert werden im Rahmen des Handlungskonzeptes Maßnahmen entwickelt, die der Zielerreichung des Leitbildes dienen und an denen letztlich auch die Evaluation des Handlungskonzeptes vorgenommen wird.

Um das Leitbild des Handlungskonzeptes in Abstimmung und Ergänzung bestehender Ziele der Radverkehrsförderung zu entwickeln, sind die vorhandenen Konzeptionen gesichtet und bezüglich der Ziele ausgewertet worden. Anschließend sind die Entwürfe des Leitbildes in mehreren Abstimmungsrunden gemeinsam mit der Region sowie den Kommunen und Verbänden überarbeitet und diskutiert worden. Als Ergebnis wird folgendes Leitbild für die Entwicklung des Radverkehrs in der Region Hannover festgehalten:

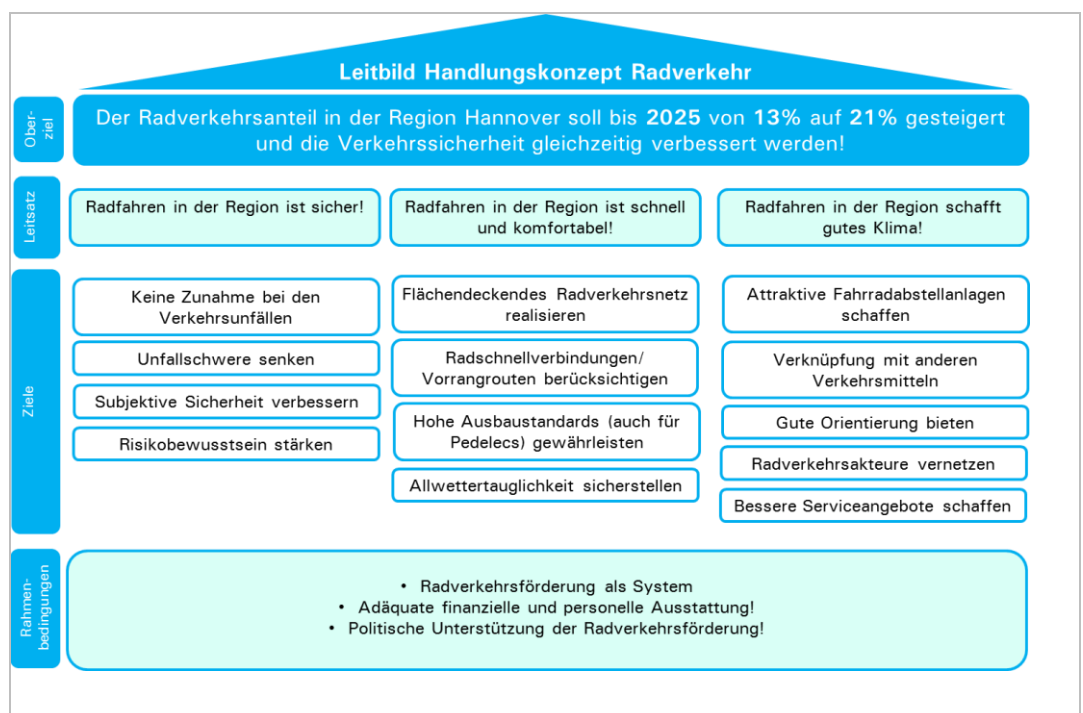


Abb. 3.1: Leitbild für den Radverkehr

Die Region Hannover setzt sich die Steigerung des Radverkehrsanteils zum Ziel, so dass noch mehr Menschen auf ihren täglichen Wegen das Fahrrad nutzen. Als **Oberziel** gilt, den Radverkehrsanteil in der gesamten Region Hannover bis zum Jahr 2025 von 13 % auf 21 % zu steigern bei gleichzeitiger Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dies entspricht den Zielvereinbarungen, die bereits im VEP pro Klima genannt sind. Die Landeshauptstadt strebt bis zum Jahr 2025 einen Radverkehrsanteil von 25 % an, während im Umland der Region der Radverkehrsanteil auf 18 % gesteigert werden soll.

Zur Zielerreichung des Oberziels trägt die Umsetzung der **Leitsätze** bei. Radfahren in der Region muss bis zum Jahr 2025 sicher, schnell und komfortabel sein. Zusätzlich sollen sich Radfahrende durch ein gutes Fahrradklima wohl fühlen. Letzteres bezieht sich einerseits auf den Beitrag der Radverkehrsförderung zum Klimaschutz und andererseits auf ein fahrradfreundliches Klima, das auch bedeutet, dass die Radfahrenden als gleichwertiger Verkehrsteilnehmer wahrgenommen werden.

Den Leitsätzen sind wiederum **Ziele** zugeordnet, welche mittels der zu entwickelnden Maßnahmen verfolgt werden sollen.

„Radfahren in der Region ist sicher!“

Sicheres Radfahren in der Region bedeutet, dass es keine Zunahme bei den Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung gibt und die Unfallschwere zurückgegangen ist. Darüber hinaus hat sich die subjektive Sicherheit und das Risikobewusstsein verbessert, als Radfahrender in der Region fühlt man sich rundum sicher und ist sich der Gefahren durch bestimmte Verhaltensweisen bewusst.

„Radfahren in der Region ist schnell und komfortabel!“

Schnell und komfortabel bewegen sich die Radfahrenden auf einem flächendeckenden Radverkehrsnetz, in dem auch Radschnellverbindungen/Vorrangrouten berücksichtigt sind, durch das Regionsgebiet. Das lückenlose Netz in hohen Ausbaustandards ist für die Radfahrenden bei jedem Wetter zu befahren.

„Radfahren in der Region schafft gutes Klima!“

Die Radfahrenden fühlen sich als gleichwertige Verkehrsteilnehmer und nutzen unterschiedliche Angebote auf ihren täglichen Wegen. Ein fahrradfreundliches Klima erwartet die Radfahrenden in der Region, dieses wird in die Öffentlichkeit durch Aktionen, Informationen und Feste kommuniziert. Zu einem fahrradfreundlichen Klima gehören auch attraktive Fahrradabstellanlagen an Quellen und Zielen sowie an Umstiegspunkten zu anderen Verkehrsmitteln. Darüber hinaus werden den Radfahrenden Orientierungsmöglichkeiten und Serviceangebote zur Verfügung gestellt. Die Radverkehrsakteure arbeiten eng miteinander zusammen, um den Radlern optimierte Angebote im Bereich Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit und Service zu ermöglichen.

Für das Erreichen des Oberziels müssen unterschiedliche **Rahmenbedingungen** auf diversen Ebenen gegeben sein. Neben politischem Engagement in den Kommunen und in der Region Hannover sowie von Vereinen und Verbänden bedarf es vor allem einer personellen und finanziellen Unterstützung auf dem Weg zu 21 % Radverkehrsanteil bei verbesserter Verkehrssicherheit.

4 Handlungsprogramm

Für die Zielerreichung – die Steigerung des Radverkehrsanteils in der Region Hannover auf 21 % und die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende – müssen verschiedene Maßnahmen in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Zusammen mit der Betonung eines positiven Images des Radfahrens und einem fahrradfreundlichen Klima kann das gesetzte Ziel erreicht werden.

Im Rahmen der Erarbeitung des Handlungskonzeptes wurden verschiedene Maßnahmen bezüglich ihres Potenzials zur und der Wirkung auf die angestrebte Steigerung des Radverkehrsanteils und die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie ihre Chancen auf Umsetzbarkeit in der Region Hannover diskutiert und abgewogen. Dieser Bearbeitungsprozess schließt neben einer intensiven Diskussion mit der Region auch eine umfangreiche Beteiligung weiterer Akteure (Kommunen, Polizei, Verbände und Vereine) ein, so dass im Ergebnis zehn sehr gut umsetzbare Maßnahmen für die Region und die Kommunen mit einem hohen Potenzial zur Radverkehrssteigerung empfohlen werden können.

4.1 Übersicht Handlungsfelder

Die entwickelten Maßnahmen können vier Handlungsfeldern zugeordnet werden. Es werden Maßnahmen vorgeschlagen, die den **Ausbau der Fahrradinfrastruktur** (Netz und Parken) vorantreiben. Darüber hinaus werden als ebenso wichtig Maßnahmen erachtet, bei denen **bestehende Infrastrukturen** erhalten und nach aktuellen technischen Regelwerken ausgebaut und verkehrssicher gestaltet werden. Ein hohes Potenzial zur Steigerung des Radverkehrsanteils wird ferner Maßnahmen zur Stärkung der **Intermodalität** sowie der **Motivation und Öffentlichkeitsarbeit** zugeschrieben.

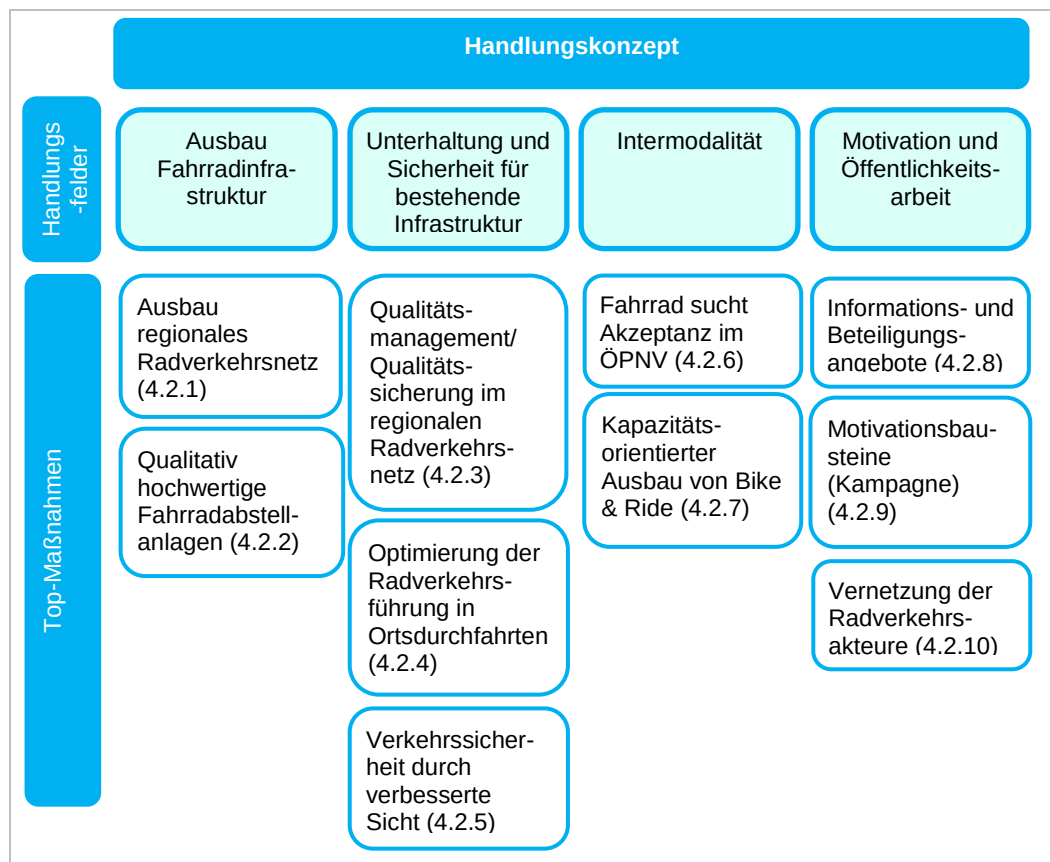


Abb. 4.1: Maßnahmen des Handlungskonzeptes dargestellt nach Handlungsfeldern

Im Folgenden werden die zehn zentralen Maßnahmen, welche der Region Hannover auf dem Weg zu einem höheren Radverkehrsanteil empfohlen werden, erläutert.

4.2 Zehn zentrale Maßnahmen

4.2.1 Ausbau regionales Radverkehrsnetz (Vorrangnetz und FAHRRADREGION)

Leitsatz:

- Radfahren in der Region ist schnell und komfortabel

Ziele:

- Flächendeckendes Radverkehrsnetz realisieren
- Hohe Ausbaustandards (auch für Pedelecs) gewährleisten
- Radschnellverbindungen berücksichtigen
- Allwettertauglichkeit sicherstellen

Auswahlbegründung:

Nur wenn die Radfahrenden in der Region wissen, dass ihnen ein Radverkehrsnetz zur Verfügung steht, welches durchgängig verlässlich hohe Ausbaustandards ohne Netzlücken gewährleistet, können auch Verkehre zum Radverkehr hin verlagert werden. Daher wird der Ausbau eines regionalen Radverkehrsnetzes empfohlen. Auf ausgewählten Verbindungen des Radverkehrsnetzes werden Vorrangrouten vorgesehen, die perspektivisch zu Radschnellverbindungen ausgebaut werden können. Auch wenn diese nur auf bestimmten Relationen in der Region Bedeutung haben, bieten sie auf diesen Strecken einen gravierenden Qualitätsvorteil, so dass mit einem erheblichen Bündelungseffekt auf diesen Strecken zu rechnen ist. Für die Region insgesamt ist die Umsetzung von Vorrangrouten oder Radschnellverbindungen mit einer hohen Öffentlichkeitswirksamkeit verbunden, die die Radnutzung regionsweit positiv beeinflussen wird.

Kurzbeschreibung:

Für den Freizeitradverkehr gibt es bereits ein die gesamte Region umfassendes Radverkehrsnetz, welches unter dem Begriff FAHRRADREGION gefasst wird. Für den Alltagsradverkehr wird aktuell in enger Abstimmung mit den Kommunen ein Netz entwickelt, welches regionsweit den Alltagsradverkehr auf den übergeordneten Verbindungen berücksichtigt und als *Vorrangnetz* bezeichnet wird.

Diese Netze für den Alltags- und Freizeitradverkehr sollen einen hohen Ausbaustandard erhalten, der auch den Anforderungen von Pedelecs, Lastenrädern oder Fahrrädern mit Anhänger entspricht. Berücksichtigung finden dabei Aspekte wie

- Wegebreite,
- Belagsqualität,
- Führungskontinuität,
- Verkehrssicherheit und
- Allwettertauglichkeit.

Ein entsprechender Netzausbau mit hohem Qualitätsstandard soll ein durchgehendes schnelles und komfortables Befahren ermöglichen. Durch einen umfassenden Winterdienst auf den relevanten Verbindungen für den Alltagsradverkehr soll darüber hinaus ein ganzjähriges Befahren des Vorrangnetzes ermöglicht werden. Entsprechende Qualitätsanforderungen werden derzeit im Rahmen der Weiterentwicklung des Vorrangnetzes für den Alltagsradverkehr entwickelt. Hierbei werden mit den anderen Straßenbaulastträgern Abstimmungen herbeigeführt, um ein möglichst einheitliches Vorgehen zu ermöglichen. Für das Netz der FAHRRADREGION sollten ebenfalls entsprechende Vereinbarungen zu den Anforderungen an die freizeitorientierten Wege getroffen werden.

Eine vertiefende Netzbetrachtung soll Relationen ermitteln, die sich hinsichtlich des abzuschätzenden Potenzials für den Ausbau von Vorrangrouten eignen. Dabei werden auch die in der Machbarkeitsstudie zu den Radschnellwegen untersuchten Strecken in die Überlegungen einbezogen.

