



# Regionales Radverkehrskonzept Großraum Braunschweig (RRVK)

Endbericht

Auftraggeber: Regionalverband Großraum Braunschweig  
Abteilung Regionalverkehr  
Frankfurter Straße 2  
38122 Braunschweig

Auftragnehmer: plan & rat, Büro für kommunale Planung und Beratung  
Humboldtstraße 21  
D - 38106 Braunschweig  
Telefon 05 31 79 82 03  
E-Mail krause@plan-und-rat.com  
www.plan-und-rat.com



Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV-Alrutz GbR  
Adelheidstraße 9b  
D - 30171 Hannover  
Telefon 0511 22 06 01 80  
E-Mail prahlow@pgv-hannover.de  
www.pgv-alrutz.de



WVI Prof. Dr. Wermuth  
Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH  
Nordstraße 11  
D - 38102 Braunschweig  
Telefon 0531 3873714  
E-Mail m.michael@wvigmbh.de  
www.wvigmbh.de



Bearbeitung: Dipl.-Ing. Juliane Krause (plan & rat) (Projektleitung)  
Dipl.-Ing. Heike Prahlow (PGV-Alrutz) (stellv. Projektleitung)  
Dipl.-Ing. Manfred Michael (WVI GmbH)  
B.A. Panagiotis Kiriakidis (plan & rat)  
Dipl.-Ing. Ina Ockel (plan & rat)  
M.Sc. Vanessa von Wiedner (plan & rat)  
B.A. Jonas Göber (PGV-Alrutz)  
Benedikt Even (PGV-Alrutz)  
B.A. Tara Schröder (WVI GmbH)

## Inhalt

<b>A</b>	<b>Aufgabenstellung und Vorgehensweise</b>	<b>5</b>
<b>B</b>	<b>Der Großraum Braunschweig</b>	<b>9</b>
<b>C</b>	<b>Leitthemen</b>	<b>17</b>
1.	Radverkehr in der gesamten Region und auf allen Wegen	17
2.	Sichere Mobilität für alle	18
3.	Radverkehr als Teil des Mobilitätssystems der Zukunft	19
4.	Eine neue Mobilitätskultur etablieren	19
<b>D</b>	<b>Regionales Radverkehrsnetz</b>	<b>20</b>
1.	Entwicklung des Regionalen Radverkehrsnetzes	20
1.1	Netzkonzeption und Hierarchisierung des Netzes	20
1.2	Qualitätsstandards	34
2.	Methodik der Bestandsanalyse	39
2.1	Bestandserfassung und Bewertungsmethodik	39
2.2	Datenbank	40
3.	Bewertung des regionalen Netzes (RRVN)	42
<b>E</b>	<b>Handlungsfelder der koordinierten Radverkehrsförderung</b>	<b>49</b>
1.	Infrastruktur	51
1.1	Regionales Radverkehrsnetz	51
1.2	Fahrradparken	67
1.3	Wegweisung	74
2.	Verknüpfung mit anderen Verkehrssystemen	79
2.1	Bike+Ride	79
2.2	Fahrradmitnahme in Bahnen und Bussen	93
2.3	Fahrradverleihsystem	100
2.4	Zugänge, Tarife, Service	107
3.	Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit	114
3.1	Verkehrssicherheit (objektiv)	114
3.2	Verkehrssicherheit (subjektiv)	121
3.3	Mobilitätskompetenz	126

---

4.	Strukturen und Förderung	135
4.1	Strukturen der Zusammenarbeit	135
4.2	Finanzierung und Fördermöglichkeiten	141
5.	Mobilitätsmanagement und Kommunikation	145
5.1	Öffentlichkeitsarbeit	145
5.2	Mobilitätsmanagement	156
5.3	Radtourismus und Freizeitradverkehr	164
<b>F</b>	<b>Umsetzung des Radverkehrskonzeptes</b>	<b>175</b>
<b>G</b>	<b>Beteiligungsprozess</b>	<b>179</b>
	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>187</b>
	<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>193</b>
	<b>Bildnachweis</b>	<b>194</b>

## A Aufgabenstellung und Vorgehensweise

### Ausgangslage und Zielsetzung

Der Radverkehr übernimmt wichtige Funktionen im Rahmen inklusiver, klimafreundlicher, stadt- und landverträglicher, leiser, kostengünstiger und gesunder Mobilität. Investitionen in den Radverkehr sind gleichzeitig Investitionen in mehr Lebensqualität und in die Mobilitätswende, leisten einen wesentlichen Teil zur Luftreinhaltung und helfen, Staus zu vermeiden. Zur Sicherung der Alltagsmobilität und im Freizeitverkehr gewinnt der Radverkehr zunehmend an Bedeutung. Dies zeigt sich bundesweit in steigenden Anteilen am Modal Split ebenso wie in der dynamischen Verbreitung von Pedelecs mit gestiegenen Anforderungen an Infrastruktur und Sicherheit. Auch im Wirtschaftsverkehr wird die Auslieferung von Waren per Lastenfahrrad eine zunehmend größere Rolle einnehmen.

Der Regionalverband Großraum Braunschweig (im folgenden Regionalverband) ist Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße sowie Träger der Regionalplanung und Untere Landesplanungsbehörde für den Großraum Braunschweig. Darüber hinaus hat er per Gesetz die Aufgabe der verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsentwicklungsplanung übertragen bekommen. Der Regionalverband ist kein Straßenbaulastträger.

Im Rahmen der verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsentwicklungsplanung werden die zentralen Leitlinien und Ziele zur Entwicklung des Radverkehrs beraten und festgelegt. Im Verbandsgebiet soll der Radverkehr insbesondere im Alltag eine größere Rolle im Rahmen der Mobilitätbewältigung im Großraum Braunschweig erhalten. Dies soll im engen Zusammenspiel mit den anderen Verkehrssystemen geschehen. Gleichzeitig soll der Radverkehr als Teil des Umweltverbundes zum regionalen Klimaschutz beitragen.

Siedlungsstrukturelle Änderungen wie neue Wohn- und Gewerbegebiete, das gestiegene Engagement der Kommunen zur Radverkehrsförderung, auch und vor allem als Baustein zum Klimaschutz, die Konzeption von Radschnellverbindungen und neue Empfehlungen und Richtlinien zum Radverkehr erfordern eine Neupositionierung und Überarbeitung des regionalen Netzes. Zudem ist die Aktualisierung der Vernetzungen des Alltagsradverkehrs zum zwischenzeitlich deutlich veränderten öffentlichen Nahverkehr auf Schiene und Straße erforderlich. Ziel ist ein funktionierendes und für alle Nutzergruppen attraktives Alltagsradverkehrsnetz im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrssystemen, im Besonderen mit dem ÖPNV.

Mit dem Regionalen Radverkehrskonzept sollen Empfehlungen für eine gesamtheitliche Strategie zur Förderung des Radverkehrs in der Region erstellt werden. Hiermit soll es ermöglicht werden, (teil-)regionale und lokale Aktivitäten und Zuständigkeiten in einen Gesamtrahmen einzuordnen sowie Aufgaben und Akteure des Radverkehrs zu koordinieren. Die Vorschläge sollen die Handlungsfelder strategische Planung und Ausbau der Infrastruktur, Verknüpfung mit anderen Verkehrssystemen, Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit, Strukturen und Förderung sowie Mobilitätsmanagement und Kommunikation aufgreifen. Ziel ist es, Richtungen und Synergien zur Umsetzung von Maßnahmen zu entwickeln, die als Handlungsrahmen für die Radverkehrsförderung dienen und die Akteure im Großraum Braunschweig unterstützen.

Bei der Erstellung des Regionalen Radverkehrsnetzes hat die frühzeitige Abstimmung mit und zwischen den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen sowie den verschiedenen Baulastträgern eine zentrale Bedeutung.

Das Regionale Radverkehrskonzept (RRVK) soll die Basis bilden, um das Fahrrad zu einem vollwertigen Verkehrsmittel im Verbandsgebiet zu entwickeln. Zielhorizont ist das Jahr 2030. Aus diesen Erfordernissen ergeben sich folgende wesentliche Aufgabenstellungen bzw. Inhalte des Projektes:

- Erarbeitung eines Regionalen Radverkehrsnetzes (Definition von Qualitätsstandards für den Radverkehr, Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen, Aktualisierung der Netzungen des Alltagsradverkehrs zum veränderten Angebot des ÖPNV, Erfassung und Bewertung der Wegeinfrastruktur).
- Erarbeitung eines regionalen Radverkehrskonzeptes als strategische Basis für die Koordination von Zielen, Maßnahmen und Akteuren (Umsetzung der Inhalte, Anschlussfähigkeit).
- Zusammenstellung von Handlungsfeldern zur Förderung des Radverkehrs mit konkreten Maßnahmenvorschlägen für eine Umsetzungsstrategie in der Region.
- Frühzeitige und prozessbegleitende Abstimmung mit den jeweils zuständigen Fachbehörden, Kommunen sowie weiteren Interessenverbänden.

### **Vorgehensweise und Methodik**

Die Arbeitsschritte bei der Bearbeitung des Regionalen Radverkehrskonzeptes für den Großraum Braunschweig (RRVK) lassen sich in drei große Blöcke unterscheiden: Entwicklung des Regionalen Radverkehrsnetzes, Bestandserfassung und Bewertung des Regionalen Radverkehrsnetzes, Erarbeitung von Handlungsfeldern zur koordinierten Radverkehrsförderung im Verbandsgebiet.

Die Bearbeitung des RRVK folgt einem integrativen Ansatz, der auf eine breite Beteiligung, insbesondere der Verbandsglieder, der Kommunen und der wesentlichen Akteure im Bereich Radverkehrsplanung und -förderung sowie weiterer Akteure außerhalb der klassischen Radverkehrsförderung (z. B. Verbände, Hochschulen) ausgerichtet ist. Aufgrund der Covid-19-Pandemie (seit März 2020) wurde das breit aufgestellte Beteiligungskonzept mit begleitendem Arbeitskreis und Informationsveranstaltungen als Präsenzveranstaltungen zugunsten digitaler Beteiligungsformate in begrenzterem Rahmen geändert.

#### **1. Entwicklung des Regionalen Radverkehrsnetzes (RRVN)**

Die Entwicklung des Regionalen Radverkehrsnetzes (RRVN) wurde entsprechend den Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN) bezüglich des zielorientierten Alltagsverkehrs vorgenommen, die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) wurden beachtet. Mit dem Regionalen Radverkehrsnetz wird das strategische Ziel verfolgt, die Erreichbarkeiten von Räumen mit dem Fahrrad zu verbessern oder zu schaffen und dabei möglichst schnelle, direkte, komfortable und sichere Verbindungen für den regionalen Alltagsradverkehr aufzuzeigen. Darüber

hinaus dient es der Abstimmung fachplanerischer Ziele über benachbarte bzw. unterschiedliche Planungsebenen und -disziplinen hinweg. Im Ergebnis soll die Entwicklung des RRVN den Radverkehr insgesamt stärken, Verknüpfungen zwischen verschiedenen Verkehrssystemen schaffen, Verkehre bündeln, Räume von Verkehren entlasten und die Verkehrssicherheit erhöhen. Die Abstimmung mit räumlichen Planungen ermöglicht eine fokussierte und synergetische Priorisierung und Umsetzung von Maßnahmen bei gleichzeitiger Kosteneffizienz und minimiertem Flächenverbrauch.

In einem ersten Schritt wurden die anzubindenden regional bedeutsamen Ziele im Großraum Braunschweig erfasst und abgestimmt. Durch Verbindung der benachbarten Ziele wird ein Luftliniennetz abgeleitet. Die Struktur des regionalen Radverkehrsnetzes ist übergreifend über Gebietskörperschaften und Baulastträger. Es begründet sich aus der Herleitung der Verbindung von Zielen mit regionaler Bedeutung.

Die Luftlinien wurden auf konkrete Straßen und Wege unter Berücksichtigung von Grundsätzen umgelegt. Planerische Anknüpfungspunkte bildeten dabei, soweit vorhanden, die Radverkehrskonzepte der Verbandsglieder und Mitgliedskommunen mit den dort vorliegenden Radverkehrsnetzen, aber auch die Radverkehrskonzepte der angrenzenden Landkreise sowie der Verlauf der Radfernwege (D-Netz, N-Netz) und der regional bedeutsamen Radwanderwege im Verbandsgebiet.

In einem zweiten Schritt wurde das RRVN unter Berücksichtigung der Radverkehrspotenziale hierarchisch in Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und Basisnetz differenziert. Diese Hierarchiestufen entsprechen der aktuellen Klassifikation der neuen Regelwerke (ERA, Entwurf 2021 und H RSV).