Die Akzeptanz der Radverkehrsnutzung im Zuge eines Radverkehrsnetzes bemisst sich nach der schwächsten Stelle im Netz, d.h. eine gefährliche Querungsstelle, ein fehlender Abschnitt der Radverkehrsanlage oder ein extrem schlechter Wegezustand können dazu beitragen, dass eine ansonsten gut ausgebaute Verbindung nicht genutzt wird. Von daher ist dem Schließen dieser Netzlücken eine besondere Beachtung bei der Realisierung des Netzes beizumessen. Im Zuge der derzeit laufenden Konzeption des Vorrangnetzes werden entsprechende Netzlücken identifiziert. Der sich ergebene Handlungsbedarf wird nach Dringlichkeiten eingestuft. Ein vergleichbares Vorgehen sollte auch für die FAHRRADREGION gefunden werden. Vorstellbar ist ein eigenes Handlungsprogramm „Schließung von Netzlücken“, das für die Baumaßnahmen der verschiedenen Baulastträger in den kommenden Jahren als Prioritätenliste dienen sollte.

Empfehlenswerte Maßnahmenkombinationen:

- Über den Fortschritt des Netzausbaus, z.B. bei Schließung von Netzlücken, sollte regelmäßig öffentlichkeitswirksam berichtet werden, da das Verkehrsverhalten der meisten Menschen nach immer wiederkehrenden Entscheidungsmustern abläuft und von daher neue Optionen mit besonderer Öffentlichkeitswirksamkeit aufgezeigt werden sollten. Hierbei ist die örtliche Presse ebenso einzubeziehen wie das Internet und soziale Netzwerke.
- Netzabschnitte des Vorrangnetzes, die auf potenziellen Trassen von Vorrangrouten liegen, sollten möglichst von vorneherein einen Ausbaustand erhalten, der dem von Radschnellverbindungen nahe kommt.

Handlungsträger:

- Handlungsträger sind die Baulastträger.

Aufgabe der Region:

- Die Region ist in ihrer eigenen Zuständigkeit für die Umsetzung verantwortlich und sollte nach Möglichkeit Vereinbarungen mit den anderen Baulasträgern treffen, dass auch diese die Qualitätsstandards und ihre langfristige Sicherung gewährleisten.
- Die Region koordiniert die Planung und Umsetzung.

Kostenrahmen:

- Die Kostenschätzung für die Herrichtung des Radverkehrsnetzes ist ohne vollständige Übersicht der zu behebenden Defizite nur sehr grob möglich, aber sowohl der Netzausbau als auch die erforderliche Unterhaltung werden einen hohen finanziellen Mitteleinsatz erfordern. Für den Ausbau sollten ca. 300.000 € jährlich über den bisherigen Haushaltsansatz hinaus bereitgestellt werden.

Mögliche Anreize:

- Durch Kooperationsangebote (z.B. Übernahme der Planung) seitens der Region besteht die Möglichkeit, sinnvolle Netzausbauten und Netzschlüsse, die in der Zuständigkeit verschiedener Baulasträger liegen, einfacher und schneller umzusetzen.
- Erklärt sich eine Kommune bereit, den Teil des Netzausbaus in ihrer eigenen Zuständigkeit zeitnah zu übernehmen, so könnte auch der Anschluss in der Zuständigkeit der Region favorisiert behandelt werden.
- Sofern zum angestrebten Umsetzungszeitpunkt aktuelle Fördergelder des Bundes oder das Landes zur Verfügung stehen, können hierüber zusätzliche Anreize geschaffen werden. Derzeit stehen nur die Landesmittel nach dem Entflechtungsgesetz zur Verfügung sowie Fördergelder für Klimaschutz oder E-Mobilität (Beispiel Förderung eRadschnellweg Göttingen).

Geschätzte Wirksamkeit für Zielerreichung:

- sehr hoch

Zeithorizont

- Für die Umsetzung des Radverkehrsnetzes der Region wird von einem 10 Jahreszeitraum ausgegangen. Spätestens dann sollte eine Überprüfung des Netzes erfolgen und ggf. Anpassungen aufgrund städtebaulicher oder verkehrlicher Entwicklungen vorgenommen werden. Generell ist zu berücksichtigen, dass der Neubau von Radverkehrsanlagen an Bedeutung verlieren wird, da der Netzausbau perspektivisch mehr oder weniger abgeschlossen sein wird, wohingegen die Unterhaltung der Radverkehrsanlagen zunehmend an Bedeutung gewinnen wird.

Erfahrungen / Beispiele

- Auf Kreisebene gibt es verschiedene Beispiele für umfassende Radverkehrsnetzausbauten, beispielhaft kann hier u.a. auf die Landkreise Hameln-Pyrmont, Göttingen (auch Radschnellweg) und Nienburg sowie den Kreis Lippe und den Ostalbkreis verwiesen werden.
- Hinsichtlich der Realisierung von Radschnellverbindungen kann auf verschiedene in Entwicklung befindliche Radschnellwege in NRW (vgl.: <http://www.agfs-nrw.de/fachthemen/radschnellwege.html>) sowie auf Beispiel aus den Niederlanden und Dänemark verwiesen werden.

Bilder - Abbildungen



Abb. 4.2: Wichtige Achse im Radverkehrsnetz mit Potenzial für eine Vorrangroute und perspektivisch zum Ausbau einer Radschnellverbindung (Hannover, Rudolf von Bennigsen Ufer)



Abb. 4.3: Beispiel für die Bevorrechtigung einer wichtigen Verbindung im Radverkehrsnetz



Abb. 4.4: eRadschnellweg Göttingen

Kenngroßen für Evaluierung

- Grundlage der Evaluierung sollte die Prioritätenliste sein, die jährlich hinsichtlich der Umsetzung überprüft wird und ggf. zeitlich anzupassen ist.
- Idee: Kenngroßen ermitteln zum Anteil der Bevölkerung, der an das ausgebaute Vorrangnetz angeschlossen ist; dies könnte auch öffentlichkeitswirksam vermarktet werden.

Aktionsprogramm/ Handlungsempfehlungen für die Region

- „Vorrangnetz-Ausbau-Programm:“ Bereitstellung von zusätzlich 300.000 € jährlich für den Ausbau des Radverkehrsnetzes im Zeitraum von 2016 bis 2020. Im Jahr 2020 sollte eine Überprüfung des erreichten Ausbaustandes erfolgen, um den weiteren Handlungsbedarf auch finanziell bewerten zu können und einen ggf. angepassten Haushaltsansatz bis 2025 zu ermitteln.

4.2.2

Qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen

Leitsatz:

- Radfahren in der Region ist schnell und komfortabel!
- Radfahren in der Region schafft gutes Klima!

Ziele:

- Attraktive Fahrradabstellanlagen schaffen

Auswahlbegründung

Vielerorts befinden sich an den Quellen und Zielen des Radverkehrs noch Vorderradhalter, die im Regelfall als nicht anspruchsgerechte Fahrradabstellanlagen einzustufen sind. Da aber gerade standfeste und diebstahlsichere Abstellanlagen an Quell- und Zielorten zu einem erhöhten Komfort und einer Verminderung von Nutzungshemmnissen für die Radnutzung beitragen, soll der Anreiz zu höherwertigen Abstellanlagen vorangetrieben werden. Anspruchsgerechte Fahrradabstellanlagen tragen zudem dazu bei, dass die Fahrräder nicht so leicht beschädigt werden – z.B. kein Verhaken von Fahrrädern und dadurch bedingte Defekte an Bremsen oder Lichtanlagen - und so mehr verkehrssichere Fahrräder zu erwarten sind. Eine zügige Umsetzung hat eine hohe positive Wahrnehmung in der Öffentlichkeit.

Kurzbeschreibung

Um die Abstellanlagen insgesamt zu verbessern, muss in Neubau und Bestand unterschieden werden. Bei Neubauten sollten anspruchsgerechte Abstellanlagen verpflichtend sein. Eine Möglichkeit bietet die Informationsbereitstellung und Beratungsleistung durch die Region zu qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen (Maßnahme Informationsangebote).

Vorhandene nicht anspruchsgerechte Fahrradabstellanlagen im Bestand zu verbessern, gestaltet sich dagegen schwieriger. Ziel sollte es jedoch sein, die unzureichenden Anlagen abzubauen und durch anspruchsgerechte Abstellanlagen zu ersetzen. Um diesem Ziel ein Stück näher zu kommen, soll ein Anreizprogramms geschaffen werden, welches zum Austausch von bestehenden nicht anspruchsgerechten Fahrradabstellanlagen motiviert.

Dieser Ansatz soll die Verbesserung der Fahrradabstellanlagen voranbringen. Er geht über den reinen Austausch von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum hinaus und schließt den privaten Raum mit ein Gerade die Verantwortlichen von Abstellanlagen im privaten Raum sind ohne Anreizprogramm schwer zum Austausch sowie zur Nachrüstung von Fahrradabstellanlagen zu motivieren, aber wichtige Partner bei der Radverkehrsförderung.

Die Idee: Die Region Hannover stellt Fahrradbügel kostenfrei zur Verfügung, die von Dritten beantragt werden können. Hierbei sind die Anträge mit Priorität zu sehen, in denen die Fahrradbügel als Ersatz für nicht anspruchsgerechte Abstellanlagen vorgesehen sind. Denkbar ist auch, dass die Region je Fahrradbügel, der installiert wird, einen weiteren zur Verfügung stellt. Die Baukosten übernimmt der Eigentümer. Die konkrete Ausgestaltung des Anreizprogramms sowie die Rahmenbedingungen der Förderungen sind noch abzustimmen.

Zusätzlich könnte die Möglichkeit geschaffen werden, Fahrradabstellanlagen für Fahrräder mit Anhänger sowie Lastenrädern an geeigneten Standorten (Innenstadt, Freizeitstätten wie Schwimmbäder, Kita, ...) zu fördern. Dazu wird ein angepasster Platzbedarf und die Kennzeichnung empfohlen. Vorschlag: Die Region bezuschusst den Bau dieser Abstellanlagen.

Für Vorreiterkommunen beim Fahrradparken, die schon weitgehend alle nicht anspruchsgerechte Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet beseitigt haben, wie z.B. Wennigsen, können die bereitgestellten Fahrradbügel auch für die Erweiterung vorhandener Angebote genutzt werden.

Empfehlenswerte Maßnahmenkombinationen:

- Die Maßnahme sollte durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.
- Darüber hinaus sind wichtige Dritte (z.B. Gewerbe, Einzelhandel, Wohnungsbaugesellschaften) anzusprechen, um diese mit einem attraktiven Angebot zur Radverkehrsförderung zu motivieren.

Handlungsträger:

- Handlungsträger ist die Region. Antragssteller können neben den Kommunen auch Vereine und nicht kommunale Einrichtungen wie u.a. Einzelhandel und Gewerbetreibende, Vereine, Schulen, Arbeitgeber sowie die Wohnungswirtschaft sein. Die Fördermodalitäten für die einzelnen Handlungsträger werden noch geklärt.

Aufgabe der Region:

- Die Region Hannover stellt ein jährliches Budget zur Verbesserung der Fahrradabstellanlagen zur Verfügung. Dieses ist an die Errichtung von Anlehnbügeln gekoppelt.

Kostenrahmen:

- Kosten für einen Rahmenhalter ca. 100 €
- insgesamt denkbar: 1.000 Bügel pro Jahr = 100.000 € pro Jahr, eine Evaluation soll zeigen, ob dieser Ansatz der Nachfrage entspricht.

Mögliche Anreize:

- Anreize können durch eine finanzielle Bezuschussung oder auch die kostenfreie Bereitstellung von Rahmenhalter gegeben sein.
- Unter den ersten 10 Antragstellern können noch 50 weitere Bügel verlost werden.
- Vorreiterkommunen könnte ein Anreiz durch die finanzielle Bezuschussung von Abstellanlagen für besondere Fahrradtypen und an Bushaltestellen erhalten.

Geschätzte Wirksamkeit für Zielerreichung:

- hoch

Zeithorizont:

- kurzfristig

Erfahrungen / Beispiele:

- Wennigsen:
Die Gemeinde Wennigsen hat die vorhandenen nicht anspruchsgerechten Fahrradabstellanlagen gegen Rahmenhalter ausgetauscht und die Kapazität vielfach erhöht. Zudem hat der ADFC gemeinsam mit der Wirtschaftlichen Interessensgemeinschaft Wennigsen eine Arbeitsgruppe gegründet und 140 Ärzte, Einzelhändler und Dienstleister über die Vorteile von Anlehnbügeln informiert und eine Sammelbestellung angeboten (inkl. Sponsoring der ersten 20 Bügel).
- Göttingen:
Die Stadt Göttingen hat den Austausch sämtlicher Vorderradhalter im öffentlichen Raum der Innenstadt vorgenommen.
- Lemgo:
Um den Wildwuchs von Werbeabstellanlagen im zentralen Innen- und Altstadtbereich entgegenzuwirken, hat Lemgo den Gewerbetreibenden eine Kooperation angeboten, bei der die Einzelhändler auf Antrag über die Stadt Fahrradabstellanlagen erwerben können, die dann kostenfrei von der Stadt eingebaut werden.

Bilder – Abbildungen:

Abb. 4.5: Neue Rahmenhalter an einem neu eröffneten Discounter. (Foto: Sylvia Körtgen)



Abb. 4.6: Rahmenhalter Stadtbad Hemmingen.

Kenngroßen für Evaluierung

- Quantitativ: Auswertung der Anzahl der abgefragten Fahrradbügel bei der Region Hannover.
- Qualitativ: Analyse der Antragssteller, um daraus abzuleiten, welche Zielgruppen unterdurchschnittlich Rahmenhalter abgefragt haben und in einer Ansprache stärker berücksichtigt werden sollten.

Aktionsprogramm/ Handlungsempfehlungen für die Region

- “Aktionsprogramm Fahrradparken“: Austausch von nicht anspruchsgerechten Fahrradabstellanlagen und Bestandserweiterung mit ca. 100.000 € pro Jahr im Zeitraum von 2015 bis 2020, begleitend Erstellung von Informationsmaterialien zu Abstellanlagen.

4.2.3

Qualitätsmanagement – Qualitätssicherung im regionalen Radverkehrsnetz (Vorrangnetz und FAHRRADREGION)

Leitsatz:

- Radfahren in der Region ist sicher!
- Radfahren in der Region ist schnell und komfortabel
- Radfahren in der Region schafft ein gutes Klima

Ziele:

- Hohe Ausbaustandards (auch für Pedelecs) gewährleisten
- Allwettertauglichkeit sicherstellen
- Gute Orientierung bieten

Auswahlbegründung:

Nur die Sicherung des hochwertigen Ausbaustandards des regionalen Radverkehrsnetzes und eine zuverlässige Orientierung in diesem Netz gewährleisten dauerhafte eine hohe Nutzungsqualität.

Kurzbeschreibung:

Ein Instandhaltungsmanagement für die Wege des regionalen Radverkehrsnetzes soll sicherstellen, dass die einmal geschaffenen Qualitätsstandards auch über Jahre Bestand aufweisen. Angestrebt wird ein baulastträgerübergreifendes Qualitätsmanagement, welches Vorrangnetz und FAHRRADREGION gleichermaßen berücksichtigt. Neben der Wegeinfrastruktur soll dabei auch die Qualitätssicherung der Wegweisung Berücksichtigung finden.

Das bisherige Ausbauprogramm (Bedarfsplan Radverkehr) der Region Hannover, welches sich auf den Neubau von Radverkehrsanlagen konzentriert, soll dabei mit Blick auf die Qualitätssicherung um die *Bestandserfassung und –verbesserung* erweitert werden. Darüber hinaus erfolgt die Berücksichtigung aller Verbindungen unabhängig vom Baulastträger und der Führungsform des Radverkehrs. Konkretisierungen zum Unterhaltungsprogramm wie auch zu den Ausbaustandards erfolgen im Rahmen der derzeit stattfindenden Entwicklung des Vorrangnetzes.