Zur Qualitätssicherung des Netzes wurden Grundsätze zur Netzentwicklung und Qualitätsstandards auf der Grundlage bestehender Richtlinien und Regelwerke vorgelegt. Die Qualitätsstandards beziehen sich auf die Radverkehrsführung, die sichere Befahrbarkeit und Überquerbarkeit, die Breite der Radverkehrsanlagen und die Belagsqualität. Weitere Aspekte betreffen Beleuchtung, Wegweisung, Reinigung und Winterdienst.

Grundsätze, Qualitätsstandards und das Regionale Radverkehrsnetz (RRVN) sind in einem intensiven Abstimmungsprozess mit dem Regionalverband, den Kommunen und weiteren Akteuren entwickelt und abgestimmt worden (s. Kap. G).

## **2. Bestandserfassung und Bewertung des Regionalen Radverkehrsnetzes (RRVN)**

Das erarbeitete und abgestimmte Regionale Radverkehrsnetz wurde im Herbst und Winter 2020/2021 von geschultem Personal mit dem Fahrrad anhand abgestimmter Attribute befahren. Zusätzlich wurden weitere ca. 80 Alternativstrecken befahren, die der finalen Überprüfung des Netzes dienten.

Die Aufnahme des Bestands zur Radverkehrsinfrastruktur sowie erste Einordnungen punktueller Mängel und Konfliktstellen wurden mithilfe digitaler Checklisten durchgeführt, welche über ein mobiles GIS-System direkt vor Ort ausgefüllt wurden.

Im Nachgang der Befahrung erfolgte eine Bewertung des vor Ort erfassten Bestands sowie die Ableitung von Handlungsempfehlungen zur Ertüchtigung der Verbindung. Die Angaben wurden abschließend auf Plausibilität geprüft. Maßstab für die Bestandsbewertung und den Handlungsbedarf stellen die Qualitätsstandards dar, die sich an den Anforderungen der Nutzer\*innen orientieren und dem Stand der Technik entsprechen.

Alle erhobenen Daten zur Wegeinfrastruktur, den festgestellten Mängeln sowie die abgeleiteten Handlungsbedarfe sind in einer digitalen Datenbank zusammengeführt. Die Datenbank liegt im shapefile der Linien des Radverkehrsnetzes als Attributtabelle vor. Die Datenbank besteht in ihrer Grundstruktur aus der Attributtabelle der georeferenzierten Linien des Radverkehrsnetzes, in der alle Bestandsdaten sowie Aussagen zu festgestellten Mängeln bzw. die abgeleiteten Maßnahmen aufgeführt sind. Durch die Verknüpfung der erhobenen Daten mit den georeferenzierten Linien im GIS-System können für jeden Abschnitt separate Maßnahmendatenblätter (PDF-Format) ausgegeben werden.

Die Wegeinfrastruktur des RRVN wurde gemäß den abgestimmten Qualitätsstandards und hinsichtlich der Nutzbarkeit (Sicherheits- oder Komfortmängel) bzw. nach dem Aufwand zur Behebung (Kleinmaßnahme) bewertet und in drei Bewertungsstufen eingestuft. Der erforderliche Handlungsbedarf ist im Handlungsfeld 1.1 Regionales Radverkehrsnetz dargestellt.

### **3. Handlungsfelder zur koordinierten Radverkehrsförderung**

Die Handlungsfelder zur koordinierten Radverkehrsförderung sind in einem Abstimmungsprozess mit der verwaltungsinternen Lenkungsrunde des RRVK erarbeitet worden. Vorgestellt und diskutiert wurden die Handlungsfelder auch im Rahmen des bisherigen Beteiligungsprozesses zur Netzabstimmung und beim Politikworkshop (s. Kap. G).

Insgesamt sind fünf Handlungsfelder mit 15 Unterhandlungsfeldern bzw. Themen erarbeitet worden. Es sind dies die Handlungsfelder: Infrastruktur, Verknüpfung mit anderen Verkehrssystemen, Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit, Strukturen und Förderung, Mobilitätsmanagement und Kommunikation.

Die 15 Unterhandlungsfelder bzw. Themen der Handlungsfelder sind einheitlich aufgebaut: Leitsatz, thematische Einführung, Leitziel(e), Status quo (Situation im Verbandsgebiet, Best Practice aus dem Großraum Braunschweig oder der Republik), Handlungsempfehlungen.

Die den Handlungsfeldern zugeordneten Maßnahmen sind in Schlüsselmaßnahmen und weitere Maßnahmen/Aktivitäten unterteilt. Schlüsselmaßnahmen sind Maßnahmen mit Signalwirkungen und von übergeordneter Bedeutung zur Erreichung der Leitziele, weitere Maßnahmen/Aktivitäten tragen zur Erreichung der Leitziele bei. Die einzelnen Maßnahmen sind mit dem angestrebten Zeithorizont für die Umsetzung und einer Einschätzung des erforderlichen Finanzbedarfs für die Umsetzung hinterlegt.

## B Der Großraum Braunschweig

### Raum- und Siedlungsstruktur

Das Gebiet des Regionalverbandes mit einer Fläche von 5.081 Quadratkilometern und einer Bevölkerung von rund 1,13 Millionen Menschen umfasst die drei Oberzentren Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie die fünf Landkreise Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel (Abb. B-1). Die Landkreise untergliedern sich in 24 Einheits- und 15 Samtgemeinden, die Samtgemeinden wiederum in 86 Mitgliedsgemeinden (Stand Nov. 2021).

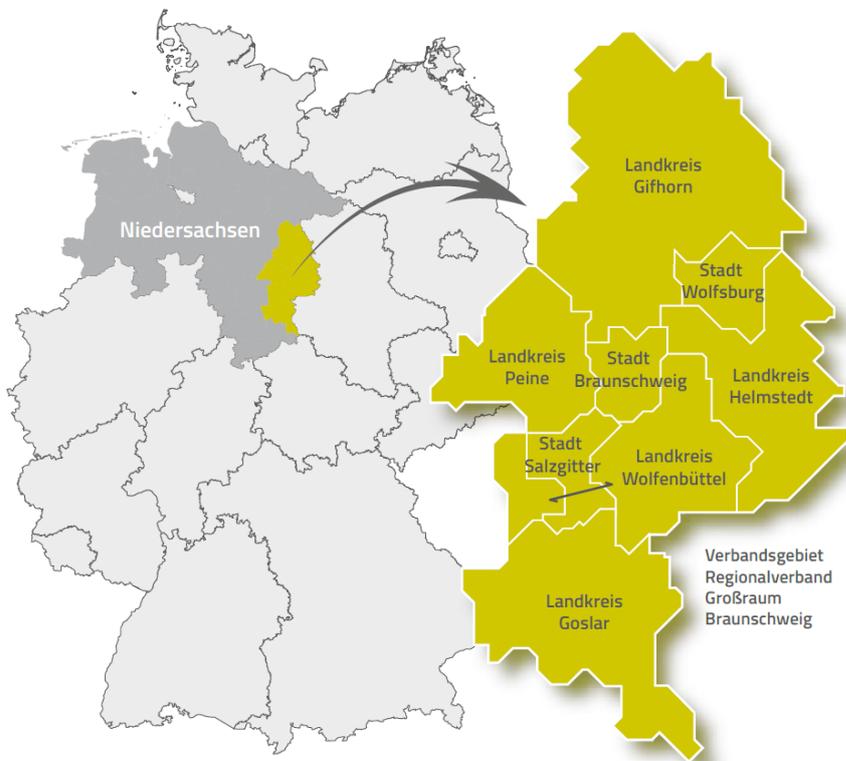


Abb. B-1: Lage des Großraums Braunschweig und der Verbandsglieder  
(Quelle: Regionalverband)

Im Verbandsgebiet bestehen sowohl hochverdichtete Räume (Einwohnerdichte > 10.000 Menschen/km<sup>2</sup>) als auch Räume mit geringer Einwohnerdichte (< 100 Menschen/km<sup>2</sup>). Im Durchschnitt beträgt die Einwohnerdichte 224 Einwohner/km<sup>2</sup>, sie reicht von 112 Einwohner/km<sup>2</sup> im flächengrößten Landkreis Gifhorn bis 1.303 Einwohner/km<sup>2</sup> in der bevölkerungsreichsten Stadt Braunschweig (Tab. B-1).

Verbandsmitglied	Einwohner	Fläche in km <sup>2</sup>	Einwohner/km <sup>2</sup>
Stadt Braunschweig	250.495	192,18	1.303,44
Stadt Salzgitter	106.732	223,92	476,65
Stadt Wolfsburg	124.856	204,53	610,45
Landkreis Gifhorn	176.523	1.557,18	113,36
Landkreis Goslar	136.292	594,33	229,32
Landkreis Helmstedt	91.297	616,58	148,07
Landkreis Peine	134.801	536,50	251,26
Landkreis Wolfenbüttel	119.622	711,42	168,15
<b>Summe Großraum Braunschweig</b>	<b>1.134.626</b>	<b>4.636,20</b>	<b>244,73</b>

Tab. B-1: Größe und Bevölkerungsdichte der Verbandsglieder (Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen LSN Stand 31.12.2019)

Kommunen im Großraum Braunschweig			
Kreisfreie Städte		Landkreis Gifhorn	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Braunschweig</li> <li>• Salzgitter</li> <li>• Wolfsburg</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brome, SG</li> <li>• Boldecker Land, SG</li> <li>• Gifhorn, Stadt</li> <li>• Hankensbüttel, SG</li> <li>• Isenbüttel, SG</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meinersen, SG</li> <li>• Papenteich, SG</li> <li>• Sassenburg, Gemeinde</li> <li>• Wesendorf, SG</li> <li>• Wittingen, Stadt</li> </ul>
Landkreis Goslar		Landkreis Helmstedt	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bad Harzburg, Stadt</li> <li>• Braunlage, Stadt</li> <li>• Clausthal-Zellerfeld, Stadt</li> <li>• Goslar, Stadt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Langelsheim, Stadt</li> <li>• Liebenburg, Stadt</li> <li>• Lutter am Barenberge, SG</li> <li>• Seesen, Stadt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grasleben, SG</li> <li>• Heeseberg, SG</li> <li>• Helmstedt, Stadt</li> <li>• Königslutter am Elm, Stadt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lehre, Gemeinde</li> <li>• Nord-Elm, SG</li> <li>• Schöningen, Stadt</li> <li>• Velpke, SG</li> </ul>

Landkreis Peine		Landkreis Wolfenbüttel	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Edemissen, Gemeinde</li> <li>• Hohenhameln, Gemeinde</li> <li>• Ilsede, Gemeinde</li> <li>• Lengede, Gemeinde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peine, Stadt</li> <li>• Vechelde, Gemeinde</li> <li>• Wendeburg, Gemeinde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baddeckenstedt, SG</li> <li>• Cremlingen, Gemeinde</li> <li>• Elm-Asse, SG</li> <li>• Oderwald, SG</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schladen-Werla, Gemeinde</li> <li>• Sickte, SG</li> <li>• Wolfenbüttel, Stadt</li> </ul>

Tab. B-2: Kommunen im Großraum Braunschweig

Ähnlich heterogen stellt sich das Verbandsgebiet hinsichtlich seines Naturraumes dar. Während der Norden der Region von Heidelandschaft geprägt ist, gehört der Süden zum Mittelgebirge Harz. Laut Niedersächsischem Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (Drachenfels 2010) erstreckt sich der Großraum Braunschweig über fünf Naturräume, die beispielsweise für Radtourismus eine hohe Bedeutung haben. Im Einzelnen sind dies:

- die **Lüneburger Heide** (Nordosten Landkreis Gifhorn und nördliche Spitze Stadt Wolfsburg) mit großen, welligen Heide-, Geest- und Waldlandschaften,
- das **Weser-Aller-Flachland** (Südosten Landkreis Gifhorn, Norden Braunschweigs und Norden des Landkreises Peine) mit dem Urstromtal der Aller, der von Fuhse und Oker geprägten welligen Moränenlandschaft und mit erheblichen Acker-, Grün- und Waldflächen,
- die **Börden** (Braunschweig-Hildesheimer Lössbörde und Ostbraunschweigisches Hügelland), die sich durch das gesamte Verbandsgebiet ziehen und das Landschaftsbild mit welligem, großflächigen Agrarflächen (hohe Bodenfruchtbarkeit, intensive landwirtschaftliche Nutzung, wenig Wald) prägen,
- das **Weser-Leinebergland** im westlichen Landkreis Wolfenbüttel, im Südwesten Salzgitters, im Norden und Westen des Landkreises Goslar mit einem Landschaftsgefüge aus Becken, Senken (bewirtschaftete Lössböden) und Höhen (Laubwälder) und der Innerste,
- sowie der **Harz** in der Mitte und im Süden des Landkreises Goslar mit seinen flächendeckenden Buchen- und Fichtenwäldern, naturnahen Hochmooren und Felslandschaften, Stauseen und Bergwiesen.