Ähnliche Intentionen verfolgt das geplante Instandhaltungsmanagement für die FAHRRADREGION, welches im Team Naherholung angesiedelt ist. Wünschenswert ist hier eine möglichst enge Verzahnung der Qualitätssicherung beider Netze.

Ebenfalls im Rahmen des geplanten Instandhaltungsmanagements ist eine Verbesserung der Unterhaltungsaufgabe für die Radverkehrswegweisung angedacht und sollte nach Möglichkeit für das gesamte regionale Radverkehrsnetz entwickelt werden.

Für ein gut funktionierendes Instandhaltungsmanagement sollte angestrebt werden, dass es eindeutige Zuständigkeiten gibt, die z.B. für die Wegweisung zentral bei der Region Hannover angesiedelt sein könnte.

Empfehlenswerte Maßnahmenkombinationen:

- Netzausbau sowie Bestandsverbesserung und -sicherung sollen parallel erfolgen.

Handlungsträger:

- Handlungsträger sind die Baulasträger.

Aufgabe der Region:

- Die Region ist in ihrer eigenen Zuständigkeit für die Qualitätssicherung verantwortlich und trifft nach Möglichkeit Vereinbarungen mit den anderen Baulasträgern, damit auch diese die langfristige Sicherung der Qualitätsstandards gewährleisten.

Kostenrahmen:

- Fester Ansatz bei der Bereitstellung der Haushaltsmittel der Region für die Unterhaltung der Radverkehrsanlagen und der Wegweisung in eigener Baulast. Es sind bis 2017 jährliche Mittel von zusätzlich 190.000 € für die Unterhaltung einzuplanen. Danach sollte das Unterhaltungsprogramm vorliegen, welches die weiteren erforderlichen Haushaltsmittel aufzeigt. Es ist davon auszugehen, dass der Kostenrahmen perspektivisch dem des heutigen Kostenrahmens für Ausbau entsprechen wird.

Mögliche Anreize:

- keine zusätzlichen Anreize

Geschätzte Wirksamkeit für Zielerreichung:

- hoch

Zeithorizont

- Die Qualitätssicherung ist eine Daueraufgabe

Erfahrungen / Beispiele

- Zwar wird der Unterhaltung in vielen Gebieten immer mehr Beachtung geschenkt, ein besonders erwähnenswertes positives Beispiel ist aber derzeit nicht bekannt.

Bilder - Abbildungen



Abb. 4.7: Radweg mit Belagsmängeln



Abb. 4.8: Wegweisung mit Erneuerungsbedarf

Kenngroßen für Evaluierung

- Die Umsetzung der Anforderungen an die Qualitätssicherung ist als Daueraufgabe fortlaufend zu überprüfen. Im Rahmen des Unterhaltungsprogramms sollen Dringlichkeiten und Prioritäten aufgezeigt werden, die dann Grundlage für die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen sind. Ein jährlicher Abgleich zwischen Planung und Umsetzung dient als Grundlage der Evaluierung.

Aktionsprogramm/ Handlungsempfehlungen für die Region

- „Aktionsprogramm Instandhaltungsmanagement“: Entwicklung, Aufbau und Pflege eines Instandhaltungsmanagements für die Kreisstraßen bis 2017. Kosten ca. 50.000 Euro.

Perspektivisch könnte die Erweiterung des Instandhaltungsmanagements in Absprache mit den verschiedenen Straßenbaulasträgern auch auf andere Abschnitte des regionalen Radverkehrsnetzes überprüft werden.

- Unterhaltung und Erneuerung von Wegeinfrastruktur und Wegweisung als Daueraufgabe.

Der Kostenansatz ist bei 200.000 € pro Jahr anzusetzen. Nach Aufbau des Qualitätsmanagements können weitere zusätzliche Kosten kalkuliert werden.

4.2.4

Optimierung der Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrten

Leitsatz:

- Radfahren in der Region ist sicher

Ziele:

- Keine Zunahme bei den Radverkehrsunfällen
- Unfallschwere senken

Auswahlbegründung

Die Region Hannover lässt derzeit eine umfassende Unfallanalyse durchführen, die zum Ziel hat, die Handlungsfelder für die Erhöhung der Verkehrssicherheit genau zu benennen. Ohne den umfangreichen Erkenntnissen vorzugreifen, kann ein erhöhtes Unfallrisiko an Knotenpunkten und Einmündungen für den Radverkehr durch das innerörtliche Linksfahren als ein generelles Ergebnis der bundesweiten Unfallforschung angesehen werden. Unter diesem Gesichtspunkt sollen innerörtliche Zweirichtungsradwege, die oft auch als gemeinsame Geh- und Radwege ausgewiesen sind, hinsichtlich ihres Ausbaus überprüft werden und unzureichend ausgebaute Verbindungen umgestaltet werden. Hierbei soll dann der im Regelfall deutlich sichereren richtungstreuem Führung Vorrang gegenüber einer Führung im Zweirichtungsverkehr gegeben werden.

Insbesondere in den Ortsdurchfahrten (ODs) sind in der Region historisch gewachsen noch vielfach Zweirichtungsverkehre anzutreffen. Aufgrund der im Regelfall außerörtlich ankommenden einseitigen Zweirichtungsradwege bleibt den Radfahrenden so zwar oft ein Überqueren der Fahrbahn erspart und aus dem subjektiven Sicherheitsempfinden heraus wird hierin z.T. sogar ein vermeintlicher Sicherheitsgewinn abgeleitet, der objektiv aber nicht gegeben ist.

Die oftmals viel zu schmalen Seitenräume in den ODs ermöglichen in der Regel eine Führung des Radverkehrs nur zu Lasten der zu Fuß gehenden. Insbesondere mit Blick auf den demographischen Wandel und die Zunahme älterer Menschen, die ihre eigenständige Mobilität - z.T. mit Rollatoren - aufrecht erhalten, ist es besonders wichtig, Radverkehr nicht zu Lasten der zu Fuß gehenden zu fördern.

Hinsichtlich des zu erwartenden zunehmenden und schneller werdenden Radverkehrs ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass Überholvorgänge durch die verstärkt auftretenden Differenzgeschwindigkeiten zukünftig eine größerer Rolle spielen werden.

In Anbetracht dieser verschiedenen Nutzungsansprüche und der oft unzureichenden Flächenverfügbarkeit sind die innerörtlichen Verkehre genau zu analysieren und ggf. erforderliche Anpassungen vorzunehmen.

Voraussetzung für ein gutes funktionieren der richtungstreuen Führung ist, dass die Verkehrssituation an der Überquerungsstelle entsprechend geregelt und - entsprechend den Vorgaben der VwV-StVO - gesichert wird.

Kurzbeschreibung

- Überprüfung aller ODs hinsichtlich der innerörtlichen Radverkehrsführung und Aufzeigen von Mängeln und Handlungsbedarf. Hierbei sind zuerst die Ortsdurchfahrten in der Baulast der Region zu bearbeiten. Dabei sind folgende Aspekte zu berücksichtigen: derzeitige Führung des Radverkehrs und Qualität der Führung auf der Strecke und im Knotenpunkt.

Parallel kann in Zusammenarbeit mit den Kommunen und den anderen Straßenbaulastträgern basierend auf der Unfallanalyse ein System zur Beurteilung der Verkehrssicherheit in allen Ortsdurchfahrten erarbeitet werden. Hier liegt die Federführung bei den jeweiligen Kommunen bzw. Straßenbaulastträgern. Die Region kann mit der Unfallanalyse unterstützend tätig werden.

Vorschlag: Überprüfung erfolgt durch die jeweilige Kommune.

- Grundsätzliche Bewertung der OD hinsichtlich des Handlungsbedarfs.

Vorschlag: Baulastträger und Region bewerten gemeinsam (zumindest für die Abschnitte innerhalb des regionalen Radverkehrsnetzes) um ein einheitlichen Vorgehen sicher zu stellen.

- Betrachtung und Bewertung der Übergänge in den Ortseingangs- bzw. Ortsausgangsbereichen zw. innerörtlichem Einrichtungsverkehr und außerörtlichem Zweirichtungsverkehr.
- Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der derzeit laufenden Unfallanalyse bei der Bewertung des Handlungsbedarfs.
- Bewerten und Handlungsoptionen aufzeigen, Finanzrahmen festlegen

Empfehlenswerte Maßnahmenkombinationen:

- Gezielte Unterstützung der baulichen Maßnahmen und rechtlichen Neuregelung ist durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit vorzusehen, um auch das Bewusstsein für die erhöhte Sicherheit bei den Radfahrenden selber zu verbessern und so zu einer höheren Akzeptanz beizutragen. Gleichzeitig soll das Risikobewusstsein gestärkt werden.

Handlungsträger:

- Handlungsträger für die Prüfung sind die Straßenbaulastträger.
- Handlungsträger für die Umsetzung sind die Baulastträger.

Aufgabe der Region:

- Die Region agiert in ihrer eigenen Zuständigkeit und koordiniert Maßnahmen mit anderen Handlungsträgern.

Kostenrahmen (ohne Planungskosten):

- Je Querungssicherung sind pauschal Kosten von bis zu 20.000 € zu erwarten
- Kosten für den möglichen Umbau einer OD sind abhängig von Länge und Handlungsbedarf, bei Markierungslösungen können 10 €/m angenommen werden, bei baulichen Maßnahmen 50-80 €/m².

Mögliche Anreize:

- Kommunen erhalten das Angebot zur selbstständigen Prüfung und Planung, um so ggf. frühzeitiger einen entsprechenden Ausbau zu erhalten.
- Die Region kann zudem Mittel zur Förderung bereitstellen, beispielsweise zur Sicherung einer Überquerungsstelle je Kommune.

Geschätzte Wirksamkeit für Zielerreichung:

- hoch

Zeithorizont

- Überprüfung und Ermittlung Handlungsbedarf bis 2016
- Umsetzung je nach Planungsvorlauf und erforderlicher finanzieller Mittel

Erfahrungen / Beispiele

- In Burgdorf werden derzeit mehrere ODs – z.T. in Zusammenarbeit mit der Region - überplant um den Radverkehr richtungstreu und sicherer zu führen.

Bilder – Abbildungen



Abb. 4.9: Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr in Ortsdurchfahrt (Burgdorf-Otze), richtungstreue Führung vorzusehen



Abb. 4.10: Mittelinsel als Überquerungshilfe zur Anbindung eines außerörtlichen Zweirichtungsradweges (Foto A. Moeller)

Kenngroßen für Evaluierung

- Überprüfung in 2016 abschließen.
- Festlegung eines Zeit- und Kostenplans nach Abschluss der Überprüfung.
- Umgestaltung aller mit dringlichem Handlungsbedarf erkannten ODs und Anschluss Verbindungen bis 2020 abgeschlossen.
- ODs in Zählintervalle (vgl. Kap. 5) aufnehmen.
- Regelmäßige Unfallbetrachtung (Anzahl, Schwere, Gegner, Unfalltyp)

Aktionsprogramm/ Handlungsempfehlungen für die Region

Überprüfung aller Ortsdurchfahrten.

- Aufstellung Handlungsprogramm (Konzept) zur Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen in den Ortsdurchfahrten einschließlich der außerörtlichen Anschlussverbindungen nach Abschluss der Überprüfung in einem ersten Baustein für die Kreisstraßen.
- Bereitstellung von 80.000 € für erste Maßnahmen, nach Ermittlung des vollständigen Handlungsbedarfs und Aufstellung des Handlungsprogramms. Konkretisierung der erforderlichen Mittel für kommende Haushalte.
- „Aktionsprogramm: Sichere Überquerungsstellen“: Bereitstellung von Fördermitteln für die Umgestaltung von Querungsstellen an den Kreisstraßen. Erarbeitung eines Konzeptes mit den Kommunen und anderen Straßenbaulasträgern für alle ODs.. Ein Anreizprogram zur Verbesserung von Querungsstellen an Straßen mit Sicherheitsdefiziten im Regionsgebiet ist konzeptionell zu überdenken.

4.2.5 Verkehrssicherheit durch verbesserte Sicht

Leitsatz:

- Radfahren in der Region ist sicher

Ziele:

- Keine Zunahme bei den Radverkehrsunfällen
- Unfallschwere senken

Auswahlbegründung

Die Region Hannover lässt derzeit eine umfassende Unfallanalyse für die Jahre 2011-2013 durchführen, in der auch die Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung betrachtet werden. Sie hat zum Ziel, die Handlungsfelder für die Erhöhung der Verkehrssicherheit genau zu benennen. Ohne diesen Erkenntnissen vorzugreifen, kann ein erhöhtes Unfallrisiko für den Radverkehr aufgrund von schlechten Sichtbeziehungen aus der bisherigen polizeilichen Unfallbetrachtung abgeleitet werden. Nach Aussagen der Polizei sind in der Region schlechte Sichtbeziehungen als wesentliche Unfallursache für die Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden zu nennen. Eine verbesserte Sicht ist somit elementarer Baustein für die Erhöhung der Verkehrssicherheit und sollte auch in einem späteren Sicherheitskonzept berücksichtigt werden.

Kurzbeschreibung

Die Verbesserung der Sichtbeziehungen soll als eine möglichst kurzfristige und öffentlichkeitswirksame Maßnahme durchgeführt werden. Folgende Bausteine sind dabei zu berücksichtigen:

- Überprüfung der Knotenpunkte (im Vorrangnetz und der FAHRRADREGION) hinsichtlich Sichteinschränkungen.
- Überprüfung durch die Kommunen oder aber mit Unterstützung der Bevölkerung und/oder der Verbände.
- Kurzfristig mobile und veränderbare Sichthemmnisse (z.B. Container oder Vegetation) beseitigen.
- Mittelfristig bauliche Verbesserung (u.a. fahrbahnahe Führung des Radverkehrs).

Empfehlenswerte Maßnahmenkombinationen:

- Einbeziehung der Bevölkerung, bspw. auf einer Online-Plattform mit dem Aufruf zur Nennung von Knotenpunkten mit Sichteinschränkung.
- Begleitung dieser Thematik durch Öffentlichkeitsarbeit.

Handlungsträger:

- Baulasträger mit ggf. Partnern, hier können auch Dritte wie Krankenkassen, Unternehmen oder Verbände z.B. als Unterstützer im Rahmen der Beseitigung der mobilen Sichthemmnisse oder bei der Bürgerbeteiligung mitwirken.
- Region als Koordinator und Initiator über die eigene Zuständigkeit hinaus.

Aufgabe der Region:

- Region als Initiator und Koordinator.

Kostenrahmen:

- Bauliche Maßnahmen sind im Rahmen von Umbaumaßnahmen an den Knotenpunkten vorzusehen. Eine Priorisierung könnte anhand der Zugehörigkeit zum regionalen Radverkehrsnetz erfolgen und sollte darüber hinaus die Erkenntnisse der Unfallanalyse berücksichtigen und in einem entsprechenden Bauprogramm verankert sein.

Mögliche Anreize:

- Denkbar ist es, für jede Kommune den im Rahmen eines öffentlichen Aufrufs am häufigsten genannten Knoten mit Priorität umzugestalten und dies möglichst öffentlichkeitswirksam zu kommunizieren.