## Mobilität und Verkehr

Die Verkehrsströme werden wesentlich von der Siedlungsstruktur bestimmt. Zurückzulegende Distanzen, die Qualität der Verkehrsinfrastruktur und bestehende Mobilitätsangebote nehmen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl.

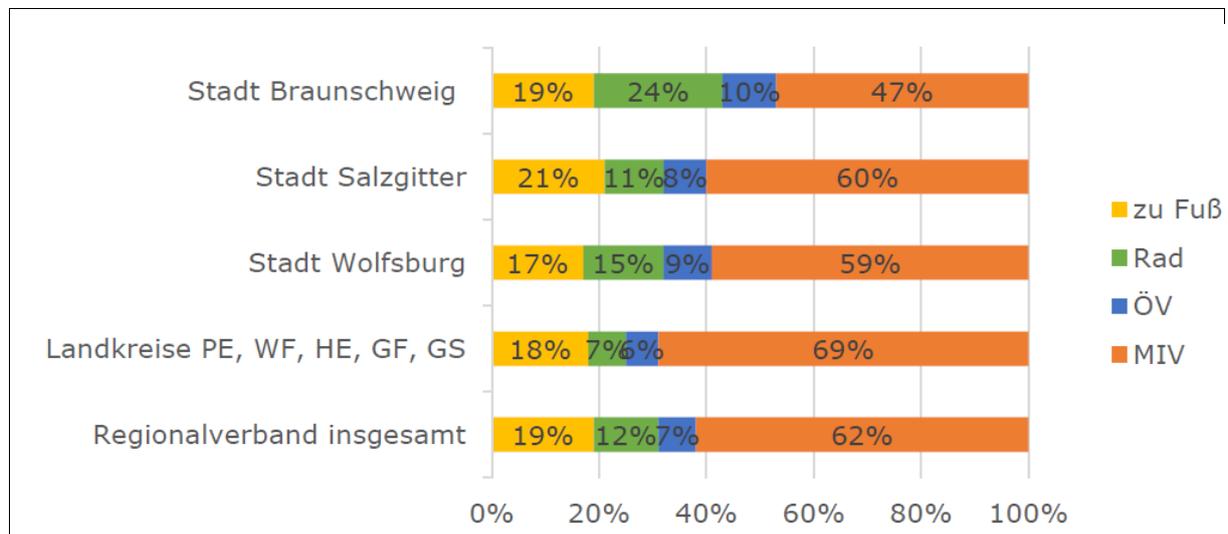


Abb. B-2: Wegehäufigkeit und Verkehrsmittelnutzung nach Verkehrstagen (Quelle: Fachbeitrag zum Masterplan 100 % Klimaschutz für den Großraum Braunschweig, WVI 2018)

Bei der Verkehrsmittelnutzung im Großraum Braunschweig hat derzeit<sup>1</sup> der Motorisierte Individualverkehr (MIV) mit 62 % den stärksten Anteil. Es folgen mit 19 % das Zufußgehen, mit 12 % das Radfahren und mit 7 % der ÖV (Abb. B-3). Auch im Oberzentrum Braunschweig ist der MIV mit 47 % am stärksten, der Anteil ist jedoch im Vergleich zum gesamten Verbandsgebiet geringer. In kleinstädtisch-dörflichen Räumen wie den Landkreisen Peine, Wolfenbüttel, Helmstedt, Gifhorn und Goslar ist der Anteil der Pkw-Nutzung mit 69 % gegenüber dem Wert im Gesamtgebiet höher. Auch der Anteil des Radverkehrs schwankt stark zwischen den einzelnen Gebieten. Im Oberzentrum Braunschweig zeigen sich die stärksten Anteile mit 24 %, gefolgt von der Stadt Wolfsburg mit 15 %, wohingegen der Radverkehrsanteil in den Landkreisen lediglich bei 7 % liegt (Abb. B-3).

Neben den Verkehrszwecken Ausbildung, Einkauf und Freizeit sind im Verbandsgebiet vor allem die Verkehrsströme für berufliche Zwecke relevant. Im Radverkehr werden die höchsten Anteile bei Ausbildungsfahrten bzw. im Freizeitverkehr gesehen (WVI 2018).

Besonders starke Verflechtungen bestehen zwischen den großen Arbeitsmarktzentren Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg untereinander und in Beziehung zu ihren Nachbargemeinden. Dies belegen Daten zum Pendlerverhalten im Großraum Braunschweig: Der Anteil des Berufsverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen im Regionalverband liegt bei 20 % (Durchschnittswert), wobei die stärksten Pendlerströme für Wolfsburg (VW-Werk), Braunschweig und Salzgitter nachgewiesen wurden. Neben dem allgemeinen und pandemiebedingten Trend zum alltäglichen Radfahren werden daher Potenziale für den Umstieg auf das Fahrrad im Pendlerverkehr und in Kombination mit dem ÖPNV gesehen (WVI 2018).

<sup>1</sup> Wie sich die COVID-19-Pandemie mittel- und langfristig auf die Verkehrsmittelnutzung und Wegehäufigkeiten auswirkt, ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abschließend bewertbar. Die 2023 geplanten Haushalterhebungen des Regionalverbandes Großraum Braunschweig werden hierzu erste Erkenntnisse liefern.

## Übersicht über Radverkehrskonzepte im Verbandsgebiet

Die Verbandsglieder und Kommunen im Verbandsgebiet haben in den letzten zehn bis 15 Jahren Radverkehrskonzepte erarbeitet. In einigen Städten – vor allem in den Mittelstädten – sind in den letzten drei bis vier Jahren Radverkehrskonzepte erstellt bzw. aktualisiert worden. In der Regel handelt es sich dabei um Radverkehrsnetzkonzeptionen mit Mängelanalysen des Netzes und Maßnahmenkonzepten, verstärkt auch zum Alltagsverkehr, vereinzelt auch mit zusätzlichen Konzepten zu Fahrradabstellanlagen (z. B. Königslutter) oder Wegweisungskonzepten (z. B. Salzgitter; Tab. B-3). Das RRVK hat die bestehenden Konzepte weitestgehend berücksichtigt und ergänzt sie auf regionaler Ebene. Für weitere Planungen und Maßnahmen bietet das RRVK vielfältige Anregungen. Es ersetzt jedoch keine lokalen Planungen, Konzepte oder Initiativen.

Verbandsglieder	Jahr der Erstellung	Bemerkung
Stadt Braunschweig	1993	Das Radverkehrskonzept wird im Rahmen der Bearbeitung des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) aktualisiert.
Stadt Salzgitter	2014	Alltagsnetz mit Haupt- und Nebenrouten, Konzeption von Themenrouten, Wegweisungskonzept
Stadt Wolfsburg	2016	Darstellung in Karten (Radwege, Radrouten, Radverkehrsinfrastruktur)
Landkreis Gifhorn	2020	Netz mit touristischen Radrouten (2020); Eckpunktepapier für die Ausarbeitung eines Radverkehrskonzeptes liegt vor. Aktuell wird ein Wegweisungskonzept erarbeitet.
Landkreis Goslar	2019	Radwegenetz mit Differenzierung in überregionale, regionale und nahräumliche Verbindungen (eher radtouristisch)
Landkreis Helmstedt	2017	Wegweisungsnetz
Landkreis Peine	2018	Konzeptstudie zu möglichen Rad-schnellwegen (verwaltungsinterner Bearbeitungsstand)
Landkreis Wolfenbüttel	2021	Aktualisierter Bedarfsplan für Radwege an klassifizierten Straßen

Mittelstädte/ Grundzentren	Jahr der Erstellung	Bemerkung
Stadt Gifhorn	2008	Es wird derzeit ein aktualisiertes Radverkehrskonzept erarbeitet.
Stadt Bad Harzburg	2020	Radverkehrskonzept mit Netzkonzeption, Maßnahmen und Umsetzungsstrategie, Berücksichtigung von Fahrradparken bzw. Bike+Ride
Stadt Goslar	2020	Alltagsnetz mit Haupt- und Nebenrouten.
Stadt Seesen	2021	Radverkehrskonzept für die Kernstadt (2014), erweitert bezüglich Netzkonzeption und Ableitung Handlungsbedarf auf die externen Stadtteile
Stadt Peine	1998	Konzept mit Haupt- und Ergänzungsrouten, aktuell Neubearbeitung im Rahmen des Integrierten Verkehrsentwicklungsplans, der ebenfalls neu aufgestellt wird.
Stadt Wolfenbüttel	2014	Konzept mit Zielen und Handlungsfeldern zur Radverkehrsförderung, Maßnahmenkatalog (fortgeschrieben in 2016)
Stadt Wittingen	in Bearbeitung	Es wird derzeit ein aktualisiertes Radverkehrskonzept erarbeitet.
Gemeinde Cremlingen	2010	Es wird aktuell ein Radverkehrskonzept erarbeitet.
Stadt Königslutter	2019	Maßnahmenkonzept zur Umsetzung des Radverkehrsnetzes aus dem Jahr 2017, Konzept Fahrradabstellanlagen, Fahrrad & ÖPNV, Öffnen der Fußgängerzone

Tab. B-3: Übersicht über Radverkehrskonzepte im Verbandsgebiet (Stand 2021; Quelle: Eigene Darstellung)

### Zielsetzungen und Konzepte des Regionalverbandes

Zu den Zielsetzungen und Konzepten mit Bezug zum Regionales Radverkehrskonzept gehören der Masterplan 100 % Klimaschutz, der Nahverkehrsplan NVP 2020 und die Zielsetzungen des RVB Zukunftskonzepts.

## **Masterplan 100 % Klimaschutz<sup>2</sup>**

Ziel des Masterplans 100 % Klimaschutz ist es, bis 2050 den Energieverbrauch um ca. 50 % und die Treibhausgasemissionen um 95 % gegenüber 1990 zu senken. Der Masterplan 100 % Klimaschutz ist von der Verbandsversammlung am 3. Mai 2018 beschlossen worden.

Das Leitbild des Masterplans ist eine anschauliche themenübergreifende Beschreibung des angestrebten Zustands im Jahr 2050. An diesem Bild der Zukunft richten sich Handlungsfelder, Handlungsbereiche und Maßnahmen aus.

Für das Regionale Radverkehrskonzept ist das Leitbild „Mobilität“ heranzuziehen.

Im verkehrlichen Fachbeitrag zum Masterplan (WVI 2018) sind Szenarien der zukünftigen Mobilität und Verkehrsentwicklung untersucht worden (Zielhorizont 2050). Um die Ziele des Masterplans 100 % Klimaschutz und die dafür erforderliche Reduzierung der Verkehrsleistung zu erreichen, sind Strategien und Maßnahmen zu ergreifen, die im Masterplanszenario mit den drei Unterszenarien „Region der kurzen Wege“, „ÖPNV-Offensive“ und „Radverkehrs-Offensive“ beschrieben werden. Werden die aufgeführten Maßnahmen konsequent durchgeführt, könnte die Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr um 33 % reduziert werden, der Anteil des Radverkehrs könnte insgesamt in der Region auf 22 % steigen, die Anteile in den zentralen Lagen erreichen nach den Berechnungen Werte von über 30 %. Zu den Maßnahmen zählen beispielsweise eine Qualitätsoffensive im Radverkehr für ein optimiertes Radverkehrsnetz und die Abstellinfrastruktur.

## **Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig**

Für die regionale Verkehrsplanung mit Bus und Bahn gilt im Verbandsgebiet der Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig (NVP 2020) (Beschluss der Verbandsversammlung am 05.12.2019, Laufzeit bis 31.12.2024). Der NVP 2020 orientiert sich am Leitbild „Mobilität“ des Masterplans 100 % Klimaschutz und soll dazu beitragen, die Ziele des Masterplans 100 % Klimaschutz im Großraum Braunschweig zu erreichen. Der NVP 2020 gibt u. a. Empfehlungen für die Ausgestaltung der Bike+Ride-Anlagen an den Verkehrsstationen und den Haltestellen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV), Standards und Ausstattungsmerkmale werden als Qualitätsanforderungen genannt. Ziel ist es, Anreize zu setzen, um mit dem eigenen Fahrrad bis zur Station oder Haltestelle zu fahren und anschließend den ÖPNV zu nutzen.

---

<sup>2</sup> REGIONALVERBAND GROSSRAUM BRAUNSCHWEIG (2017). BEARBEITUNG: KORIS, E4-CONSULT; PLANUNGSGRUPPE UMWELT: Masterplan 100 % Klimaschutz für den Großraum Braunschweig. Braunschweig.