Geschätzte Wirksamkeit für Zielerreichung:

- hoch

Zeithorizont

- Entfernung von Sichthindernissen bis 2020 flächendeckend im Zuge Vorrangnetz und FAHRRADREGION und bis 2025 regionsweit. Der mittelfristige Finanzbedarf kann erst nach der Erfassung der Sichthindernisse konkretisiert werden.
- Umgestaltung älterer Führungen mit weiter Absetzung der Radverkehrsfurten als sukzessive Aufgabe im Zuge von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen.
- Bei Neubauten ab sofort Ausschluss von Sichtbehinderungen.

Erfahrungen / Beispiele

- Bremen verlegt kontinuierlich die weit abgesetzten Radverkehrsfurten an die Fahrbahn.

Bilder - Abbildungen



Abb. 4.11: Verbesserte Sicht durch Rückbau abgesetzte Furt (Burgdorf, Vor dem Celler Tor/Im Langen Mühlenfeld)



Abb. 4.12a: Schlechte Sicht durch Container (Hannover, Hildesheimer Straße/Adelheidstraße)

Abb. 4.12b: Neuer Standort von Containern - die zuvor ebenfalls sichtbehindernd an einem Knotenpunkt aufgestellt waren - auf zwei ehemaligen Kfz-Stellplätzen (Hannover, Friesenstraße)

Kenngroßen für Evaluierung

- Regelmäßige Unfallbetrachtung (Anzahl, Schwere, Gegner, Unfalltyp)

Aktionsprogramm/ Handlungsempfehlungen für die Region

- „Aktionsprogramm Freie Sicht“
- Mobile Sichthemmnisse können öffentlichkeitswirksam und im Regelfall mit geringem finanziellen Aufwand entfernt werden. Entsprechend ihrer Zuständigkeiten sollten hier die Kommunen aktiv werden. Zur Ermittlung der Sichthemmnisse können Verbände und die Bevölkerung einbezogen werden. Für das genaue Vorgehen ist ein konzeptioneller Rahmen mit den Kommunen zu vereinbaren. Die Region kann das Vorgehen zeitlich und organisatorisch unterstützen.
- Größere Umbaumaßnahmen zur Sicherstellung der Sichtbeziehungen an Knotenpunkten sind in dem geplanten Sicherheitskonzept, welches auf den Erkenntnissen der laufenden Unfallanalyse aufbauen wird, festzuschreiben. Die Festlegung der erforderlichen finanziellen Mittel für die Umsetzung der Maßnahmen resultiert daraus

4.2.6 Fahrrad sucht Akzeptanz im ÖPNV (Intermodalität stärken)

Leitsatz:

- Radfahren in der Region schafft gutes Klima!
- Radfahren in der Region ist schnell und komfortabel

Ziele:

- Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
- Allwettertauglichkeit sicherstellen

Auswahlbegründung

Die Fahrradmitnahme in den Zügen des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) in der Region ist grundsätzlich möglich, bei Stadtbahnen und RegioBus nur in Abhängigkeit von der Tageszeit. Häufig führt die Fahrradmitnahme allerdings zu Konflikten mit den Reisenden ohne Fahrrad, welches sich beispielsweise darin äußert, dass der eigentlich für Radfahrende reservierte Bereich nicht freigegeben wird. Dies wurde auch vom ADFC in der Zeitschrift HannoRad 2/2014 und beim Runden Tisch der Verbände im März 2013 thematisiert. Ziel sollte eine stärkere gesellschaftliche Akzeptanz für die Fahrradmitnahme in den Zügen des SPNV sowie in Stadtbahnen und Bussen sein. Radfahrenden sollten durch besondere Angebote zur Intermodalität motiviert werden.

Kurzbeschreibung

Um die Akzeptanz von Fahrrädern in Zügen des SPNV und der Stadtbahn zu verbessern, kann der reservierte Bereich für Fahrräder noch eindeutiger gestaltet werden, nach dem Motto: *die Fahrradmitnahme sichtbar machen*. Dies kann durch technische und betriebliche Anpassungen sowie durch eine einfache und auffällige Kennzeichnung der Fahrradbereiche von außen und innen geschehen. Den Radfahrenden wird so schon vom Bahnsteig aus eine Orientierung zum Einstieg gegeben und im Innenbereich können großflächige Symbole auf dem Boden die Fahrradmitnahmemöglichkeit und somit die reservierten Bereiche verdeutlichen. Zusätzlich wird die Akzeptanz der Radmitnahme durch ansprechende Slogans unterstützt. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist eng mit den Beteiligten wie z.B. GVH, Deutsche Bahn etc. abzustimmen. Der aktuelle Beschluss 2225 der Regionsversammlung bietet dazu einen ersten Lösungsansatz: In den Zügen der S-Bahn soll mehr Raum für Fahrräder und Kinderwagen geschaffen werden.

Während der Sommerferien sollte die Fahrradmitnahme in Zügen des SPNV, Stadtbahn und Bussen ganztägig kostenfrei möglich sein. Das zu schaffende Angebot sollte als „Werbemittel“ für die Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad gesehen werden. Damit wäre der zeitdifferenzierte Ansatz während der Sommerferien außer Kraft gesetzt. Ein erster Ansatz in diese Richtung ist mit dem Beschluss Nr. 1634 in der Regionsversammlung vorgenommen worden, nun gilt es, die Umsetzung voran zu treiben. Beschlossen wurde dabei eine Ausweitung der

Fahrradmitnahme auf Zeiten vor 6:00 Uhr morgens und eine Fahrradmitnahme in den Sommerferien zunächst in einer Testphase ohne Begrenzung auf eine Tageszeit.

Empfehlenswerte Maßnahmenkombinationen:

- Die Maßnahme ist durch Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten. Unter anderem könnte auf den Displays in den Stadtbahnen für eine kostenfreie Fahrradmitnahme geworben werden bzw. über die Regeln der Fahrradmitnahme aufgeklärt werden. Eine Kampagne, die an das Selbstbewusstsein der Radfahrenden und Fahrgäste appelliert und für gegenseitiges Verständnis und Toleranz wirbt, kann eine weitgehend akzeptierte Fahrradmitnahme voranbringen.

Handlungsträger:

- Handlungsträger für die Gestaltung und tarifliche Anpassung ist die Region Hannover, die Großraum-Verkehr Hannover GmbH (GVH) und DB Regio als derzeitiger Dienstleister für die S-Bahn. Weitere derzeitige Dienstleister (z. B.: Erixx, Metronom) sollen mit einbezogen werden.

Aufgabe der Region:

- Die Region Hannover prüft gemeinsam mit den Partnern die Auslastung im Schienenverkehr und in den Bussen und nimmt nach Abwägung eine tarifliche Änderung für die Sommerferien vor.
- Die Region Hannover unterstützt die deutlichere Kennzeichnung der Züge des SPNV und der Stadtbahnwagen im Innen- und Außenbereich. Zusätzlich sollte eine Kampagne zur Förderung der Akzeptanz der Fahrgäste untereinander entwickelt werden.

Kostenrahmen:

- Kostenansatz für die Kenntlichmachung in den Zügen: ca. 20.000 € (geschätzt); zusätzlich müssen Kosten für eine Kampagne mit dem Thema Akzeptanz der Fahrradmitnahme bei Fahrgästen und Radfahrenden und Kosten für die Stadtbahn einkalkuliert werden.
- Voraussichtlich geringe finanzielle Einbußen, da während der Sommerferien keine Einnahmen durch Fahrradtickets generiert werden.

Mögliche Anreize:

- Für DB Regio, Region Hannover und GVH (als derzeitige Dienstleister) entschärfen sich die Konflikte unter den Fahrgästen.

Geschätzte Wirksamkeit für Zielerreichung:

- mittel

Zeithorizont:

- mittelfristig

Erfahrungen / Beispiele:

- **Fahrradmitnahme in Göttingen**
In Göttingen ist im gesamten Liniennetz der Göttinger Verkehrsbetriebe die Fahrradmitnahme kostenlos. Eine Mitnahme ist nur durch zu hohe Kapazitätsauslastungen begrenzt.
- **Fahrradmitnahme in Hamburg**
Kostenlose Fahrradmitnahme in U-, S- und A-Bahnen während der Sommerferien. Zusätzlich sind an den Türen die Regelungen der Fahrradmitnahme in Form eines Aufklebers gekennzeichnet. Somit sind diese Regelungen für jeden ersichtlich, eine spontane Fahrradmitnahme wird ohne vorherige Information möglich.
- **Fahrradmitnahme im Metronom**
In der Fahrradsaison wird auf die Mitnahme von Fahrrädern reagiert und in einem Mehrzweckwagen werden zusätzliche Fahrradstellplätze zur Verfügung gestellt. Die Kennzeichnung des Fahrradwagens erfolgt großflächig von außen, so dass eine Orientierung am Bahnsteig möglich ist.
- **Fahrradmitnahme in Berliner S-Bahnen**
In Berlin wurde auf den zunehmenden Trend der Fahrradmitnahme bei der Neuausgestaltung der Züge geachtet. In jedem Wagen soll es ein Abteil geben, in dem Fahrräder abgestellt werden können. In älteren Zügen ist es jeder zweite Wagen. Diese sind von außen mit einem Fahrradsymbol gekennzeichnet.

Bilder – Abbildungen:

Abb. 4.13a: Fahrradmitnahme in der S-Bahn
Region Hannover



Abb. 4.13b: Fahrradwagen des Metronoms

Kenngroßen für Evaluierung

- Qualitativ: Befragung zur Akzeptanz der Fahrradmitnahme im Rahmen einer Fahrgastbefragungen sowie der Nutzung der kostenfreien Mitnahme während der Sommerferien
- Entwicklung der Fahrradmitnahme über die Jahre (Ermittlung durch Befragung oder gelöste Fahrradtickets)

Aktionsprogramm/ Handlungsempfehlungen für die Region

- „Aktionsprogramm Rad im ÖPNV“

In einem ersten Schritt soll die Akzeptanz der Fahrradmitnahme in den Zügen des SPNV und Stadtbahn verbessert werden. Es sind kontinuierlich 10.000 € für die Kenntlichmachung der Fahrradmitnahme im Innen- und Außenbereich der Züge sowie die jährlichen Mindereinnahmen durch kein Verkauf von Fahrradkarten während der Sommerferien zu berücksichtigen. Die finanziellen Aufwendungen für eine Kampagne zur stärkeren Akzeptanz der Fahrradmitnahme sind den Motivationsbausteinen zuzuordnen.

4.2.7

Kapazitätsorientierter Ausbau von Bike & Ride

Leitsatz:

- Radfahren in der Region schafft gutes Klima!

Ziele:

- Attraktive Fahrradabstellanlagen schaffen
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Auswahlbegründung

Der kombinierte Verkehr von Fahrrad und ÖPNV gewinnt zunehmend an Bedeutung. Die Flexibilität des Fahrrads erweitert die festgelegten Haltestellenverbindungen räumlich deutlich und trägt so auch zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bei. Durch eine leichte Zugänglichkeit und ein attraktives hochwertiges Angebot von Abstellanlagen im direkten Umfeld der Haltestelle kann der kombinierte Verkehr gefördert werden. Gerade vor dem Hintergrund immer höherwertiger Fahrräder und Pedelecs sind sichere Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen von besonderer Bedeutung. Immer stärkere Bedeutung erhalten zukünftig multimodale Verknüpfungspunkte als sogenannte Mobilitätsstationen mit Angeboten für Leihfahrräder, Lastenräder und Car-Sharing-Fahrzeuge zum Beispiel an Bahnhöfen des SPNV. Der kapazitätsorientierte Ausbau von Bike & Ride sollte optional auf Mobilitätsstationen erweitert werden.

Die Region Hannover besitzt eine gute Ausgangslage an Bike & Ride-Abstellanlagen auch in Form von Fahrradgaragen an verschiedenen Bahnhöfen. Bestandteile sind eine Fahrradstation in Wunstorf, mehrere überdachte Abstellanlagen an diversen Bahnhöfen und eine standardmäßige Ausstattung von Bushaltestellen mit Fahrradbügeln. Zudem werden mit dem neuen Nahverkehrsplan Ladestationen und Schließfächer für Akkus von Pedelecs sowie für Fahrradhelme als zukünftiges Angebot an Bike & Ride-Plätzen angestrebt. Auf dieser Grundlage aufbauend sollen die im Nahverkehrsplan festgelegten Ausbauziele auch unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Fahrradtypen realisiert werden. Auf die Kapazitätsengpässe, die sich aus der hohen vorhandenen Nachfrage und der erstrebten erhöhten Fahrradnutzung durch die Radverkehrsförderung ergeben, soll mittels Ausbau der Bike & Ride-Abstellanlagen, auch bei begrenzten Flächenverfügbarkeiten, reagiert werden.

Kurzbeschreibung

An Haltestellen des ÖPNV, an denen Kapazitätsengpässe bei den Bike & Ride - Stellplätzen festzustellen sind, sollen möglichst nutzerfreundliche überdachte Erweiterungen der bestehenden Anlagen finanziell gefördert werden. Die Nutzeraspekte sind durch Bürgerbeteiligung bspw. durch Bürgerworkshops zu ermitteln.

Für Standorte an denen aufgrund starker Flächenkonkurrenzen keine Kapazitätserweiterung vorgenommen werden können, sollen regional übertragbare Musterlösungen mit hoher Nutzerakzeptanz zur temporären Umnutzung von Park & Ride zu Bike & Ride entwickelt werden. Zusätzlich können temporäre Umnutzungen von Park & Ride zu Bike & Ride die jahreszeitlichen Schwankungen der Abstellbedarfe von Fahrrädern ausgleichen.

Die Kapazitäten der Fahrradgaragen werden quantitativ so ausgebaut und im Hinblick auf die Schlüsselvergabe derart optimiert, dass es für Abo-Karteneinhaber keine Warteliste mehr gibt. Zur Einschätzung des notwendigen Bedarfes (Nachfragepotenziale) sind Stellungnahmen der Kommunen zur Schlüsselvergabe hilfreich. Bei längeren Ausbauezeitenlänger dauernden Umsetzungszeiträumen für Fahrradgaragen könnten als temporäre Lösung Schließfächer für Bike & Ride - Kunden errichtet werden, so dass wenigstens ein Gepäckteil gesichert abgeschlossen werden kann (z.B. Akku, Fahrradhelm).

Die Schlüsselvergabe zu den Fahrradgaragen wird nutzerfreundlich vereinfacht (z.B. durch SmartCard oder App-Lösungen). Durch begrenzte Gültigkeiten bzw. einer damit notwendigen aktiven Freischaltung weiterer Gültigkeitszeiträume ist die Auslastung der Fahrradgarage besser nachvollziehbar. Die Förderfähigkeit von Smartcards wurde schon durch die Region Hannover angefragt.

Darüber hinaus soll die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV oder weiterer Verkehrsmittel in der im Aufbau befindlichen multimodalen Mobilitätsplattform des GVH ausreichend berücksichtigt werden. Die Integration der Radverkehrsinformation (bspw. Bike & Ride -Stationen, Fahrradverleihsysteme etc.) in die Mobilitätsplattform stellt einen zusätzlichen Servicekomfort für das Radverkehrsangebot dar und steigert die Attraktivität des Radverkehrs, welche sich positiv auf die Nutzerzahlen auswirkt.

Empfehlenswerte Maßnahmenkombinationen:

- Begleitung der Umsetzung der Maßnahmen durch Öffentlichkeitsarbeit

Handlungsträger:

- Handlungsträger ist die Region, unter Einbindung der Kommunen (zwecks Flächenverfügbarkeiten; Betrieb und Unterhaltung der Fahrradgaragen)

Aufgabe der Region:

- Die Region prüft die Bike & Ride -Kapazitäten an den Haltestellen entsprechend des Nahverkehrsplanes und entwickelt bei Kapazitätsengpässen temporäre Lösungen.