### **Zielsetzungen RVB Zukunftskonzept<sup>3</sup>**

Das Zukunftskonzept des Regionalverbandes Braunschweig – aufgestellt im Jahr 2019 zur Weiterentwicklung der Region – enthält konkrete Zielsetzungen, die auch den Fahrradverkehr betreffen. Dazu gehören:

- die Konzeption einer verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsentwicklungsplanung
- die Entwicklung einer Radverkehrsstrategie mit den Themen:
  - Vorbereitung und Vergabe einer Studie (Strategie zur Förderung des Radverkehrs)
  - Entwicklung von Maßnahmen für den Fahrradverkehr, deren Abstimmung mit den Kommunen und Begleitung der Umsetzung
  - Verbesserung der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV
  - Beratung der Verbandsglieder bei der Beantragung von Bundes- und Landesmitteln
  - Fortsetzung 1000-Bügel-Programm
  - Gutachten zur Vereinheitlichung der Fahrradmitnahme in Bus und Bahn im Verbandsgebiet und angrenzenden Raum
  - Aufbau eines regionsweiten Fahrradverleihsystems
- Projektsteuerung und Koordinierung der Umsetzung von Radschnellverbindungen.

---

<sup>3</sup> REGIONALVERBAND GROSSRAUM BRAUNSCHWEIG (2019): Zukunftskonzept für die Region Großraum Braunschweig. Braunschweig.

## C Leitthemen

Gute Bedingungen für den Radverkehr sind die passende Antwort auf aktuelle gesellschaftliche Herausforderungen wie Klimawandel, Flächeninanspruchnahme, Luftverschmutzung und Lärm, aber auch die Covid-19-Pandemie.

Das Fahrrad leistet einen Beitrag zu diesen Herausforderungen und stiftet damit einen hohen gesellschaftlichen wie individuellen Nutzen – in den Städten und auch in den eher ländlichen Regionen.

Die Ausgangsbedingungen und die Voraussetzungen für eine systematische Radverkehrsförderung sind im Gebiet des Regionalverbandes unterschiedlich. Gleichwohl hat die Radverkehrsförderung in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Das zeigt sich auch an einer wachsenden Anzahl für den Radverkehr engagierter Kommunen.

In der gesamten Region werden – jeweils auf die örtlichen Verhältnisse abgestimmt – gute Bedingungen für den Radverkehr im Alltag geschaffen, die den Anforderungen eines zukünftig stärkeren Radverkehrs Rechnung tragen.

Im Sinne eines Paradigmenwechsels wird dem Radverkehr zukünftig eine stärkere Bedeutung beigemessen. Bei allen raumbedeutsamen Planungen ist der Radverkehr zu berücksichtigen.

Radverkehrsförderung ist eine Aufgabe für die gesamte Region und somit eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Sie kann nur im Zusammenspiel der Akteure funktionieren.

### 1. Radverkehr in der gesamten Region und auf allen Wegen

Das Thema Radverkehr wird im Regionalverband als integraler Bestandteil einer gesamtheitlichen regionalen, integrierten Verkehrsentwicklungsplanung gesehen.

Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es, dass die Menschen in der Region das Fahrrad für ihre Wege im Alltag noch häufiger nutzen. Dazu zählen die Wege zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Einkaufen, aber auch die Wege in der Freizeit.

Notwendig ist dazu ein sicheres und attraktives Radverkehrsnetz. Um die Nutzung des Fahrrades auch über größere Entfernungen zu erhöhen, sind auch wichtige Quellen und Ziele über größere Entfernungen auf regionalen Radverkehrsverbindungen zu verknüpfen.

Im Gebiet des Regionalverbandes gibt es sowohl hochverdichtete Räume (Stadt Braunschweig, Stadt Wolfsburg) als auch Räume mit geringer Einwohnerdichte (z. B. Landkreis Gifhorn). Der Norden des Verbandsgebietes ist eher flach, der Süden eher topografisch bewegt bis zum Mittelgebirge Harz.

Der Radverkehrsanteil im Verbandsgebiet liegt derzeit bei rund 12 % (bezogen auf die zurückgelegten Wege) mit großen regionalen Unterschieden (WVI 2018).

Radverkehrsförderung in den verdichteten Regionen (Stadtregionen) trägt dazu bei, die Funktionsfähigkeit der hoch beanspruchten städtischen Verkehrssysteme zu erhalten und zu ver-

bessern. Durch Verkehrsverlagerung zum Radverkehr können Flächen für Aufenthalt und Fußverkehr gewonnen werden. Mehr Radverkehr macht die Städte lebendig, sicherer und lebenswerter.

Radverkehrsförderung eröffnet neue Chancen für die eher ländlich strukturierten Räume. Zur Erhaltung einer eigenständigen Mobilität für Personen ohne Zugang zu einem Auto trägt das Fahrrad in diesen Gebieten aufgrund der vielfach geringeren ÖV-Erschließungsqualität besonders stark bei. Durch die Verknüpfung von ÖV und Rad wird die Mobilität im Umweltverbund auch in vielen eher ländlich strukturierten Räumen attraktiver.

Neue Mobilitätsoptionen ergeben sich durch die Elektromobilität. Elektrofahrräder sind bei größeren Entfernungen und in topografisch bewegten Gebieten eine Mobilitätsoption mit steigender Bedeutung, auch im Alltagsverkehr.

Die Herausforderung des Regionalen Radverkehrskonzeptes besteht darin, die Radverkehrsförderung in der gesamten Region zu verankern.

## **2. Sichere Mobilität für alle**

Das Fahrrad ermöglicht für weite Teile der Bevölkerung einen gleichberechtigten Zugang zur Mobilität. Kinder und Jugendliche können mit dem Fahrrad eigenständige Mobilität erfahren. Für viele ältere Menschen ist das Fahrrad die einzige Möglichkeit, selbstbestimmt am öffentlichen Leben teilzunehmen, wenn beispielweise das Ortszentrum zu weit für einen Fußweg entfernt ist.

Das Fahrrad leistet einen Beitrag zur Gesunderhaltung der Menschen, macht Spaß und trägt zum persönlichen Wohlempfinden bei: einerseits durch den Aspekt der Bewegungsförderung, andererseits durch seinen Beitrag zur Vermeidung von Luft- und Lärmbelastungen. Der Gesundheitsbeitrag durch diese Effekte übersteigt die Unfallrisiken um ein Vielfaches.

Die Verkehrssicherheit ist ein elementares Ziel der Radverkehrsförderung. Alle Maßnahmen sollten auch darauf zielen, die subjektive und objektive Sicherheit zu erhöhen. Es werden alle Anstrengungen unternommen, die Unfallzahlen zu senken, insbesondere der Unfälle mit schweren Personenschäden entsprechend der „Vision Zero“. Niemand soll aus persönlichen Sicherheitsüberlegungen auf das Radfahren verzichten. Ansatzpunkte hierfür sind die Wirkungskreise Radverkehrsinfrastruktur, Verhalten und Fahrzeug. Dabei darf man sich nicht auf einzelne Aktionen oder Themen beschränken, sondern man muss sich ganzheitlich mit allen Verkehrssystemen/-trägern beschäftigen und Verkehrssicherheit als Daueraufgabe in der planerischen, politischen und öffentlichen Diskussion verankern.

### **3. Radverkehr als Teil des Mobilitätssystems der Zukunft**

Die Mobilität befindet sich im Wandel. Neue Technologien, geänderte Lebensstile der Menschen, Klimaschutz und Digitalisierung verändern unser Verkehrssystem. Die individuelle und unabhängige Mobilität wird den Menschen immer wichtiger, gleichzeitig steigt das Bewusstsein für eine umweltschonende Fortbewegung und eine Steigerung der Lebensqualität.

Das Mobilitätssystem der Zukunft soll in Stadt und Land gleichermaßen ressourcenschonend, lebensqualitätsfördernd, bezahlbar sowie komfort- und sicherheitsorientiert sein. Das Mobilitätssystem der Zukunft ist elektrifiziert, vernetzt und digitalisiert.

Das Fahrrad ist die „Nabe“ im Mobilitätssystem der Zukunft. Es ist das Verkehrsmittel, bei dem mit realistischen Finanzbudgets und in überschaubaren Zeiträumen signifikante Veränderungen des Modal Split in Richtung einer nachhaltigen Mobilität erreicht werden können. Im Zusammenwirken mit anderen Verkehrssystemen, vor allem dem SPNV, und neuen technischen Möglichkeiten (z. B. Apps, Social Media) kann das Potenzial gut ausgeschöpft werden. Dazu bedarf es einer konsequenten Abstimmung aller Elemente der Mobilitätskette aufeinander.

Die wirtschaftliche und technologische Dimension der Radverkehrsförderung als Teil des Mobilitätssystems der Zukunft rückt immer mehr in den Fokus. Das Fahrrad hat eine wirtschaftliche Relevanz und ist ein maßgeblicher Technologieträger – insbesondere im Bereich der Elektromobilität.

Nachhaltige Mobilitätsstrategien und die Verkehrswende sind auch im Verbandsgebiet ein aktuell wichtiges Thema.

### **4. Eine neue Mobilitätskultur etablieren**

Eine neue Mobilitätskultur in der Region bedeutet einerseits, eine Kultur der Radverkehrsförderung bei Politik, Verwaltung sowie weiteren Multiplikator\*innen und Akteuren zu etablieren. Andererseits geht es darum, eine Kultur des Radfahrens bei der Bevölkerung zu schaffen.

Der Erfolg des Radverkehrskonzeptes lässt sich daran bemessen, ob es gelingt, die Menschen zu motivieren, in ihrem Alltag ganz selbstverständlich aufs Rad zu steigen und für eine neue Mobilitätskultur zu begeistern. Letztendlich geht es auch um die Änderung des Verhaltens vieler Menschen.

Diese Veränderungen hin zu einem nachhaltigen Verkehrsverhalten stellen sich nicht von selbst ein, sondern müssen durch Vorbilder, aktives Einwirken und geeignete Strukturen immer wieder neu ins Bewusstsein geholt werden. Für die Mobilitätskultur in Politik und Verwaltung ist es erforderlich, dass auf allen Ebenen das Thema Radverkehr als selbstverständlicher Teil des Verkehrs von Anfang an gleichwertig mitberücksichtigt wird.

Das Regionale Radverkehrskonzept ist darauf angelegt, auf diesem Weg hin zu einer neuen Mobilitätskultur aus regionaler Sicht zu unterstützen und zu inspirieren sowie bestimmte Prozesse zu initiieren, zu verstärken und zu verstetigen.

## D Regionales Radverkehrsnetz

### 1. Entwicklung des Regionalen Radverkehrsnetzes

Das im Rahmen des RRVK entwickelte Regionale Radverkehrsnetz hat zum Ziel, möglichst schnelle, komfortable und sichere Verbindungen für den regionalen Alltagsverkehr im Verbandsgebiet aufzuzeigen. Die regionalen Radverkehrsverbindungen sollen dem Radverkehr nach der Umsetzung des festgestellten Handlungsbedarfs (s. Kap. D 3) optimalen Fahrkomfort und Sicherheit bieten.

Das Regionale Radverkehrsnetz ist das Grundgerüst der Netzplanung im Verbandsgebiet auf regionaler Ebene. Die vorhandenen kommunalen Netze sind zum Teil Bestandteil des Regionalen Radverkehrsnetzes, zum Teil ergänzen und verdichten sie dieses auf kommunaler Ebene. Das Regionale Radverkehrsnetz berücksichtigt die regionalen, landes- und bundesweiten Netze bzw. Radfernwege. Dazu zählt das Niedersachsen-Netz (N-Netz), das Radnetz Deutschland (D-Netz), das Radnetz der Metropolregion Hannover – Braunschweig – Göttingen – Wolfsburg, aber auch der Bedarfsplan des Landes (Radwegkonzept 2016). Das Regionale Radverkehrsnetz ist hierarchisiert in Basisnetz, Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen. Diese Hierarchisierung berücksichtigt die Klassifizierung von Radverkehrsnetzen, die in der neuen Richtliniengeneration verankert bzw. vorgesehen ist<sup>4</sup>.

Zur Qualitätssicherung des Netzes sind Grundsätze und Qualitätsstandards auf der Grundlage bestehender Richtlinien und Regelwerke festgelegt worden (s. Kap. D 1.2).

Grundsätze, Qualitätsstandards und das Regionale Radverkehrsnetz (RRVN) sind in einem intensiven Abstimmungsprozess mit dem Regionalverband, den Kommunen und weiteren Akteuren entwickelt und abgestimmt worden (s. Kap. G).

#### 1.1 Netzkonzeption und Hierarchisierung des Netzes

##### Aufgabe der Netzkonzeption

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung. Die Netzgestaltung orientiert sich an den vorhandenen und zukünftigen Quellen und Zielen und den sich dazwischen ergebenden Luftlinien<sup>5</sup>. Die Anforderungen an die Netzgestaltung unterscheiden sich je nach Zielgruppe. Die Hauptunterschiede bestehen dabei zwischen dem zielorientierten Alltagsradverkehr und dem eher routenorientierten Radverkehr in Freizeit und Urlaub. Für das Regionale Radverkehrsnetz ist der alltägliche zielorientierte Radverkehr maßgeblich.

Allgemeine Anforderungen des alltäglichen zielorientierten Radverkehrs sind schnelle und direkte Wege, z. B. zur Arbeit oder Ausbildungsstätte, zu Einkaufs-, Freizeit- und Dienstleis-

---

<sup>4</sup> Dazu gehören die Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten H RSV (FGSV 2021) und die aktuell in der Überarbeitung befindlichen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA (Entwurfsstand 2021).

<sup>5</sup> Luftlinien sind die ideellen Verbindungen zweier Ziele ohne Bezug zu vorhandenen Wegebeziehungen.

tungsangeboten, aber auch zu Verkehrsstationen und Haltestellen des ÖPNV. Die Netzgestaltung soll die Bereitschaft fördern, auch größere Distanzen mit dem Rad, z. B. Pedelecs, zurückzulegen (ERA, Entwurf 2020).

### Netzkategorien

Bei der Netzkonzeption sind die Netzkategorien der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) zu beachten. Die RIN unterscheiden für die Netze des Radverkehrs die in Tab. D 1-1 dargestellten Netzkategorien. Die RIN greifen die strategische Entwicklung der Verkehrsnetze in Anlehnung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung auf und leiten die funktionale Gliederung der Verkehrsnetze vor dem Hintergrund der Erreichbarkeiten aus der zentralörtlichen Gliederung ab. Die Kategorien IR II bis IR IV und AR II bis AR IV werden für den zielorientierten Alltagsradverkehr unter dem Begriff Hauptverbindungen des Radverkehrs zusammengefasst. Die Netzplanung für den zielorientierten Alltagsradverkehr im Regionalen Radverkehrsnetz (RRVN) berücksichtigt vor allem den Bereich bis zu zehn Kilometern. Ein neues Netzelement für den Alltagsverkehr (Netzkategorie II), besonders im Entfernungsbereich bis 15 Kilometern, sind Radschnellverbindungen bzw. Radvorrangrouten. Für die Planung von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten gelten die „Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten H RSV“ (FGSV 2021). Im Radtourismus bzw. im alltäglichen Freizeitradverkehr ist der Radverkehr eher routenorientiert (Radfernwege, Regionale Radrouten (Abb. D 1-1)).

Kategoriengruppe Verbindungs- funktionsstufe nach RIN		zielorientierter Alltagsradverkehr		routenorientierter Rad- verkehr (Tourismus, Freizeit)
		innerhalb bebauter Gebiete	außerhalb bebauter Gebiete	
		IR	AR	
überregional	II	IR II	AR II	Radfernwege
regional	III	IR III	AR III	Regionale Radrouten
nahräumig	IV	IR IV	AR IV	Lokale Radrouten
kleinräumig	V	IR V	-	

Geltungsbereich der H RSV in Verbindung mit den ERA und RIN

Abb. D 1-1: Netzkategorien für den Radverkehr nach den RIN und Geltungsbereich der ERA und der H RSV (Quelle: FGSV 2021)

Kategorien- gruppe		Kategorie	Bezeichnung	Beschreibung
AR	außerhalb bebauter Gebiete	AR II	Radschnellverbindung bzw. Radvorrangroute	Verbindung für Alltagsradverkehr auf Entfernungen von mehr als 10 km (z. B. geeignete Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren, Stadt-Umland-Verbindungen).
		AR III	Städteverbindung	Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren
		AR IV	Ortsverbindung	Verbindung von Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion.
IR	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	Radschnellverbindung bzw. Radvorrangroute	Verbindung für Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen (z. B. zwischen Hauptzentren, innerörtliche Fortsetzung einer Stadt-Umland-Verbindung).
		IR III	Hauptverbindung	In Oberzentren: Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren.
		IR IV	Ergänzungsverbindung	Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil/Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen.
		IR V	Grundstücksanbindung	Anbindung aller Grundstücke und potenzieller Quellen und Ziele.

Tab. D 1-1: Netzkategorien für den Radverkehr nach den RIN (Quelle: ERA Entwurf 2020)

Für das RRVN ist auch der alltagsbezogene Freizeitradverkehr relevant. Nachstehend wird eine Definition von Alltags- und Freizeitverkehr gegeben.

**Definition Alltags- und Freizeitverkehr**

- Alltagsverkehr wird im Sinne von „der Weg zum Ziel“ verstanden, z. B. Fahrten zur Arbeit, zum Ausüben des Berufs, zu Ausbildungs- oder Trainingsstätten oder zum Einkaufen. Alltagsrouten werden möglichst direkt geführt und sind deshalb meist auf oder nahe den Hauptverkehrsstraßen.
- Freizeitverkehr wird im Sinne von „der Weg als Ziel“ verstanden, z. B. Mehrtagesreisen, Tagesausflüge oder Trainingsfahrten. Freizeitrouten werden in landschaftlich attraktiver, möglichst ruhiger Umgebung geführt.
- Alltäglicher Freizeitverkehr: Der alltägliche Freizeitverkehr ist durch Routinen geprägt, verstanden wird darunter die ungebundene Freizeit, die nicht für den Arbeits- bzw. Ausbildungsweg, für Einkaufen und Haus- und Familienarbeit genutzt wird. Darunter fallen z. B. regelmäßige sportliche Aktivitäten, die Fahrt zum Badensee, kulturelle Aktivitäten oder auch regelmäßige Besuche von Personen. Die Routen des alltäglichen Freizeitverkehrs verlaufen sowohl auf Alltagsrouten als auch auf Freizeitrouten.

**Grundsätze Regionales Radverkehrsnetz**

Bei der Entwicklung des Regionalen Radverkehrsnetzes (RRVN) wurden nachstehende Grundsätze zugrunde gelegt. Die Grundsätze leiten sich aus den RIN, der ERA und der H RSV ab. Sie wurden im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur Netzabstimmung vorgestellt und abgestimmt (s. Kap. G).

**Grundsätze Regionales Radverkehrsnetz**

- Das Netz ist ein alltagsorientiertes Netz unter Berücksichtigung des alltäglichen Freizeitverkehrs.
  - Das Netz berücksichtigt die Anforderungen der Nutzergruppen.
  - Das Netz bietet sichere, komfortable und möglichst direkte Wege.
  - Das Netz ist in regionale und überregionale Radverkehrsnetze (Radnetz der Metropolregion, Niedersachsendennetz (N-Netz)) integriert.
- 
- Die Entwicklung des Radverkehrsnetzes dient dem Alltagsradverkehr unter Berücksichtigung des alltäglichen Freizeitverkehrs. Die Radverkehrsverbindungen sollen das Gebiet des Regionalverbandes möglichst unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur und der anzubindenden Ziele vernetzen.
  - In dem Netz sollen folgende Ziele angebunden bzw. verbunden werden (vorhanden bzw. geplant):
    - An- und Verbindung zentraler Orte (Oberzentren, Mittelzentren, Grundzentren)
    - Anbindung von Standorten zur Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten
    - Anbindung größerer Arbeitsstätten
    - Anbindung größerer Gewerbestandorte
    - Anbindung von Universitäten, Hochschulen, Schulzentren, Schulen und anderen regional bedeutsamen Bildungseinrichtungen (z. B. Volkshochschulen)

- Anbindung an Verknüpfungspunkte des ÖPNV: Bahnhöfe und Haltepunkte SPNV, bedeutsame RegioBus-Haltestellen und Straßenbahnhaltestellen.
- An- und Verbindung von Standorten mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung (regional bedeutsame Freizeitziele mit Bedeutung für den Alltagsverkehr)
- Das regionale Radverkehrsnetz ist mit den Hauptverbindungen der lokalen Netze verbunden. Regional bedeutsame Freizeitziele (alltägliche) und regional bedeutsame Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV gelten als angebunden, wenn sie über Stichwege in einem Entfernungsradius von 300 bis 500 Metern zum regionalen Radverkehrsnetz liegen.
- Das Netz verknüpft die lokalen und überregionalen Radverkehrsnetze. Die Schnittstellen zu den Radverkehrsnetzen der angrenzenden Regionen werden berücksichtigt.
- Das Netz orientiert sich an vorhandenen Radverkehrswegen unter Berücksichtigung der Befahrbarkeit, Direktheit und Sicherheit. Bei Bedarf können neue Trassen ausgewiesen werden. Dabei ist die Schließung der Netzlücken ein definiertes Ziel.
- Das regionale Radverkehrsnetz weist eine hohe Qualität auf. An ausgewählten Trassen kann ein erhöhter Ausbaustandard zur Erreichung hoher Reisegeschwindigkeiten und zur Kapazitätsaufnahme erforderlich werden. Inbegriffen sind hierbei auch die Radschnellverbindungen.
- Wege des Alltags- und Freizeitverkehrs können gemeinsam geführt werden.
- Die Verknüpfung des Fahrrades mit dem ÖPNV ist ein wichtiger Schritt zur Förderung des Umweltverbundes. Um diesen zu stärken, werden die Verkehrsstationen des SPNV und bedeutsame RegioBus-Haltestellen sowie Straßenbahnhaltestellen an das Radverkehrsnetz angebunden.
- Das Netz berücksichtigt die Anforderungen der Nutzergruppen (Kinder/Jugendliche, Erwachsene, Ältere Menschen und Freizeitradler\*innen).
- Das Netz wird in Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren erstellt.

### **Regional bedeutsame Quellen und Ziele des Radverkehrs**

Zur Konzeption des Regionalen Radverkehrsnetzes wurden zunächst die regional bedeutsamen Quellen und Ziele des Radverkehrs ermittelt. Die Struktur des regionalen baulastträgerübergreifenden Radverkehrsnetzes begründet sich somit aus der Herleitung der Verbindung der in der Tab. D 1-2 genannten Ziele mit regionaler Bedeutung<sup>6</sup>. Dabei können sich Ziele an einem Ort bündeln („Cluster“). Darüber hinaus wurden bedeutsame Ziele angebunden, die im Entfernungsbereich bis zehn Kilometer außerhalb des Verbandsgebietes liegen. Die detaillierte Liste mit den anzubindenden Zielen ist in der Anlage D-1 im Materialband zu finden. Für

---

<sup>6</sup> Als Quellen für die Herleitung der anzubindenden Ziele dienten der Fachbeitrag Erholung und Tourismus im Rahmen der Fortschreibung des RROP, das Verkehrsmodell Regionalverband Großraum Braunschweig, der NVP 2020, das Konzept regionalbedeutsamer Gewerbestandorte (KOREG) und eigene ergänzende Recherchen. Dazu gehörte auch die Analyse von 107 regional bedeutsamen SPNV- und RegioBus-Haltestellen im Verbandsgebiet mit Bezug zum Regionalen Radverkehrsnetz.

die Ermittlung der Zentren wurde der Entwurf der Fortschreibung des Regionalen Raumordnungsprogramms (RROP 3.0) herangezogen. Abb. D 1-2 zeigt einen Ausschnitt der Karte 1 „Ziele mit regionaler Bedeutung“ (Karte 1 gesamt s. Materialband).