Kostenrahmen:

- Bedarfsgerechte Aufstockung des Budgets für den Ausbau von Bike & Ride vor dem Hintergrund des steigenden Radverkehrsanteils.

Mögliche Anreize:

- Für die Kommunen und die Stationsbetreiber entschärft sich die Situation von regelwidrig abgestellten Rädern im Bahnhofsumfeld.

Geschätzte Wirksamkeit für Zielerreichung:

- hoch

Zeithorizont:

- Erweiterung der Anzahl der Abstellplätze an den Bahnhöfen – kurzfristig bis langfristig (an Bedarf angepasster Ausbau)
- Verbesserung der Schlüsselvergabe – kurzfristig und langfristige Systemumstellung zum leichtern und kontrollierten Zugang (Smartcard)
- Erarbeitung temporärer Umnutzungslösung – kurzfristig situativ

Erfahrungen / Beispiele:

- Beispiel für den Einsatz von Smartcards: Projekt „inmod“. Die inmod-card (Smartcard) ermöglichte Zugang zu den Fahrradboxen über einen Anmeldedisplay.

Bilder – Abbildungen:

Abb. 4.14a: Fahrradgarage mit überdachten Abstellplätzen (Burgwedel)



Abb. 4.14b: Überdachte Bike & Ride - Abstellplätze Bahnhof (Barsinghausen)



Abb. 4.15: Fahrradstation Wunstorf

Kenngroßen für Evaluierung

- Bewertung der Anzahl über den Nahverkehrsplan hinaus errichteter Abstellanlagen im Bike & Ride sowie der im Nahverkehrsplan festgelegten Ausbaustandard mit Schließfächern und Lademöglichkeiten.
- Zahl der Abstellplätze in den Fahrradgaragen und ausgegebene Schlüssel im Zusammenhang mit der täglichen Auslastung.
- Bewertung der Bike & Ride -Plätze im Hinblick auf die vorhandenen Kapazitäten, der Auslastung und der wild abgestellten Räder durch Zählung

Aktionsprogramm/ Handlungsempfehlungen für die Region

- Optimierung Schlüsselvergabe der Fahrradgaragen bis 2020 (40.000 € für die Umstellung auf z.B. Smartcards) und Einsatz bei Neuanlagen von Fahrradgaragen.
- „Aktionsprogramm: Mobilitätsstationen“: Erweiterung der Bike&Ride-Stellplätze (bedarfsorientiert) mit jährlich 40.000 €
- 2-3 Modellstandorte für saisonale nutzerfreundliche Kapazitätsanpassungen bei Flächenknappheit bis 2017 (75.000 €)

4.2.8

Informations- und Beteiligungsangebote schaffen (Öffentlichkeitsarbeit)

Leitsatz:

- Radfahren in der Region schafft gutes Klima!
- Radfahren in der Region ist sicher!
- Radfahren in der Region ist schnell und komfortabel

Ziele:

- als Querschnittsaufgabe alle Ziele des Leitsatzes „Radfahren in der Region schafft gutes Klima!“
- als Querschnittsaufgabe alle Ziele des Leitsatzes „Radfahren in der Region ist sicher“
- als Querschnittsaufgabe alle Ziele des Leitsatzes „Radfahren in der Region ist schnell und komfortabel“

Auswahlbegründung

In der ganzheitlichen Radverkehrsförderung sind Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und damit auch Informationsangebote und Beteiligungen der Bürger ein bedeutendes Thema. Durch Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung verankert sich das Thema Radverkehr zunehmend in den Köpfen. Es führt zur Erhöhung der Akzeptanz der Radfahrenden und trägt zum Ziel eines guten Fahrradklimas bei. Zudem wurde im Rahmen der Abstimmungsprozesse zum Handlungskonzept deutlich, dass sich die Kommunen mehr Unterstützung in Form von Informationsmaterial wünschen.

Kurzbeschreibung

In der Region Hannover existieren Informationsmaterialien zu verschiedenen Radverkehrsthemen und auch ein zeitlich befristetes Online-Beteiligungsverfahren wurde durchgeführt, bei dem u.a. die Freizeitradwege eine Rolle spielten. Darauf aufbauend sollten die vorhandenen Informationen zum Radverkehr auf unterschiedlichen medialen Wegen an die Zielgruppen herangetragen werden. Einmalige aktuelle Informationen können neben einer Pressemitteilung auch auf einer strukturierten und übersichtlichen Internetseite sowie in den sozialen Netzwerken bereitgestellt werden.

Die bestehenden Informationsmaterialien wie z.B. zum Stadtradeln oder dem „Grünen Ring“ und vorhandene Flyer zum Radverkehrsverhalten (z.B. Richtig Radeln, Hinweise für den Radverkehr) sollen um weitere Themen ergänzt und der Öffentlichkeit nicht nur in Papierform, sondern auch digital zur Verfügung gestellt werden. Ergänzend können Flyer lokal nutzbar sein, z.B. durch Einlegeblätter für die Flyer, die auf eine bestimmte Fahrradstraße vor Ort hinweisen. Ein Beispiel ist die Erstellung einer Broschüre zum Handlungskonzept, welches die Bürger und Politiker über die Planungen und Zielrichtungen der Radverkehrsförderung der

Region Hannover informieren soll. Ein weiteres Beispiel mit der Zielgruppe der Lehrkräfte der Region Hannover stellt die Broschüre „Aktionsnetzwerk movidu – Mobilitätsangebote für Schulen“ dar. Lehrkräfte finden in dieser Broschüre Mobilitätsangebote und Ansprechpartner diverser Vereine.

Je nach Bedarf können - aufbauend auf den bestehenden Materialien - auch weitere vielseitig einsetzbare Informationsmaterialien in Form von Videos, Bannern oder Streuartikeln für die Durchführung von Aktionen von Seiten der Region erstellt und anschließend verwaltet werden. So könnten im Zuge der Aufklärungsarbeit zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht neben Pressemitteilungen und Flyern auch mobile LED-Tafeln oder statische Schilder an betroffenen Straßen darauf hinweisen, dass Radfahren auf der Fahrbahn rechtlich möglich ist.

Neben der Nutzung dieser Informationsangebote können die Bürger bei thematisch umfangreicheren Schwerpunkten direkt in Form eines Bürgerbeteiligungsverfahrens partizipieren. Bürgerbeteiligungen bieten sich beispielsweise beim Thema subjektive Sicherheit zur Nutzung von „lokalem“ Expertenwissen an. Mittels eines Beteiligungsverfahrens können konkrete Kenntnisse darüber gesammelt werden.

Mit einem leicht bedienbaren Routenplaner können sich Radfahrende über die schnellste Route zum Ziel informieren oder auch neue Routen auswählen. Der Einsatz dieser Navigationstechnik ermöglicht dann ein leichtes unbeschwertes Fahren.

Empfehlenswerte Maßnahmenkombinationen:

- Die Öffentlichkeitsarbeit ist mit allen anderen Maßnahmen des Handlungskonzeptes zu kombinieren, da die Einwohner der Region über alle wesentlichen Fortschritte der Radverkehrsförderung sowie der relevanten der Rechts- und Sicherheitsfragen informiert werden sollen.
- Durchführung eines Beteiligungsverfahrens im Zuge der Schaffung besserer Sichtbeziehungen (4.2.5)
- Unterstützung der fachlichen Vernetzung in den schon etablierten Abstimmungsrunden (z.B. Vernetzungstreffen der Kommunen) für die (fachliche) Beteiligung durch einen passwortgeschützten Austauschbereich auf der Internetseite.
- Intensiver fachlicher Austausch in Arbeitsgremien (z.B. Runder Tisch) sowie Einbindung und Abstimmung mit der AGFK bzgl. der Informationsmaterialien mit dem Ziel, weitere Synergien zu nutzen.

Handlungsträger:

- Handlungsträger ist die Region Hannover (verschiedene Fachbereiche). Die Erarbeitung der Informationen erfolgt zusammen mit der Polizei und anderen Beteiligten der Radverkehrsförderung.

Aufgabe der Region:

- Die Region begleitet die Umsetzung von radverkehrsfördernden Maßnahmen weiterhin kontinuierlich durch Pressearbeit.
- Darüber hinaus beauftragt die Region die Erstellung von abgestimmten, professionell gestalteten Informationsmaterialien als Ergänzung zu den schon bestehenden Materialien und stellte diese den Kommunen kostenfrei zur Verfügung.
- Die Region Hannover initiiert die Gestaltung einer anspruchsvollen Internetseite zum Radverkehr.
- Bei sensiblen radverkehrsrelevanten Themen beteiligt die Region Hannover die Bürger, z.B. über Online-Dialoge.
- Die Region lässt einen leicht bedienbaren Radroutenplaner entwickeln.

Kostenrahmen:

- Begleitende Pressearbeit: kostenfrei, da Verwaltungshandeln. Es können jedoch Kosten für den Einsatz des Regionalrds für Fototermine entstehen.
- Gestaltung eines Radverkehrsportals (ca. 6.000 €); Betriebskosten fallen voraussichtlich nur verwaltungsintern an
- Beteiligungsverfahren je nach Ausgestaltung (z.B. mit oder ohne Onlinedialog): ab 25.000 € bis ca. 80.000 €.

Mögliche Anreize:

- Durch die Bündelung der Informationen und Bereitstellung für die Kommunen können insgesamt personelle und finanzielle Kapazitäten gespart werden.
- Die Öffentlichkeitsarbeit wird durch mehrere Akteure getragen, wodurch eine breitere Zielgruppe erreicht wird.

Geschätzte Wirksamkeit für Zielerreichung:

- hoch

Zeithorizont:

- Pressearbeit: Daueraufgabe
- Erstellung professioneller Printmedien und Strukturierung Internetseite: kurzfristig
- Durchführung einer Bürgerbeteiligung im Online-Dialog: situativ

Erfahrungen / Beispiele:

- Beispiel Printmedien AGFK Baden –Württemberg:
Erstellung von Faltblattserien mit hilfreichen Tipps zum Radverkehr, die von AGFK-Mitgliedskommunen kostenfrei genutzt werden. Als Zusatzleistung kann das eigene kommunale Logo auf die Titelseite integriert werden.

<http://www.agfk-bw.de/projekte/entspannt-mobil/>

Für das Thema Fahrradstraße wurde ein gesamtes Kommunikationspaket entwickelt, welches neben Flyern auch Plakate, Türanhänger, Banner und redaktionelle Vorlagen beinhaltet.

- Beispiel Beteiligung Berlin: „Radfahren in Berlin: Abbiegen? Achtung!“
In Berlin wurde eine Online-Dialogplattform für einen Monat geschaltet. Innerhalb dieses Zeitraumes konnten die Radfahrenden unsichere Radverkehrsführungen und Knotenpunkte melden. Das Beteiligungsverfahren wurde mit etwa 60.000 € durch den Bund und 10.000 € durch das Land gefördert.
- Ein anderes Beispiel bietet Hamburg-Altona, unter dem Motto: *Zeigen sie uns, wo es Verbesserungsbedarf in der Altonaer Radinfrastruktur gibt!* wurden die Bevölkerung aufgerufen kritische Bereiche für den Radverkehr zu benennen. Da kein Dialogverfahren zum Einsatz kam, konnte dies Beteiligungsverfahren deutlich kostengünstiger durchgeführt werden als das Berliner Beispiel.

Bilder – Abbildungen:



Abb. 4.16: Beispiel Informationsangebot zu Fahrradstraßen



Abb.4.17: Artikel zum Radfahren in der Region Hannover

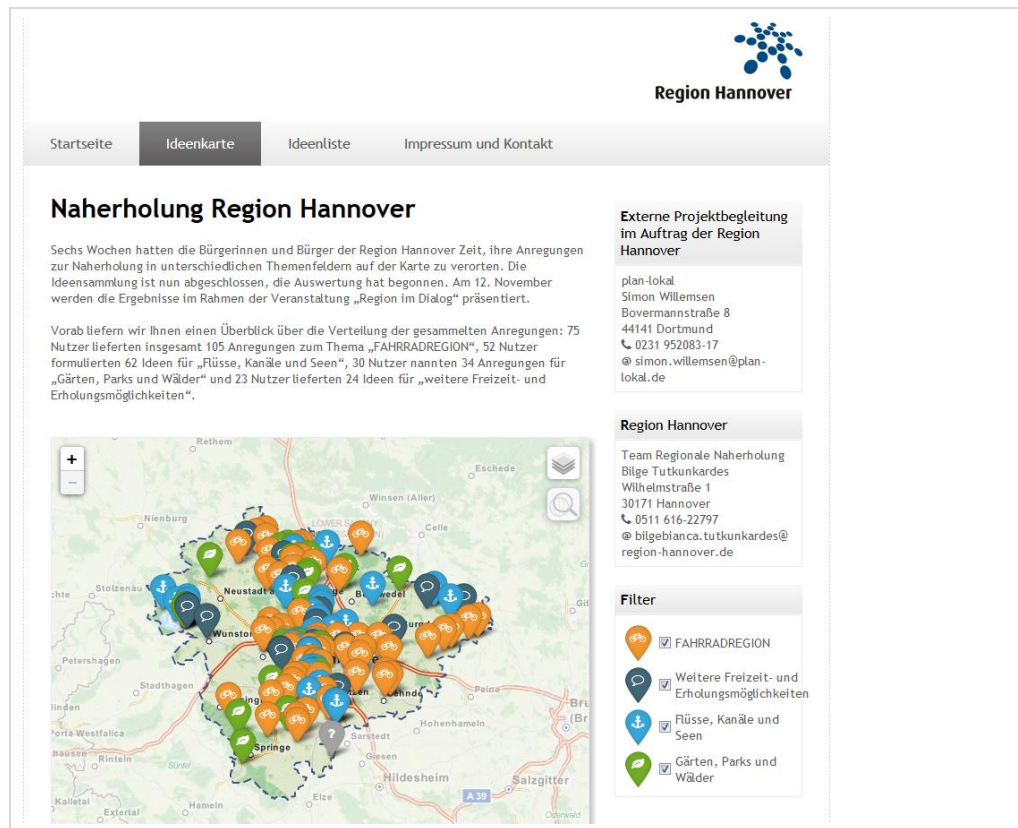


Abb. 4.18: Beispiel Beteiligungsverfahren zur Naherholung der Region Hannover (2014)

Kenngrößen für Evaluierung

- Bewertung der Informationsmaterialien hinsichtlich der thematischen Breite und der Vertriebskanäle.
- Bewertung des Zugangs zu den bereitgestellten Informationsmaterialien der Region Hannover durch Abfrage (Befragung) bei den Kommunen.
- Bewertung der Erstellung und Durchführung einer Bürgerbeteiligung (z.B. durch eine Feedbackfunktion bei einem Onlinedialog).
- Auswertung der „Click-Zahlen“ der Internetseite und der Abrufe der Informationsmaterialien.

Aktionsprogramm/ Handlungsempfehlungen für die Region

- Kontinuierliche Information (Pressearbeit) als Daueraufgabe im Rahmen des Verwaltungshandelns.
- „Aktionsprogramm Rad-(Rat)geber Region“: Erstellung von ergänzenden Informationsmaterialien von 2015 bis 2018 mit 30.000 € jährlich. 2018 Mitteleinsatz überprüfen. Grundsätzlich gilt, dass der Mitteleinsatz in einzelnen Jahren auch höher liegen kann, beispielsweise wenn ein Beteiligungsverfahren vorgesehen wird.