Oberbegriff	Kategorie
Zentren gem. Entwurf RROP 3.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zentren</li> </ul>
Große Arbeitsstätten/Gewerbe- flächen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Große Arbeitsstätten/Gewerbeflächen mit mehr als 1.000 Beschäftigten</li> <li>• Geplante Gewerbegebiete gem. KOREG (Konzept regionalbedeutsamer Gewerbestandorte)</li> </ul>
Standorte für die Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwurf RROP Regionalverband Großraum Braunschweig 3.0</li> </ul>
Schulzentren/Volkshochschulen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle weiterführenden Schulstandorte ab 5. Klasse</li> <li>• Berufsschulen</li> <li>• Volkshochschulen</li> </ul>
Hochschulstandorte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle Hochschulstandorte (BS, SZ, WF, WOB, CLZ)</li> </ul>
Regional bedeutsame Versor- gungseinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liste laut Einzelhandelsgutachten Regionalverband</li> <li>• 12 Versorgungskerne</li> </ul>
Regional bedeutsame Freizeit- ziele mit Bedeutung für den All- tagsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regional bedeutsame Freizeitziele (s. Fachbeitrag Erholung und Tourismus (Anhang 10.1)) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sportanlagen</li> <li>- Schwimmbäder / Badeseen</li> <li>- Tierparks etc.</li> </ul> </li> <li>(Auswahl mit Fokus auf Alltag getroffen)</li> <li>• Standorte mit besonderer Entwicklungsaufgabe Erholung s. Fachbeitrag Erholung und Tourismus (Anhang 10.2)</li> <li>(Auswahl mit Fokus auf Alltag getroffen)</li> </ul>
Verknüpfungspunkte ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnhöfe und SPNV-Haltestellen einschl. geplanter Haltestellen gem. NVP 2020 mit Anzahl Abfahrten pro Werktag Mo – Fr</li> <li>• Endhaltestellen und wichtige Zwischenhaltestellen der RegioBus-Linien gemäß NVP und Ergänzungen</li> </ul>

Tab. D 1-2: Anzubindende Ziele mit regionaler Bedeutung nach Kategorien (Quelle: Eigene Darstellung)

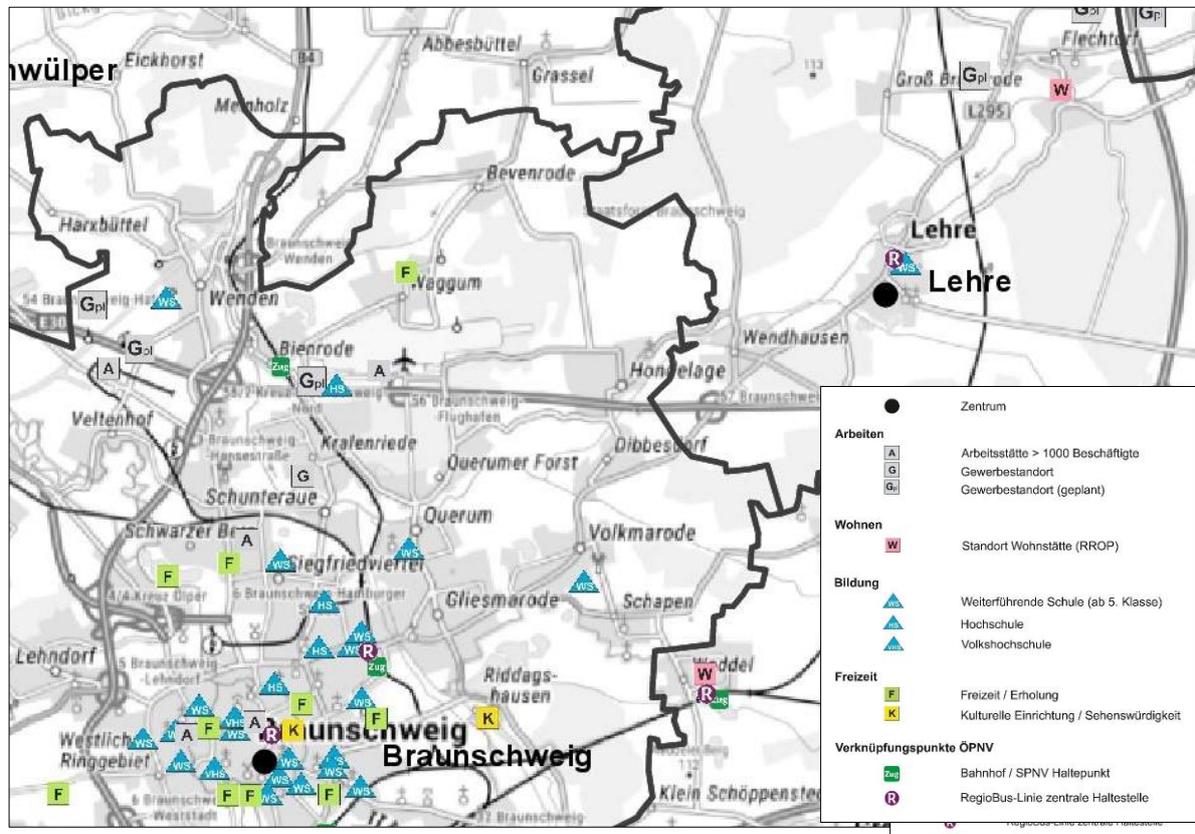


Abb. D 1-2: Ausschnitt Karte 1 Ziele des Radverkehrs mit regionaler Bedeutung (Quelle: Eigene Darstellung)

### Luftliniennetz

Als Grundlage für den Netzentwurf dient das Luftliniennetz. Die Luftlinien verbinden die in Karte 1 dargestellten Ziele mit regionaler Bedeutung mit den jeweils benachbarten Zielen.

Bei der Erstellung der Luftlinien wurde auch eine Bündelung von nahe beieinander oder überlagernder Verbindungen berücksichtigt. Abb. D 1-3 zeigt einen Ausschnitt der Karte 4 „Luftliniennetz“ (Karte 4 gesamt s. Materialband).

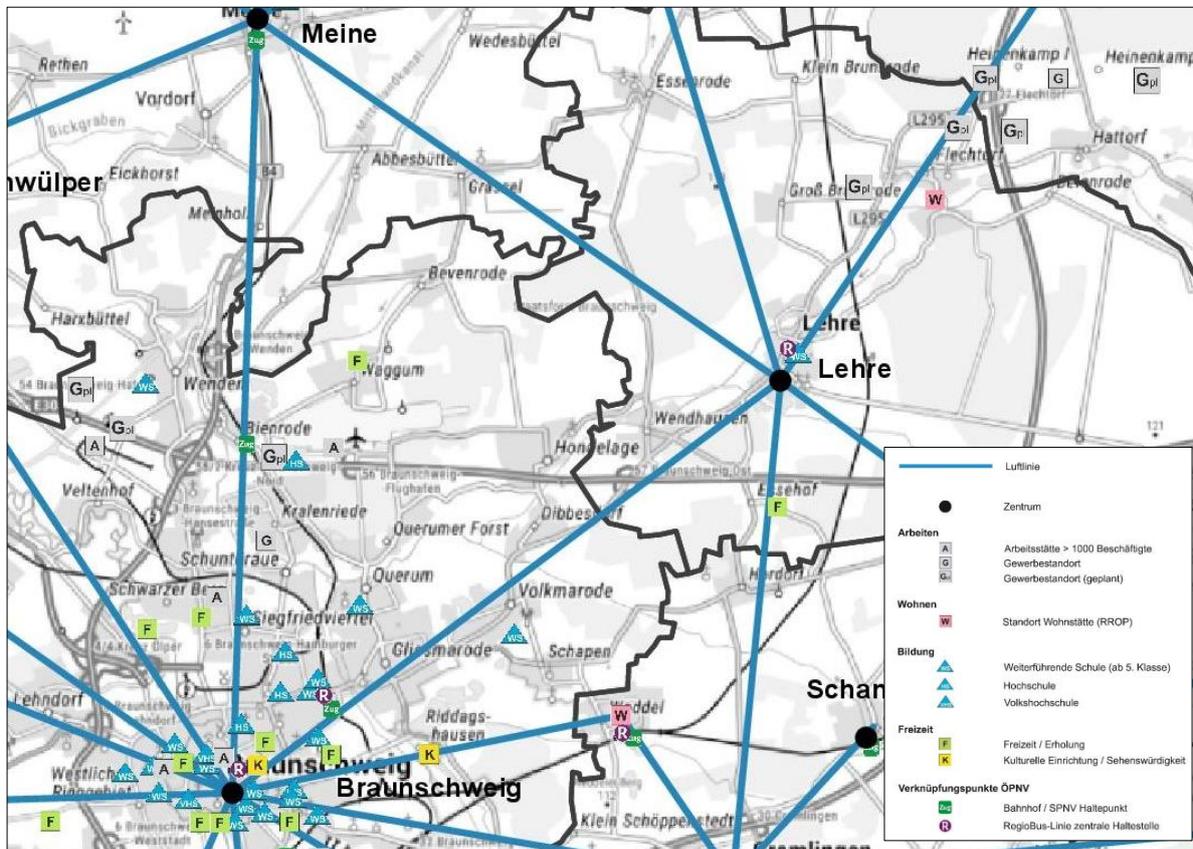


Abb. D 1-3: Ausschnitt Karte 4 Luftliniennetz (Quelle: Eigene Darstellung)

### Regionales Radverkehrsnetz

Die Luftlinien wurden auf konkrete Straßen und Wege unter Berücksichtigung der Grundsätze umgelegt. Diese Umlegung hat Vorschlagscharakter. In der Regel existieren mehrere Alternativrouten, die im Zuge weiterer Planungen als Teil der Trassenfindung bewertet werden. Die Umlegung erfolgte demnach mit dem Fokus auf die Herstellung der Verbindungsfunktion und nicht der Realisierung der angezeigten Route.

Wesentliche Kriterien für die Umlegung der Luftlinien sind:

- direkte Verbindungen (Berücksichtigung Umwegfaktor von maximal 1,2 gegenüber der kürzest möglichen Verbindung),
- geringe Steigungsverhältnisse,
- aktueller Zustand der Infrastruktur und Komfort,
- Anforderungen an die verkehrliche und soziale Sicherheit.

(s. Kap. D 1.2).

Dabei wurden alle für den Radverkehr geeigneten Wege berücksichtigt. Diese Wege sind nicht nur durch den allgemeinen Kfz-Verkehr nutzbare Wege, sondern können auch ländliche Wege (Verbindungswege, Feldwege, Waldwege, Betriebswege etc.)<sup>7</sup> sein.

Unabhängig von der Baulastträgerschaft der Wege ist die möglichst direkte und umwegfreie Verbindung zwischen den regional relevanten Quelle-Ziel-Relationen gesucht worden.

Planerische Grundlagen bildeten die Radverkehrskonzepte der Verbandsglieder und Mitgliedskommunen mit den dort vorliegenden Radverkehrsnetzen (Tab B-4), aber auch die Radverkehrskonzepte der angrenzenden Landkreise (z. B. Landkreis Börde, Landkreis Celle) sowie der Verlauf der Radfernwege (D-Netz, N-Netz) und regional bedeutsame Radwanderwege im Verbandsgebiet.

Dazu wurde auf Basis der vorhandenen Netzstrukturen ein erster Netzentwurf entwickelt. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens erfolgte die Überprüfung durch die kommunalen Vertreter\*innen, den ADFC und weitere Akteure (s. Kap. G). Das abgestimmte Prüfnetz wurde anschließend vom Gutachtenteam befahren (s. Kap. D 2).

Das Ergebnis ist das Regionale Radverkehrsnetz. Es hat eine Gesamtlänge von 2.223 Kilometern. Abb. D 1-4 zeigt einen Ausschnitt der Karte 5 „Regionales Radverkehrsnetz“ (Karte 5 gesamt s. Materialband).

---

<sup>7</sup> Zur Definition Ländliche Wege siehe: [Welche Arten von Ländlichen Wegen gibt es? - wirtschaftswegekonzept.de](http://www.wirtschaftswegekonzept.de) (Zugriff am 06.04.2021).

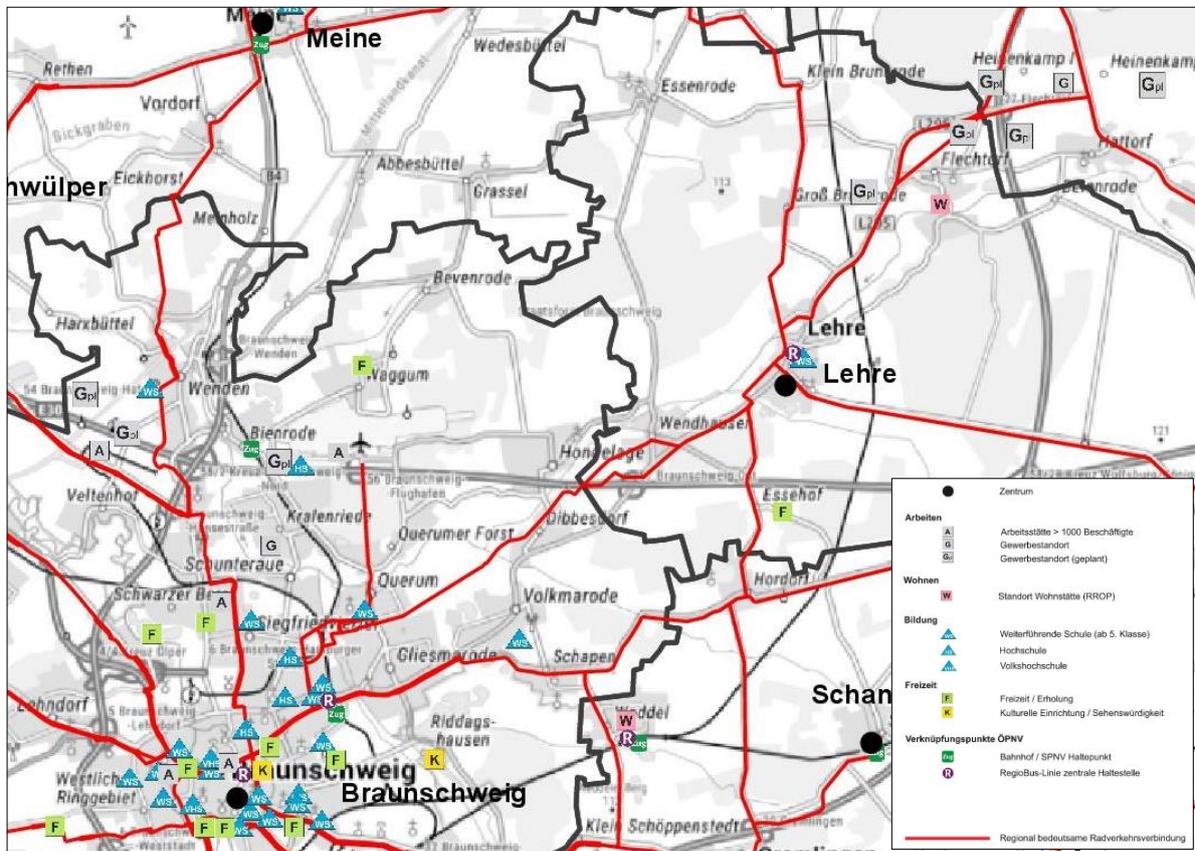


Abb. D 1-4: Ausschnitt Karte 5 Regionales Radverkehrsnetz (Quelle: Eigene Darstellung)

### Regional bedeutsame Radwanderwege

Das RRVN weist eine hohe Bedeutung für den Alltagsverkehr sowie den alltäglichen Freizeitradverkehr in Bezug auf die regionalen Radverkehrsverbindungen auf. In Teilen überlagert sich das Regionale Radverkehrsnetz mit den regional bedeutsamen Radwanderwegen<sup>8</sup> (ca. 40 % des Netzes).

Der Verlauf der regional bedeutsamen Radwanderwege wurde im Rahmen der Erarbeitung des Fachbeitrags Erholung und Tourismus zur Fortschreibung des RROP im Jahr 2015 ermittelt (BTE/Planungsgruppe Umwelt 2015). Die dort genannten regional bedeutsamen Radwanderwege wurden entsprechend der Klassifikation der radtouristischen Radrouten<sup>9</sup> unterteilt, Ergänzungen wurden vorgenommen.

Die regional bedeutsamen Radwanderwege sind vom Verlauf her nachrichtlich übernommen worden und in Karte 3 „Regional bedeutsame Radwanderwege“ dargestellt. Abb. D 1-5 zeigt

<sup>8</sup> Der Begriff regional bedeutsame Radwanderwege resultiert aus dem Fachbeitrag Erholung und Tourismus (BTE/Planungsgruppe Umwelt 2015).

<sup>9</sup> So werden im Bereich der Radfernwege und Freizeitwege Netze auf europäischer Ebene (EuroVelo-Routen berühren sämtliche Staaten Europas), auf Bundesebene (D-Netz als Koordinierungsaufgabe) und auf Landesebene (Radfernwege und radtouristische Landesnetze) unterschieden.

einen Ausschnitt der Karte 3 „Regional bedeutsame Radwanderwege“ (Karte 3 gesamt s. Materialband).

Insgesamt umfasst das Netz 20 Routen im Gebiet des Regionalverbandes. Von europaweiter Bedeutung ist der Iron Curtain Trail (EuroVelo Route 13), der Europaradweg R 1 (EuroVelo Route 2, D- Netz Route 3, N-Netz Route 11), von landesweiter Bedeutung darüber hinaus die Radfernwege des Niedersachsennetzes (N-Netz): der Weser-Harz-Heide-Radweg (N-Netz Route 5), der Aller-Radweg (N-Netz Route 7) und der West-Ost-Radfernweg (N-Netz-Route 10). Eine detailliertere Beschreibung der regional bedeutsamen Radwanderwege findet sich in Anlage D-2 im Materialband.

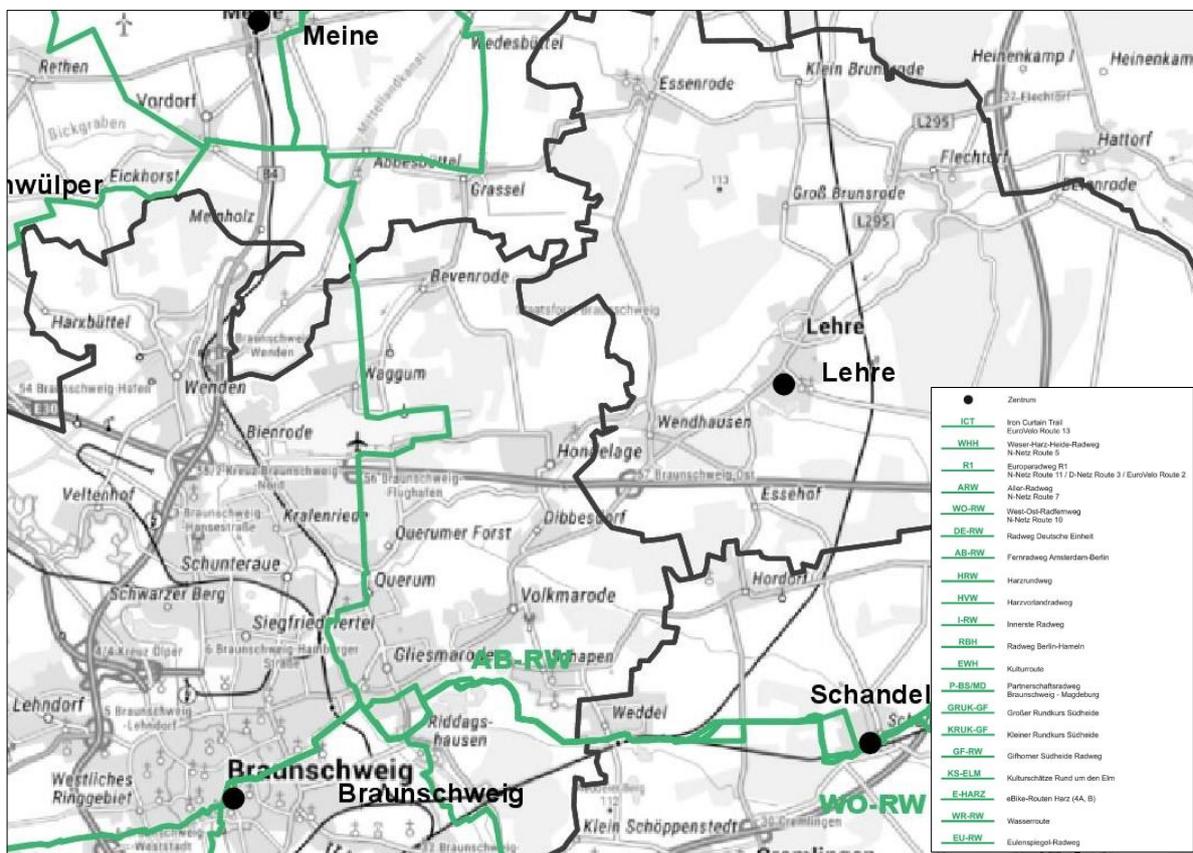


Abb. D 1-5: Ausschnitt Karte 3 Regional bedeutsame Radwanderwege (Quelle: Eigene Darstellung)

### Hierarchisierung des Netzes

Das Regionale Radverkehrsnetz (RRVN) ist zur Bewertung der Netzbedeutung der einzelnen Strecken und unter Berücksichtigung der Radverkehrspotenziale hierarchisch in Radschnellverbindungen (inkl. potenzielle Radschnellverbindungen), Radvorrangrouten und Basisnetz unterschieden worden. Diese Hierarchiestufen entsprechen der aktuellen Klassifikation der neuen Regelwerke (ERA, Entwurf 2021 und H RSV).

Radschnellverbindungen (RSV) und Radvorrangrouten (RVR) sind Verbindungen im Radverkehrsnetz, die den Zweck haben, bedeutende Quelle-Ziel-Potenziale des Alltagsradverkehrs

im Entfernungsbereich von etwa fünf Kilometern bis über 20 Kilometern für den Radverkehr zu erschließen. Beide Verbindungen stellen keine eigene Führungsform des Radverkehrs dar, sondern verwenden und kombinieren unterschiedliche Führungsformen. Vor dem Hintergrund einer stark steigenden Bedeutung von Elektrofahrrädern sollen auch neue Nutzerpotenziale für das Radfahren über vergleichsweise längere Distanzen erschlossen werden.

Radschnellverbindungen sollen

- Quelle-Ziel-Potenziale bedienen, die mindestens eine Prognoseverkehrsstärke von 2.000 Radfahrenden pro Werktag im Querschnitt erwarten lassen,
- in der Regel getrennt von Flächen anderer Verkehrsarten verlaufen und
- eine Mindestlänge von in der Regel fünf Kilometern aufweisen.

Für RVR bestehen keine zahlenmäßig definierten Anforderungen hinsichtlich des Potenzials und der Länge. Sie sollten jedoch auch eine hohe Radverkehrsstärke erreichen und eine eigenständige Verbindungsfunktion im Radverkehrsnetz besitzen (vgl. Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (FGSV 2021)).

#### Einsatzfälle Radschnellverbindungen (RVS) und Radvorrangrouten (RVR)

Quelle-Ziel-Relationen im Berufs- und Ausbildungsverkehr bis 15 Kilometer

- Stadtzentrum
- Arbeitsschwerpunkte (mehr als 1.000 Beschäftigte)
- Große Gewerbegebiete (gebündelte Arbeitsstätten)
- Versorgungsschwerpunkte
- Hochschulen
- ÖV-Verknüpfungspunkte, vor allem zum Schienenverkehr



Abb. D 1-6: Radschnellverbindung Frankfurt – Darmstadt



Abb. D 1-7: Radvorrangroute Krefeld

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie „Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Regionale e-Radschnellwege“<sup>10</sup> sind anhand einer Potenzialanalyse auf der Grundlage des Verkehrsmodells Korridore für potenzielle Radschnellverbindungen entwickelt worden. Für die vier Korridore mit den höchsten Potenzialen wurden mögliche Vorzugsvarianten entwickelt.

Diese vier Radschnellverbindungen wurden in ihrem Verlauf übernommen, Routenänderungen wurden nicht vorgenommen. Diese Aufgabe obliegt der weiteren Entwurfsplanung. Es sind die Verbindungen:

- Braunschweig – Wolfsburg
- Braunschweig – Vechelde
- Braunschweig – Salzgitter-Thiede
- Braunschweig – Wolfenbüttel

Die Machbarkeitsstudie „Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Regionale e-Radschnellwege“ hat ebenfalls Korridore für weitere potenzielle Radschnellverbindungen festgelegt. Die Linienführungen wurden im Rahmen der Arbeiten zum Masterplan 100 % Klimaschutz erstellt. Sie basieren auf der Überführung der Korridore in konkrete Linien für das Verkehrsmodell (erreicht werden sollte damit lediglich eine Berücksichtigung im Verkehrsmodell für die Szenarientwicklung) und legen keine konkreten Linienführungen fest.

Die acht potenziellen Radschnellverbindungen wurden anhand von fachlichen Kriterien zu möglichen Einsatzgrenzen (Verbindung Oberzentrum – Mittelzentrum, Verbindung Mittelzentrum – Mittelzentrum, Anbindung großer Arbeitsplatzschwerpunkte, Anbindung Radschnellverbindungen, Anbindung großer Uni-Standorte; Abb. D 1-8; vgl. Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (FGSV 2021)) überprüft und hierarchisiert in Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten oder beibehalten im Basisnetz. Die Überprüfung hat ebenfalls ergeben, dass die Verbindungen Goslar – Bad Harzburg und Gifhorn – Wolfsburg das Potenzial für eine Radschnellverbindung aufweisen.

Ferner wurden weitere regional bedeutsame Radverkehrsverbindungen (Basisnetz) aufgrund des festgestellten Potenzials als Radvorrangroute hochgestuft. Die fachlichen Kriterien orientieren sich an den Kriterien für Radschnellverbindungen (vgl. Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (FGSV 2021)). Die detaillierte Beschreibung der Radvorrangrouten und ihre Bewertung anhand der Kriterien ist in der Anlage C 3 im Materialband hinterlegt. Weitere Potenziale sind bei Detailplanungen zu eruieren.

Im Rahmen der RRVN-Entwicklung wurden die Streckenführungen mit dem Regionalen Radverkehrsnetz abgeglichen und Parallelführungen „beseitigt“.

---

<sup>10</sup> Planersocietät/Via eG (2017). Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Regionale e-Radschnellwege als Instrument zum Klimaschutz und zur Co2-Minderung Alltagsverkehr. Dortmund/Köln.