4.2.9 Motivationsbausteine (Kampagne)

Leitsatz:

- Radfahren in der Region schafft gutes Klima!
- Radfahren in der Region ist sicher

Ziele:

- als Querschnittsaufgabe alle Ziele des Leitsatzes „Radfahren in der Region schafft gutes Klima!“
- als Querschnittsaufgabe alle Ziele des Leitsatzes „Radfahren in der Region ist sicher“

Auswahlbegründung

Professionell durchgeführte Kampagnen führen zu einer verbesserten Wahrnehmung des Radverkehrs in der Öffentlichkeit und tragen zu einer Veränderung des Verkehrsverhaltens bei (Quelle: Forschung Radverkehr. Kommunikationskampagnen pro Rad). Danach können Kampagnen mit dem Ziel der Verhaltensveränderung zu einem steigenden Radverkehrsanteil beitragen. Kampagnen sollten mit konkreten Aktivitäten unterlegt sein und die Zielgruppen zu einem praktischen Handeln aufrufen.

Kurzbeschreibung

Aufbauend auf der bestehenden Klimapaket-Kampagne und bestehenden Aktionen mit hoher Breitenwirkung in der Region wie Stadtradeln, Wettbewerb „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“, der Fahrradsternfahrt und weiteren organisierten Radtouren sollen regionale Motivationsbausteine im Rahmen der Klimapaket-Kampagne entwickelt und über einen längeren Zeitraum zur Förderung des Radverkehrs durchgeführt werden. Ziel ist, dass sich die Bewohner der Region Hannover über die schon bestehenden Aktionen noch stärker mit dem Radfahren identifizieren können und ihnen die positiven Attribute des Radfahrens noch stärker verdeutlicht werden. Gleichzeitig sollen Aspekte der Verkehrssicherheit angesprochen werden, denn nur wer sich beim Radfahren sicher fühlt, fährt auch gern und häufig Rad. Die Motivationsbausteine können sich aus verschiedenen Motivations-, Image- und Sicherheitsbotschaften zusammensetzen und sollen in Form von Aktionen unter Nutzung der Medienvielfalt angewendet werden. Folgende Themen könnten angesprochen werden:

- Radfahren ist einfach, nachhaltig, macht Spaß und ist gesund.
- Botschaften, welche das Miteinander der Verkehrsteilnehmer fördern und die Wertschätzung der Radfahrenden weiter erhöhen, bspw. auch bei der Fahrradmitnahme.

- Radverkehr kann mittels öffentlicher Radzählstellen „sichtbar“ gemacht werden. Dafür sollen an verschiedenen Orten in der Region öffentliche Radzählstellen installiert werden. Die Einführung sollte medial begleitet werden.
- Darüber hinaus sollen sicherheitsrelevante Botschaften im Rahmen von geeigneten Aktionen transportiert und an die Stärkung des Gefahrenbewusstseins der Radfahrenden appelliert werden.

Die Entwicklung von übertragbaren Motivationsbausteinen (Botschaft und Aktion) als Erweiterung der Klimapaket-Kampagne und aufbauend auf der Vielzahl schon bestehender Aktionen soll professionell durchgeführt werden und jederzeit erweiterbar sein. So können wiederkehrende Aktionen wie zum Beispiel Radtouren, Feste oder Aktionen mit Aufklärungscharakter zum Einsatz kommen. Um alle Zielgruppen zu erreichen, sollten in Abstimmung mit Team Kommunikation unterschiedliche Medien genutzt werden (z.B. soziale Medien wie Facebook, Twitter und YouTube). Darüber hinaus soll die Bevölkerung bei bestimmten Aspekten aktiv, z.B. über eine Meldeplattform, eingebunden werden.

Während der Erarbeitung der Motivationsbausteine wird die kurzfristige Umsetzung eines Fotowettbewerbs empfohlen. Die eingegangenen Fotos können dann wiederum in den Materialien im Zuge der Umsetzung der Motivationsbausteine und bei der Öffentlichkeitsarbeit verwendet werden.

Empfehlenswerte Maßnahmenkombinationen:

- Nutzung bestehender Netzwerke wie Runder Tisch Radverkehr (Polizei, Verbände,...) im Zuge der vorhandenen Aktionen wie Stadtradeln, Wettbewerb „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“, ... und maßnahmenorientierte Erweiterung um neue Netzwerkpartner (z.B. Krankenkassen, Wohnungswirtschaft, Einzelhandel,...), die als Ad-Hoc-Gruppen in die Entwicklung von Aktionen eingebunden werden.
- Die Entwicklung und Umsetzung der Motivationsbausteine wird durch Pressearbeit begleitet. Zudem werden Informationsmaterialien erstellt.

Handlungsträger:

- Die Entwicklung und Durchführung von Motivationsbausteinen als Erweiterung der Klimapaket-Kampagne ist auf Handlungsebenen der Region Hannover angesiedelt und kann mit Unterstützung der Kommunen sowie anderen wichtigen Partnern aus den Bereichen Verkehrssicherheit und Radverkehrsförderung umgesetzt werden.
- Medienpartnerschaften können hilfreich für die Durchführung einer Kampagne sein.

Aufgabe der Region:

- Die Region Hannover beauftragt die Entwicklung und Durchführung der Motivationsbausteine (Kampagne) zum Radfahren in der Region über einen mittleren Zeitraum. Darüber hinaus motiviert die Region weitere Beteiligte zur Durchführung der Bausteine, in diesem Zusammenhang nimmt die Region auch Koordinierungsaufgaben wahr. Deutschlandweit bestehende Kampagnenbausteine und die Einbindung des „Regionald“ als Figur sollten dabei berücksichtigt werden.

Kostenrahmen:

- Der Kostenrahmen hängt vom Umfang der Motivationsbausteine ab. Es wird für die Durchführung von mehreren Motivationsbausteinen mit einem kontinuierlich erweiterbaren Bausteinprinzip angenommen, dass jährlich 75.000 € bereitgestellt werden. Zusätzlich können Kosten für weitere Werbematerialien und Aktionen hinzukommen.
- Öffentliche Zähsäule: In Abhängigkeit von den auf der Zähsäule angezeigten Informationen liegen die Anschaffungskosten je Säule bei ca. 10.000 bis 15.000 €, somit ergeben sich Investitionskosten von 50.000 bis 75.000 € für die Anschaffung von 5 Zähsäulen. Eine Kostenminderung durch die Beteiligung von Sponsoren ist denkbar.
- Fotowettbewerb als Werbemittel (verbunden mit einer eindeutigen Klärung der Fotorechte im Vorfeld des Wettbewerbs ermöglicht den Ausbau der Fotodatenbank der Region): ca. 5.000 €.

Mögliche Anreize:

- Die Anreizwirkung für Kommunen zur Durchführung der bereitgestellten und teilweise mit erarbeiteten Bausteinen der Kampagne besteht in der Bereitstellung durch die Region. So muss nicht jede einzelne Kommune eine Kampagne und dafür notwendige Materialien entwickeln. Dies wirkt sich positiv auf personelle und finanzielle Ressourcen aus.

Geschätzte Wirksamkeit für Zielerreichung:

- sehr hoch

Zeithorizont:

- kurz- bis mittelfristig

Erfahrungen / Beispiele:

- „Nürnberg steigt auf“
Die Radverkehrsförderung in Nürnberg wurde von einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit begleitet, innerhalb dessen Megaboards, Citylights, Stadtreklamen bespielt und Informationsflyer, Freecards, Schnappbänder und Kinospots sowie ein Internetauftritt geschaltet wurden. Die Kosten beliefen sich von 2010 bis 2014 auf 100.000 € und werden für den Zeitraum von 2015 bis 2019 ebenfalls mit 100.000 € angesetzt. Somit werden jährlich 20.000 € (entsprechend 4 Cent pro Einwohner und Jahr) für die Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen von „Nürnberg steigt auf“ ausgegeben.
- „Radlhauptstadt München“
Bei der „Radlhauptstadt München“ handelt es sich um eine Marketingkampagne zur Steigerung der Fahrradnutzung. Das positive Image des Fahrrads sollte im Rahmen dieser Kampagne gestärkt und stärker ins Bewusstsein gerückt werden. Dafür werden viele unterschiedliche Marketingelemente eingesetzt. In der Evaluation zeigte sich, dass professionelle Kommunikation zu starken Steigerungen des Radverkehrsanteils beitragen kann. Im Zeitraum von 2010 bis 2014 wurden 3,75 Mio. € in die Kampagne investiert, durchschnittlich somit 750.000 € pro Jahr (entsprechend 54 Cent je Einwohner im Jahr).
- „Osnabrück sattelt auf“
In Osnabrück soll mit der Kampagne „Osnabrück sattelt auf“ das Radfahren in ein positives Licht gerückt werden. Dafür wurden 2013 100.000 € und im Jahr 2014 50.000 € bereitgestellt. Für die Werbung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel werden in Anlehnung an die „Kopf an – Motor aus“-Kampagne lustige Slogans verwendet. Neben Plakaten, Postkarten und Buswerbungen werden Aktionen (Blitzer-Aktion, Coaching-Pack,...) und Wettbewerbe durchgeführt.
- Bausteine des Projektes Radkultur in Baden-Württemberg
Ein Beispiel von Bausteinen zur Unterstützung der Radverkehrssicherheit, deren Durchführung für Veranstaltungen gebucht werden kann, stellen im Rahmen des Projektes Radkultur der Arbeitsgemeinschaft Baden-Württemberg (AGFK) der RadCHECK, der DunkelTUNNEL, die Schultournee sowie die RadBOX dar. Diese Bausteine sind fertig vorbereitet und können so für ein oder zwei Tage zusammen mit einem Informationsstand gebucht werden (http://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/Projekte/RadKULTUR/Bestellformular_RadKULTUR_AGFK_140331.pdf)

Bilder – Abbildungen:



Abb. 4.19: „Osnabrück sattelt auf“, aufbauen auf der „Kopf an“ - Kampagne



Abb. 4.20a: Zählstelle am E-Radschnellweg in Göttingen



Abb. 4.20b: Zählstelle Offenburg



Abb. 4.21: Fahrradwaschanlage auf dem Fahrradmarkt in Potsdam



Abb. 4.22: Selfies gesucht! Hannover

Kenngrößen für Evaluierung

- Wirkung der sicherheitsrelevanten Botschaften der Motivationsbausteine: Abgleich der Entwicklung der Daten aus der Unfallanalyse in Bezug auf den jeweiligen beworbenen Sicherheitsaspekt innerhalb der Kampagne.
- Bewertung der entwickelten Bausteine und Aktionen im Hinblick auf die Beteiligung der Akteure, Erreichbarkeit der Zielgruppe und Zielerreichung sowie Übertragbarkeit und Anwendbarkeit durch die Kommunen in der Region nach einer ersten Umsetzung durch eine Einschätzung der Wirksamkeit durch die Beteiligten.

Aktionsprogramm/ Handlungsempfehlungen für die Region

- „Aktionsprogramm Motivation“: Erarbeitung von Motivationsbausteinen zum Radfahren für die Region Hannover; 2015 bis 2020 z.B. mit jährlich 75.000 Euro
- Parallel zur Erarbeitung von Kampagnenbausteinen: Durchführung eines Fotowettbewerbs (2015)

4.2.10**Vernetzung der Radverkehrsakteure****Leitsatz:**

- Radfahren in der Region ist sicher!
- Radfahren in der Region schafft gutes Klima!
- Radfahren in der Region ist schnell und komfortabel

Ziele:

- als Querschnittsaufgabe alle Ziele des Leitsatzes „Radfahren in der Region schafft gutes Klima!“
- als Querschnittsaufgabe alle Ziele des Leitsatzes „Radfahren in der Region ist sicher“
- als Querschnittsaufgabe alle Ziele des Leitsatzes „Radfahren in der Region ist schnell und komfortabel“

Auswahlbegründung

Die erfolgreiche Förderung des Radverkehrs ist nur durch ein breites Netzwerk an Akteuren möglich, die gemeinsam und in unterschiedlichen Themenfeldern an der Verbesserung der Infrastrukturen und Serviceangebote für den Radverkehr sowie einem fahrradfreundlichen Klima arbeiten. Neben der Schaffung von Kommunikationsstrukturen innerhalb der Verwaltungen trägt auch die Einbeziehung und der Zusammenschluss von Vereinen, Verbänden und weiteren Dritten zur Radverkehrsförderung bei. Vorhandene Strukturen sollen fortgeführt und erweitert, zusätzliche Strukturen geschaffen werden.

Kurzbeschreibung

Die in der Region Hannover etablierten Kommunikationsforen „Runder Tisch der Experten aus Initiativen und Verbänden“ sowie das Vernetzungstreffen der Kommunen wurden im Rahmen einer Befragung der Kommunen während der Erarbeitung des Handlungskonzeptes durchweg positiv bewertet und sollten zwingend fortgeführt werden. Vorrangig dienen diese Foren dem Informationsaustausch und der Anregung zu Arbeitsschwerpunkten in den Arbeitsgruppen. Als Anregung aus der Befragung der Kommunen sollen die bestehenden Kommunikationsforen um Best-Practice-Beispiele ergänzt werden. Darüber hinaus ist der Informationsfluss zwischen Region und den Kommunen sowie die konkrete gemeinsame Erarbeitung bzw. Meinungsbildung zu Radverkehrslösungen wichtig, um unter anderem eine einheitliche Radverkehrsführung in der Region Hannover zu erreichen und die Synergieeffekte im Zuge der Radverkehrsförderung zu nutzen. Eine funktionierende Kommunikation kann zudem zu gegenseitiger Motivation beitragen. Sowie der Erfahrungsaustausch auch vielfach Problemlösungen beschleunigen kann.

Neben dem Austausch der Kommunen untereinander sowie mit Verbänden, Vereinen und der Region ist die Mitarbeit und Unterstützung der AGFK

Niedersachsen durch die Region Hannover zu empfehlen. Die AGFK Niedersachsen unterstützt Kommunen unter anderem bei der Öffentlichkeitsarbeit, möchte Informations- und Kommunikationsplattformen sowie Beratungen und Erfahrungsaustausch anbieten.

Neben diesen beschriebenen Vernetzungen ist die Einbindung Dritter für eine erfolgreiche Umsetzungen einiger Maßnahmen notwendig. Gerade im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit und der Realisierung von Wettbewerben, Maßnahmen, Aktionen und Kampagnen sowie thematischen Schwerpunkten in der Radverkehrsförderung wird auch die Einbindung von z.B. Wohnungswirtschaft, Polizei, Vereinen, Einzelhändlern, Arbeitgebern, Schulen, Berufskraftfahrer etc. empfohlen. Die Beteiligung der Akteure ist dabei differenziert: einige Akteure werden nur für eine Aktion ad hoc eingebunden sein, während andere dauerhaft zu beteiligen sind. Mit einer Vielzahl von Akteuren kann das Radfahrpotenzial optimal ausgeschöpft werden.

Empfehlenswerte Maßnahmenkombinationen:

- Nutzung bestehender Netzwerke

Handlungsträger:

- Handlungsträger sind die Region, die Kommunen, die AGFK Niedersachsen, Vereine, Verbände, sowie weitere Akteure.

Aufgabe der Region:

- Die Region initiiert und etabliert die Vernetzung der diversen Handlungspartner. Zusätzlich gibt die Region einen ersten Input, bspw. in Form von Praxisbeispielen um gemeinsam mit Dritten an der Radverkehrsförderung zu arbeiten.

Kostenrahmen:

- Die Initiierung der Vernetzung mit Dritten sowie mit Kommunen und Verbänden ist im Rahmen der personellen Kapazitäten der Region durchzuführen. Finanzierungen sind nur im Rahmen von entwickelten Maßnahmen, bspw. durch Preisgelder anzusetzen, dabei ist auch die finanzielle Beteiligung von Dritten zu berücksichtigen.
- Für die Mitgliedschaft in der AGFK und anderen Netzwerken sind Mitgliedsbeiträge vorzusehen.

Mögliche Anreize:

- Die Anreize unterscheiden sich je nach Netzwerk und beteiligten Radverkehrsakteuren Kommunen z.B. profitieren durch ein Erfahrungs- und Informationsaustausch von den Vernetzungstreffen während Dritte wie z.B. der Einzelhandel bei fahrradfreundlichen Bedingungen von Stammkundenbindung und Umsatz sowie einem Imagegewinn profitiert. Arbeitgeber die animiert durch z.B. einen Wettbewerb ein fahrradfreundliches Umwelt schaffen und so Mitarbeiter zu mehr Fahrten mit dem Rad animieren profitieren mehrfach: weniger Personalausfälle durch Gesundheitsförderung, Steigerung der Produktivität und Konzentration.

Geschätzte Wirksamkeit für Zielerreichung:

- hoch

Zeithorizont:

- Verstetigung der etablierten Netzwerke (Daueraufgabe)
- Unterstützung und Mitarbeit AGFK Niedersachsen (Daueraufgabe)
- Initiierung neuer Netzwerke bspw. Wohnungswirtschaft, Fahrlehrer, Schulen, Arbeitgeber, etc.

Erfahrungen / Beispiele:

- Aktionsnetzwerk movidu: Zusammenschluss verschiedener Organisationen, die mit ihren Angeboten Lehrkräften an Schulen zum Thema Mobilitätserziehung zur Seite stehen.
- „Bamberg's fahrradfreundliche Geschäfte gesucht“ (Gemeinschaftsaktion von Stadt, Stadtmarketing, Handelsverband, Einzelhandel und Vereinen).

Bilder – Abbildungen:

Abb. 4.23: Logo movidu

Kenngroßen für Evaluierung

- Quantitativ: Bewertung der Vernetzungstreffen (Runder Tisch Radverkehr) und thematischer Ad-hoc-Arbeitsgruppen (Häufigkeit der Treffen, Teilnehmer)
- Qualitativ (Befragung unter den Teilnehmenden zur Häufigkeit und Informationsgehalt und –gewinn der Treffen sowie der Arbeitsergebnisse)

Aktionsprogramm/ Handlungsempfehlungen für die Region

- „Aktionsprogramm Vernetzung“: Fortführung bestehender Vernetzungstreffen (Vernetzungstreffen und Runder Tisch).
- Erweiterung bestehender Treffen um thematische Zusammenarbeit (häufig als ad-hoc-Arbeitsgruppe für spezielle Themen und Aktionen), um Anreize für die Nutzung des Fahrrads auf den täglichen Wegen zu entwickeln, z.B. Fahrradfreundlicher Stadionbesuch (Kooperation mit Hannover 96), Fahrradfreundlicher Einzelhandel (bspw. Kooperation mit Citygemeinschaft), Rabatte für Radfahrende Zoobesucher (Kooperation mit Zoo)

4.3 Ergänzende Maßnahmen

Neben den zehn zentralen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in der Region Hannover können weitere Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrs beitragen. Bei diesen ergänzenden Maßnahmen wird die Wirkung zur Steigerung des Radverkehrsanteils in der Region Hannover gegenüber den Top-Maßnahmen geringer eingeschätzt. Die Maßnahmen sind daher in der Umsetzung nicht prioritär zu behandeln.

Fahrradstationen an ausgewählten Haltestellen des SPNV

Die Region Hannover besitzt eine gute Ausgangslage an Bike & Ride - Abstellanlagen in Form von Fahrradgaragen an verschiedenen Bahnhöfen. Dies führt im Gegensatz zu anderen Regionen in Deutschland zu einer sehr komfortablen Ausgangsbasis für die Fahrgäste der Region. Die Fahrgäste finden an den Haltestellen eine Vielzahl von überdachten Anlehnbügeln vor. Eine allgemein gültige Empfehlung für die Region zur Errichtung von bewachten Fahrradstationen mit integriertem Serviceangebot kann nicht gegeben werden, da die zusätzlichen Nutzungsentgelte vor dem Hintergrund des guten Basisangebotes infrage zu stellen sind. Für hoch frequentierte Bahnhöfe des SPNV mit einer über das Angebot hinaus gehenden Nachfrage ist die Realisierbarkeit einer Fahrradstation in Form einer Machbarkeitsstudie zu prüfen. Zunehmend werden diese Haltestellen als Mobilitätsstationen mit weiteren multimodalen Angeboten ausgestattet (Leihfahrräder und Lastenfahrräder).

Öffentliches Fahrradverleihsystem

Ein Fahrradverleihsystem erhöht einerseits die Präsenz des Fahrrads im Stadtbild und dient andererseits der Erweiterung des ÖPNV-Angebotes. Die Fahrräder in einem stationsbasierten System können von den Pendlern als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-System genutzt werden. Darüber hinaus bietet sich in Zusammenarbeit von Kommune und Unternehmen ein Fahrradverleihsystem auf bestimmten Relationen an. Die Fahrradverfügbarkeit auf der „letzten Meile“ wird damit erhöht. Ein Beispiel für ein relationales Fahrradverleihsystem könnte in Barsinghausen die Relation zwischen Bahnhof und dem Standort Bahlsen sein.

Förderung von Serviceeinrichtungen

Grundsätzlich wird die Einrichtung von Serviceangeboten empfohlen. Dabei kann es sich um Luftpumpen, Flickzeug, Ablagemöglichkeiten für Fahrradhelme, Lieferdienste mit dem Rad und anderen Serviceangeboten handeln. Die Region sollte die Etablierung durch Dritte unterstützen.

Im Zuge der steigenden Elektromobilität sollte bei den Serviceangeboten auf die Bedürfnisse von Elektrofahrrädern eingegangen werden. Gerade öffentliche und

private Einrichtungen, in denen sich Kunden über einen längeren Zeitraum aufhalten bietet sich die Lademöglichkeit als zusätzlicher Serviceanreiz an.

Konzeptionelle Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten

Die Radfahrenden sollen in konzeptionellen Erarbeitungen als gleichwertiger Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Gerade bei Konzeptionen zum intermodalen Verkehrsmittelangebot an sogenannten Mobilitätsstationen wird dem Radverkehr eine zentrale Rolle zugeschrieben. So sollten bspw. an Carsharing-Stationen sichere Fahrradabstellanlagen berücksichtigt werden und der Radverkehr auch im Zuge des Mobilitätsmanagement Beachtung finden.

Mängelmeldesystem/Radwegpaten als Unterstützung zur Qualitätssicherung

Eine Möglichkeit zur Unterstützung der Qualitätssicherung der Radverkehrsanlagen besteht in der Einrichtung eines Mängelmeldesystems sowie der Ausbildung von Radwegpaten. Dafür muss die nachgelagerte Bearbeitung dauerhaft sichergestellt werden.

Fortbildungsangebote

Die Bandbreite der Akteure ist in der Radverkehrsförderung groß. Um über aktuelle Kenntnisse der Radverkehrsforschung, Fördermöglichkeiten und neue Aktionen, Maßnahmen und Möglichkeiten der Radverkehrsförderung zu informieren wird vorgeschlagen ein Fortbildungsangebot für die Akteure der Radverkehrsförderung zu erarbeiten. Zusammenschlüsse und Synergien mit der AGFK Niedersachsen sind hierfür zu prüfen.

Fahrräder im Güterverkehr

In der Region Hannover wird derzeit ein Gutachten „Green Logistics“ erarbeitet, bei dem auch das Fahrrad eine Rolle spielen könnte. Die Ergebnisse sind auch als ergänzende Maßnahmen im Zuge der Umsetzung des Handlungskonzeptes Radverkehr zu berücksichtigen.

Faltrad-Aktion

Eine Möglichkeit bei Platzproblemen die Fahrradmitnahme in Zügen und somit die Intermodalität zu fördern stellen Falträder dar. Der Verkehrsverbund kann beispielsweise in Kooperation mit dem ADFC allen Fahrgästen oder seinen Abo-Kunden preisgünstigere Falträder anbieten. Derartige Aktionen gibt es zum Beispiel im Verkehrsverbund „Rhein-Neckar“, München und Hamburg.

5 Evaluierungskonzept

Zählungen

Die angestrebte Zielerreichung „Erhöhung des regionsweiten Radverkehrsanteils auf 21 %“ kann abschließend nur im Rahmen einer Modal Split Erhebung überprüft werden. Damit aber zeitnah verlässliche Aussagen zur Entwicklung des Radverkehrsaufkommens möglich sind, wird eine Erfolgskontrolle durch turnusmäßige Zählungen vorgeschlagen. Vorgesehen wird die Auswahl von Referenzstrecken im Zuge des regionalen Radverkehrsnetzes, an denen jährlich Zählungen durchgeführt werden. In Abhängigkeit von der technischen Entwicklung können hier Dauerzählstellen zum Einsatz kommen oder aber vierstündige Zählungen durchgeführt werden. Über ein Hochrechnungsverfahren¹ können die so erfassten Werte auf die Tagesradverkehrsstärken hochgerechnet werden.

Den Kommunen soll Gelegenheit gegeben werden, sich bei der Auswahl der Referenzstrecken und an der Durchführung der Erfassung zu beteiligen. Im Gegenzug können sie die Möglichkeit erhalten, weitere vertiefende Ergebnisse für ihre Kommune zu ermitteln. Die genaue Art und Form der Erfassung soll mit den Kommunen im Rahmen der Vernetzungstreffen erörtert werden. Vorgeschlagen wird, dass

- die Zählung jährlich an einem bestimmten Wochentag und identischen Zählstellen erfolgt, alternativ wären automatische Zählstellen in einem festgelegten Rhythmus zu installieren und
- die Organisation von der Region Hannover mit Unterstützung der Kommunen übernommen wird.

Die Einrichtung von ausgewählten öffentlichkeitswirksamen Zählsäulen wird als weitere wichtige Maßnahme zur Erfassung der Entwicklung des Radverkehrsaufkommens empfohlen. Vorgeschlagen werden bis zu fünf solcher Zählsäulen mit Anzeige des aktuellen Radverkehrsaufkommens. Diese Säulen bieten nicht nur verlässliche Informationen über das Radverkehrsaufkommen an den jeweiligen Standorten, sondern sind auch wichtige „Botschafter“ für den Radverkehr. Die Standortbestimmung sollte von daher sehr zentrale Standorte favorisieren, die sowohl ein hohes Radverkehrsaufkommen erwarten lassen, als auch eine gute Wahrnehmung durch andere Verkehrsteilnehmer.

¹ Im Rahmen des Forschungsvorhabens „Hochrechnungsmodell von Stichprobenzählungen für den Radverkehr „(2011)(FE77.495) der Bundesanstalt für Straßenwesen, das die TU Dresden zusammen mit der PGV erarbeitet hat, können die erhobenen Daten im Nachgang auf Tagesradverkehrsstärken hochgerechnet werden. Dabei können neben den Spezifika der jeweiligen Zählstelle (z.B. Verlauf einer touristischen Route, Lage innerhalb der Stadt) auch ungünstige Witterungsbedingungen berücksichtigt werden.

Unfallanalyse

Inwieweit die Erreichung des Oberziels Verbesserung der Verkehrssicherheit erfolgreich umgesetzt wurde, kann nur anhand der Auswertung der Unfallzahlen und –kenngrößen erfolgen. Derzeit werden die Unfallzahlen für die Region aufbereitet. Diese Aufbereitung sollte in einem kontinuierlichen Rhythmus wiederholt werden, um eine Verstetigung zu erreichen. Die vertiefende Unfallanalyse ist ein wesentliches Instrument, mit dessen Hilfe die Wirksamkeit der sicherheitsrelevanten Maßnahmen zu überprüfen sein wird.

Zudem sind die Auswertungen der Unfallkommission hinsichtlich der Radfahrunfälle zu betrachten und kontinuierlich zu beobachten.

Aber auch Unfallanalysen, die im Zusammenhang mit aufklärenden Maßnahmen zu sehen sind, sollten durch gezielte Unfallbetrachtungen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit überprüft werden. Sind Unfälle innerorts mit linksfahrenden Radverkehr rückläufig, nachdem entsprechende öffentlichkeitswirksame Aktionen auf das erhöhte Unfallrisiko hingewiesen haben?

In welchem Turnus und mit welchen konkreten Fragestellungen diese Unfallanalysen erfolgen sollten, ist jeweils von der zu überprüfenden Maßnahme abhängig. Generell gilt es zu berücksichtigen, dass neue Regelungen, Verkehrsführungen oder auch Bewusstseinsänderungen nicht unmittelbar ihre Wirkung zeigen, sondern der Zeitraum für die Nachher-Betrachtung ausreichend lang gewählt werden sollte.

Evaluierung der zentralen Maßnahmen

Auch für die Einzelmaßnahmen bzw. deren Umsetzung und ihren Erfolg mit Blick auf die Erreichung des Oberziels ist eine Evaluierung vorgesehen. Wobei jede Maßnahme für sich getrennt zu betrachten ist. Von daher ist die vorgesehene Evaluierung nicht an dieser Stelle zentral behandelt worden, sondern jeweils bei der Vorstellung der Maßnahmen in Kapitel 4.2.

6 Rahmenbedingungen und Umsetzung

Mithilfe des Handlungskonzeptes, welches verschiedene Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs benennt, soll das Oberziel „Steigerung des Radverkehrsanteils auf 21% in der Region Hannover bei gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit bis zum Jahr 2025“ erreicht werden.

Als eine besondere Herausforderung gilt die unterschiedliche Ausgangsbasis der 21 Kommunen im Hinblick auf die Radverkehrsförderung sowie die differenzierten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen. Letztlich sind im vorliegenden Handlungskonzept Maßnahmen mit einem hohen Potenzial zur Steigerung des Radverkehrsanteils im Zuständigkeitsbereich der Region sowie im Bereich der Kommunen dargestellt. Gerade für letztere, die nicht im direkten Wirkungsbereich der Region Hannover liegen, sind im Rahmen der Maßnahmen Anreizsysteme entwickelt worden, so dass die Kommunen aktiv zur Verbesserung des Angebotes für Radfahrende und so zur Steigerung des Radverkehrsanteils beitragen.

Für die Umsetzung der entwickelten Maßnahmen sind dauerhaft verankerte finanzielle und personelle Kapazitäten notwendig. Diese werden als Rahmenbedingungen angesehen.

6.1 Finanzierung

Zur Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen mit einem kurzfristigen bis langfristigen Umsetzungshorizont ist ein Radverkehrsbudget einzurichten, um Planungssicherheit über mehrere Jahre zu gewährleisten. Eine erste Abschätzung zur Höhe des Finanzbudgets orientiert sich an der Empfehlung aus dem Nationalen Radverkehrsplan 2020. Die Höhe des Budgets hängt von der vorhandenen Ausgangslage im Radverkehr und von den Maßnahmen, die im Zuge der Radverkehrsförderung durchgeführt werden sollen, ab.

Die Abschätzung im NRVP 2020 basiert auf umfangreichen Recherchen vorhandener Mittelansätze und -bedarfe im In- und Ausland. Die konkreten Angaben wurden dabei differenziert nach „Einsteigern“, „Aufsteigern“ und „Vorreitern“ aufbereitet. Sie können gemäß dem NRVP 2020 als Orientierungsrahmen dienen. Der Mittelbedarf liegt bei Städten und Gemeinden demnach bereits für „Einsteiger“ zwischen 8 und 18 EUR pro Einwohner und Jahr und reicht bei „Vorreitern“ bis auf Werte zwischen 18 und 19 EUR pro Einwohner und Jahr.

Unabhängig von den Mitteln, die die Städte und Gemeinden als Finanzmitteln bereitstellen, wird der Finanzbedarf bei Landkreisen (und damit analog für die Region Hannover) gemäß NRVP 2020 geringer eingeschätzt als bei den Städten und Gemeinden. Er beträgt zwischen 1 und 6 EUR pro Einwohner und Jahr für „Einsteiger“ und „Aufsteiger“. Für ambitionierte Landkreise („Vorreiter“) wird ein Finanzbedarf zwischen 4 und 6 EUR pro Einwohner und Jahr angesetzt. In diesen

Ansätzen für den Finanzbedarf sind Angaben für die Infrastruktur sowie für nichtinvestive Maßnahmen enthalten (NRVP 2020, S. 63).

Für die Region Hannover wird für die Umsetzung der radverkehrsfördernden Maßnahmen ein Mitteleinsatz von etwa 4 € pro Einwohner und Jahr empfohlen. Während bei der Infrastruktur sowie den Abstellanlagen die Einwohner des Umlandes der Region Hannover (ohne die Einwohner der LHH) bei der Berechnung des Mitteleinsatzes berücksichtigt wurden, beziehen sich die Mitteleinsätze für die nicht investiven Mittel auf die Einwohner des gesamten Regionsgebietes (einschließlich der LHH). Dieser Ansatz wurde bewusst gewählt, da gerade die Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation für Stadt und Umland gebündelt werden sollte. Derzeit ist der Anteil der Infrastruktur, welcher sich auf den Netzausbau und die Erhaltung bezieht mit ca. 3 € pro Einwohner sehr hoch. Zukünftig werden sich die finanziellen Aufwendungen stärker zur Erhaltung verlagern. Für die Abstellanlagen und die nicht investiven Mittel wie Veranstaltungen, Informationen und Beteiligungen werden zusammen ca. 1,00 € pro Einwohner jährlich als notwendiger Finanzbedarf mit dem Ziel, den Radverkehrsanteil zu steigern, gesehen.

Finanziell bedeutet dies etwa einen Mitteleinsatz für den Radverkehr in Höhe von 2,0 bis 2,5 Mio. € jährlich. Abzüglich des schon bestehenden Etats zur Radverkehrsförderung entspricht dies zusätzlichen finanziellen Aufwendungen in Höhe von durchschnittlich etwa 1 Mio. € jährlich. Im ersten Jahr der Umsetzung (also 2015) wird der Mitteleinsatz aufgrund von zunächst erforderlichen konzeptionellen Planungsleistungen deutlich darunter liegen.

Für die Umsetzung der Maßnahmen des Handlungskonzeptes sollten die bestehenden Haushaltsetats der Fachbereiche entsprechend aufgestockt werden. Zusätzlich ist eine weitere Haushaltsstelle für nicht investive Maßnahmen einzurichten, aus der neben Mitteln für die Öffentlichkeitsarbeit und für Motivationsbausteine auch finanzielle Anreizsysteme für Kommunen finanziert werden können.

Anreizsysteme durch Finanzierungsunterstützung

Um die Kommunen im Rahmen des Handlungskonzeptes der Region zur Förderung des Radverkehrs zu motivieren und die Eigeninitiative der Kommunen anzuregen, sind für einige Maßnahmen Anreizprogramme entwickelt worden.

Die Entwicklung von Anreizprogrammen für Kommunen auf regionaler Ebene bzw. auf Ebene der Landkreise ist nicht neu. Beispielhaft sind einige Förderungs- und Finanzierungsideen dargestellt.

Erfahrungen / Beispiele

Landkreis Göppingen (ca. 252.000 EW):

Der Landkreis Göppingen hat im September 2013 eine Richtlinie zur Förderung von Radverkehrsmaßnahmen in Baulast der Gemeinden verabschiedet. Jährlich stehen 50.000 € Fördermittel für Maßnahmen in der Baulast der Gemeinden zur Verfügung. Die Maßnahmen müssen Bestandteil der Radverkehrskonzeption des Landkreises sein und der Verbesserung der Radwegeinfrastruktur dienen. Darüber hinaus ist eine Förderung der Umsetzung der Radwegweisung in Verbindung mit der Integration in das kreisweite Beschilderungskonzept möglich.

Landkreis Nienburg/Weser (ca. 122.000 EW):

Der Landkreis Nienburg hat im Jahr 2007 mit den Mitgliedskommunen des Netzwerkes „Radverkehr“ eine Zielvereinbarung beschlossen, in denen sich die Kommunen grundsätzlich zum Verkehrsmittel Fahrrad bekennen und eine Förderung unterstützen. Darin ist unter anderem festgelegt, dass der Radverkehr systematisch in der kommunalen Planung Berücksichtigung findet, ein Ansprechpartner für den Radverkehr benannt wird, ein Finanzierungsansatz zur Förderung des Radverkehrs im kommunalen Haushalt berücksichtigt wird und Maßnahmen unter Beteiligung verschiedener Akteure erstellt werden.

Landkreis Grafschaft Bentheim (ca. 135.000 EW):

Im Landkreis Grafschaft Bentheim wurde im Jahr 2010 das Umsetzungsprogramm Fahrradleitbild beschlossen. So standen im Jahr 2010 25.000 € und jährliche Folgekosten von 50.000 € für die Förderung der interkommunalen Umsetzung der radverkehrsfördernden Maßnahmen zur Verfügung. Kreisangehörige Städte, Gemeinden und Samtgemeinden können Anträge auf Förderung von Maßnahmen zur Akzeptanzverbesserung des Fahrradverkehrs stellen. Projektkosten werden mit bis zu 50 % gefördert.

6.2

Personelle Kapazitäten und Vernetzung

Neben der finanziellen Ausstattung sind die personellen Kapazitäten für die Umsetzung und Koordination der Maßnahmen von großer Bedeutung. Dies bedeutet, dass neben der schon im Haushalt verankerten Stelle für die Radverkehrskoordination ausreichende personelle Kapazitäten in den jeweiligen Teams vorzusehen sind. Die den Radverkehr koordinierende Person ist Ansprechpartner für alle Radverkehrsbelange und motiviert sowie initiiert weitere wichtige Umsetzungsschritte.

7

Aktionsprogramm

Im Aktionsprogramm (siehe Tab. 7.1) sind die Handlungsempfehlungen sowie die notwendigen zusätzlichen finanziellen Mittel aufgeführt und um einmalig anfallende Kosten für Konzepterstellung ergänzt worden. Ab dem 2016 ergeben sich Kosten von zusätzlich 1,0 Mio. € pro Jahr.

Maßnahme	Aktionsprogramm	kontinuierliche Kosten	einmalige Konzepterstellung
1 Ausbau regionales Radverkehrsnetz			
	"Vorrang-Ausbau-Programm", Anpassung und Überprüfung des Finanzbedarfes bis 2025	300.000	
2 Qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen			
	Aktionsprogramm Fahrradparken	100.000	
3 Qualitätsmanagement - Qualitätssicherung im regionalen Radverkehrsnetz			
	Aufbau Instandhaltungsmanagement (2016 bis 2017)		50.000
	"Instandhaltungsmanagement", nach Ermittlung des vollständigen Handlungsbedarfes muss der konkrete Finanzbedarf angepasst werden	200.000	
4 Optimierung der Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrten			
	"Sichere Überquerungsstellen" (Planungskonzept in 2016)		30.000
	"Sichere Überquerungsstellen", Umsetzung erster Maßnahmen (Kostenschätzung); konkrete Finanzierung kann höher liegen, ist jedoch erst nach Ermittlung des vollständigen Handlungsbedarfes möglich	80.000	
5 Verkehrssicherheit durch verbesserte Sicht			
	"Freie Sicht" (Konzept zur Umsetzung mit den Kommunen)		25.000
	"Freie Sicht" erste Umsetzungsunterstützung; konkrete Finanzierung erst nach Ermittlung des vollständigen Handlungsbedarfes möglich	50.000	

Maßnahme	Aktionsprogramm	kontinuierliche Kosten	einmalige Konzept-erstellung
6 Fahrrad sucht Akzeptanz im ÖPNV			
	"Rad im ÖPNV"	10.000	
7 Kapazitätsorientierter Ausbau von Bike & Ride			
	"Mobilitätsstationen" (Erweiterung Bike & Ride)	40.000	
	Optimierte Schlüsselvergabe der Fahrradgaragen (bei Neuanlagen der Fahrradgaragen)	40.000	
	Saisonale Kapazitätsanpassungen bei Flächenknappheit	75.000	
8 Informations- und Beteiligungsangebote schaffen			
	"Rad-(Rat)geber Region	30.000	
9 Motivationsbausteine			
	"Motivation"	75.000	
10 Vernetzung der Radverkehrsakteure			
	"Vernetzung"	-	

Tab. 7.1: Übersicht mit Tabelle Aktionsprogramm und Kosten

8

Ausblick

Die Region Hannover unterstützt seit vielen Jahren Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Mit dem Handlungskonzept Radverkehr liegen für die Region Hannover nun strategische Entwicklungsleitlinien für die Radverkehrsförderung in den nächsten zehn Jahren vor. Der Radverkehrsanteil soll regionsweit deutlich auf 21 % gesteigert werden, dies entspricht auch dem Ziel des übergeordneten Verkehrsentwicklungsplans Pro Klima – ein hoher Radverkehrsanteil wird demnach wesentlich zur Reduzierung verkehrsbedingter CO₂-Emissionen beitragen. Darüber hinaus wurde die Erhöhung der Verkehrssicherheit als weiteres Oberziel des Handlungskonzeptes formuliert.

Eine konsequente Verfolgung des angestrebten Oberziels ist ambitioniert und bedarf eines strategischen Ansatzes sowie verbesserter Bedingungen für die Radfahrenden in den Bereichen Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung. Für diese drei Bereiche liefert das Handlungskonzept Radverkehr zehn konkrete Maßnahmen. Aufbauend auf den bestehenden Strukturen und den vorliegenden radverkehrsfördernden Maßnahmen bieten diese zehn Maßnahmen ein hohes Potenzial, noch deutlich mehr Menschen dazu anzuregen, das Fahrrad täglich zu nutzen. Das Handlungskonzept ist im Rahmen eines intensiven

Beteiligungsprozesses in der Region Hannover und mit den Kommunen ausführlich im Hinblick auf das Leitbild der Radverkehrsförderung sowie der Realisierbarkeit und dem Potenzial der Maßnahmen, diskutiert worden. Da das Handlungskonzept mit den nun vorliegenden Inhalten regionsweit eine hohe Zustimmung erfahren hat, besteht die berechtigte Hoffnung auf ein effizientes Mitwirken vieler Akteure bei der Umsetzung.

Die Umsetzung des Handlungskonzepts sollte - auch innerhalb der Region - als längerfristiger Prozess angelegt werden und ist mit entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen auszustatten. Auch dazu liefert das Handlungskonzept konkrete Aussagen. Die Kommunikation der Radverkehrsakteure untereinander und die Bündelung von vorhandenen Ressourcen in der Region Hannover sind dabei von besonderer Bedeutung. Bei der Umsetzung von Maßnahmen ist in Abhängigkeit der Ausgestaltung der Maßnahmen die finanzielle Beteiligung durch Dritte sowie bestehende Fördermöglichkeiten zu nutzen.

Viele der vorgesehenen Maßnahmen erfordern einen längeren Vorlauf bis zur Umsetzung, andere sind zeitlich deutlich schneller zu realisieren. Vorgeschlagen wird von daher, zunächst kurzfristig umsetzbare Teilmaßnahmen zu realisieren, damit erste Erfolge bereits in den Jahren 2015 und 2016 sichtbar werden. Gleichzeitig müssen die eher mittelfristig angelegten Aktionsprogramme anlaufen. Frühe erste Ergebnisse tragen zur Motivationssteigerung aller Beteiligten bei und wirken sich positiv auf die aktive Mitgestaltung bei den Maßnahmen aus. Während die Umsetzung der Aktionsprogramme frühzeitig angegangen werden sollen, können parallel folgende Teilmaßnahmen umgesetzt werden:

- Fotowettbewerb
- Aktionen für eine höhere Akzeptanz bei der Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Aufruf zur Erfassung/ Beseitigung von Sichthindernissen
- Aktionsprogramm Fahrradparken mit der Motivation, vermehrt Fahrradbügel aufzustellen
- Errichtung erster öffentlichkeitswirksamer Zählsäulen
- Sicherung von Querungsstellen

Durch eine konsequente Umsetzung dieser ersten Teilmaßnahmen kann die Region Hannover den Radverkehrsanteil bereits in dieser ersten Anlaufphase wirksam steigern und gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten.

Bis zum Jahr 2025 wird es mit diesem differenzierten Handlungskonzept gelingen, den Radverkehr in der Region Hannover insgesamt

- sicher,
- schnell und komfortabel sowie
- in einem fahrradfreundlichen Umfeld

zu gestalten. Radfahren im Jahr 2025 macht noch mehr Freude als heute.

Anhang

Literaturangaben wesentlicher Konzepte

Bedarfsplan Radverkehr

SHP Ingenieure, Auftraggeber: Region Hannover, Bedarfsplan Radverkehr, Hannover, Mai 2011

Radwegebenutzungspflicht:

SHP Ingenieure, Auftraggeber: Region Hannover, Gefährdungspotenzial für Radfahrer und Benutzungspflicht für Radverkehrsanlagen, Hannover, April 2013

Nahverkehrsplan

Region Hannover, Nahverkehrsplan 2014 (Entwurf), Hannover, Juli 2014

Strategiekonzept

Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV), Auftraggeber: Region Hannover, Strategiekonzept zur Förderung des Radverkehrs in der Region Hannover, Hannover, März 2013

Verkehrsentwicklungsplan *pro Klima*

Gertz Gutsche Rümenapp/Proloco, Auftraggeber: Region Hannover, Verkehrsentwicklungsplan pro Klima, Hannover, Oktober 2011

Die FAHRRADREGION

SHP Ingenieure/Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV), Auftraggeber: Region Hannover, Fahrradregion – Ausarbeitung eines Wegweisungssystems, Hannover, 2006

Region Hannover Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) 2005, Zukunftsbild zum in Aufstellung befindlichen RROP 2015

Region Hannover, Ein Zukunftsbild für die Region Hannover (Neuaufstellung Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) 2015 und Regionales Raumordnungsprogramm 2005, Hannover

Radverkehr in der Region

Radverkehr in der Region Hannover. Beiträge zur Regionalen Entwicklung, Hannover, 2007

Mobilität in der Region

Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (infas), Auftraggeber: Region Hannover, Mobilität in der Region Hannover 2011. Zentrale Ergebnisse. Hannover, 2012

Radverkehrsstrategie der Metropolregion

SHP Ingenieure/Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV), Radverkehrsstrategie Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg, Hannover, 2008

Machbarkeitsstudie Radschnellwege

SHP Ingenieure/Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV), Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen, Wolfsburg, Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegen, Hannover 2011