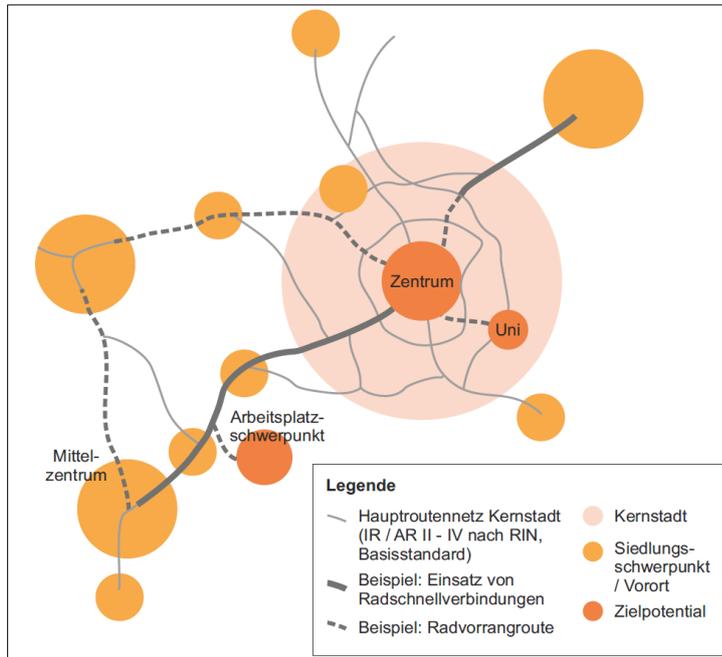


Abb. D 1-8: Beispiel für die Integration von RSV und RVR in ein Radverkehrsnetz (Quelle: FGSV 2021)

Das Ergebnis ist das Regionale Radverkehrsnetz (RRVN), differenziert nach Hierarchiestufen. Abb. D 1-9 zeigt einen Ausschnitt der Karte 6 „Regionales Radverkehrsnetz – Hierarchiestufen“ (Karte 6 gesamt s. Materialband). In der Karte 6 sind weiterhin „perspektivische Netzerweiterungen Basisnetz“ aufgenommen worden. Bei diesen Netzabschnitten des RRVN handelt es sich um Abschnitte, die entweder noch nicht existieren (Netzlücken mindern die Erreichbarkeiten) oder noch nicht oder nicht durchgängig befahrbar sind (z. B. Bundesstraße ohne Radweg erzeugen große Umwege oder unsichere Verkehrssituationen).

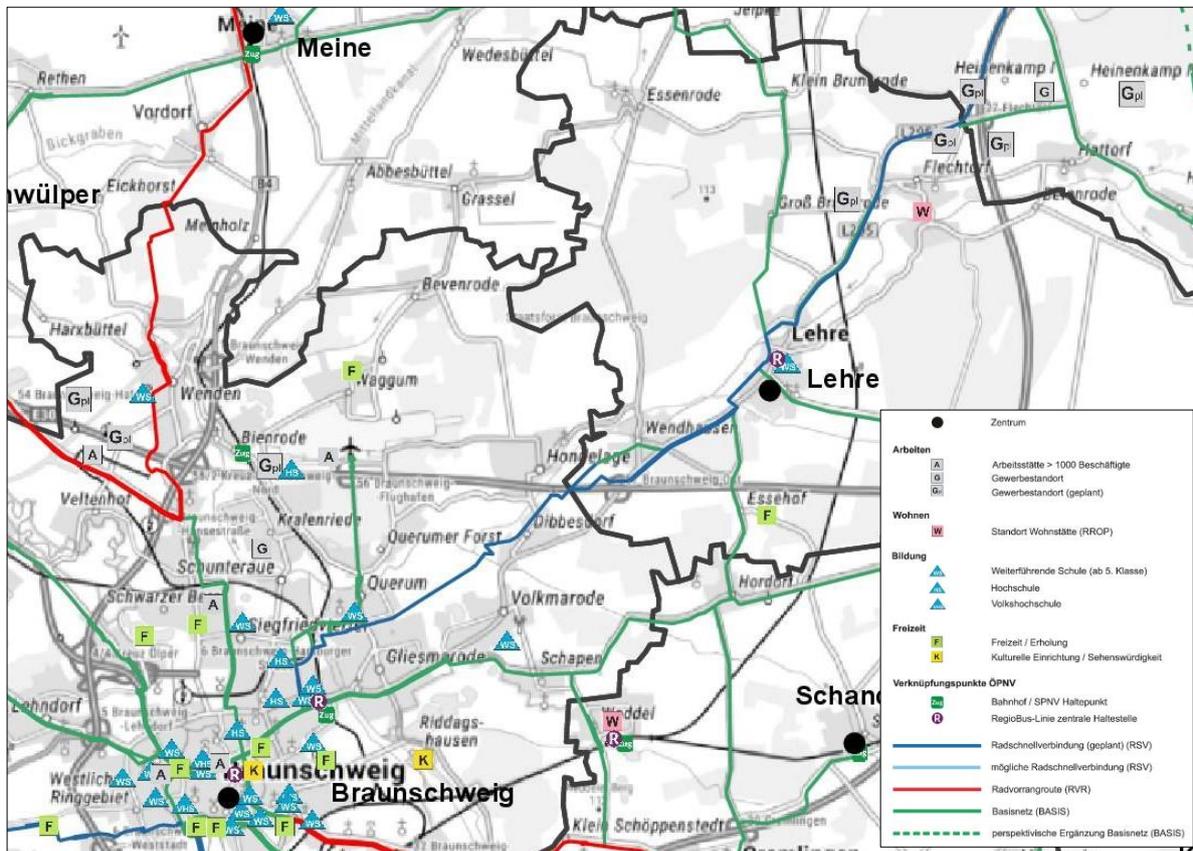


Abb. D 1-9: Auszug Karte 6 Regionales Radverkehrsnetz – Hierarchiestufen (Quelle: Eigene Darstellung)

## 1.2 Qualitätsstandards

Zur Qualitätssicherung des Regionalen Radverkehrsnetze (RRVN) sind Qualitätsstandards festgelegt worden. Die Grundlage bilden die Richtlinien und Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und neuere Entwicklungen (z. B. Entwurf ERA 2022, Forschungsergebnisse; s. Abb. D 1-10).

### Qualitätsstandards Regionales Radverkehrsnetz

Die nachstehenden Qualitätsstandards beziehen sich auf die Radverkehrsführung, die sichere Befahrbarkeit und Überquerbarkeit, die Breite der Radverkehrsanlagen und die Belagsqualität. Weitere Aspekte betreffen Beleuchtung, Wegweisung, Reinigung und Winterdienst. In die Qualitätsstandards sind die unterschiedlichen Anforderungen wichtiger Nutzungsgruppen einbezogen.

Ziel ist ein Qualitätsprodukt mit einheitlichem Ausbaustand, einheitlicher Wegweisung und Unterhaltung.

**Ausbaustandards**

- ganzjährige Befahrbarkeit (Alltagstauglichkeit)
- durchgängige Befahrbarkeit (auch für Sonderräder oder Räder mit Anhängern, Barrierefreiheit)
- Gewährleistung von Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h
- verkehrssichere Radverkehrsführungen in der Strecke und an Knotenpunkten
- sichere Übergänge innerorts/außerorts und an Übergängen zwischen verschiedenen Radverkehrsführungen
- möglichst geringe Steigungen
- mindestens Regelmaße nach ERA 2010 unter Berücksichtigung der aktuellen Überarbeitung
- Akzeptanz von niedrigeren Breiten bei der Bewertung bestehender RVA (nicht bei Neubau) mit geringem Radverkehrsaufkommen
- innerorts richtungstreu: also beide Fahrrichtungen getrennt und getrennt vom Fußverkehr
- möglichst Prüfung der Bevorrechtigung des Radverkehrs
- Gewährleistung des subjektiven Sicherheitsempfindens
- Belag: allwettertauglich (Asphalt/Beton oder ggf. ungefastes Pflaster (innerorts))

**Geeignete Führungsformen**

- Innerorts:
  - Mischverkehr, Fahrradstraße
  - straßenbegleitend möglichst richtungstreu Führung (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, duale Führung) und getrennt vom Fußverkehr
  - selbstständige Wegverbindung (bei geeigneter Lage)
- Außerorts:
  - straßenbegleitend gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr bzw. im Einrichtungsverkehr
  - Wirtschaftswege (bei geeigneter Lage)
  - selbstständige Wegverbindung (bei geeigneter Lage)

**Querungssicherung (Querungsstellen, Knotenpunkte)**

- Erforderlichkeit einer Querungshilfe gemäß Kriterien ERA 2010 (Ortslage, z. B. auch im Bereich von Ortseinfahrten, Kfz-Verkehrsstärke und Geschwindigkeit, Anteil Schwerverkehr)
- Ermittlung Erforderlichkeit einer Querungshilfe:
  - innerorts, Tempo 50 bei > 5.000 Kfz/Tag (Möglichkeit der Reduzierung auf 4.000 Kfz/Tag, Prüfung ab 2.500 Kfz/Tag)
  - außerorts, Tempo 70 bei > 2.500 Kfz/Tag
- Art der Querungshilfe
  - Mittelinsel oder andere bauliche/markierungstechnische Lösungen
  - Berücksichtigung ausreichender Aufstellflächen auch für Sonderräder oder Räder mit Anhängern
- Berücksichtigung der einsehbaren Linienführung bzw. Sichtverhältnisse an der Querungsstelle / am Knotenpunkt

- Prüfung der Erforderlichkeit von Lichtsignalanlagen gemäß Kriterien RILSA

#### Weitere Standards

- regelmäßige Reinigung (Regelung/Festlegung zwischen Baulastträgern erforderlich)
- Berücksichtigung im Winterdienstplan (Regelung/Festlegung zwischen Baulastträgern erforderlich)
- Beleuchtung (außerorts ggf. Bodenelemente oder reflektierende Markierungen)
- Wegweisung (nach FGSV-Standard)
- Verknüpfung mit dem ÖPNV (u. a. FGSV-Standard, NVP 2020)

Abb. D 1-10: Übersicht Qualitätsstandards Regionales Radverkehrsnetz

### Breiten von Radverkehrsanlagen Regionales Radverkehrsnetz (RRVN)

Für den Neubau sind grundsätzlich die Regemaße (Breiten) der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) anzuwenden (Basisstandard BASIS). Sie sollten auch für die Bestandsverbesserung zugrunde gelegt werden. Bei Strecken mit hoher Netzbedeutung (Radvorrangrouten RVR, potenzielle Radschnellverbindungen) sollte ein höherer Standard angewendet werden (Tab. D 1-3).

Bei einem Teil der Strecken des Regionalen Radverkehrsnetzes kann für bestehende Radwege eine Unterschreitung des Standards hingenommen werden, solange sie für die heutige Radverkehrsstärke eine akzeptable Breite aufweisen. Langfristig sollten auch diese Strecken dem Basisstandard entsprechen.

	Art der RVA	Radschnell- verbindung (RSV)	Radvorrang- route (RVR)	Basisnetz (BASIS)
innerorts	1-Richtungs-Radweg	3,00 m	2,50 m	2,00 m
	2-Richtungs-Radweg (beidseitig)	nicht vorgesehen	2,50 m	2,50 m
	2-Richtungs-Radweg (einseitig)	4,00 m	3,00 m	3,00 m
	gem. Geh-/Radweg (1-Richtung)	nicht vorgesehen	3,00 m	3,00 m
	gem. Geh-/Radweg (2-Richtung)	nicht vorgesehen	> 3,00 m	3,00 m
	Gehweg, RV frei (1-Richtung)	nicht vorgesehen	nicht vorgesehen	2,50 m
	Gehweg, RV frei (2-Richtung)	nicht vorgesehen	nicht vorgesehen	2,50 m
	Schutzstreifen	nicht vorgesehen	2,00 m	1,50 m

	Radfahrstreifen (inkl. linker Breitstrich)	3,25 m	2,50 m	2,25 m
	selbstständig geführter Radweg	4,00 m	3,00 m	2,50 m
<b>außerorts</b>	gem. Geh-/Radweg (2-Richtung)	5,00 m	3,00 m	2,50 m
	Gehweg, RV frei (2-Richtung)	nicht vorgesehen	3,00 m	2,50 m
	selbstständige Wegeverbindung	4,00 m	3,00 m	2,50 m
	Wirtschaftsweg	5,00 m	4,00 m + Ausweichstellen	4,00 m

Tab. D 1-3: Breitenangaben für Radverkehrsanlagen (Qualitätsstandard RRVN)  
(Quelle: FGSV 2021)

Eine detaillierte Übersicht der Qualitätsstandards nach den drei Hierarchiestufen RSV, RVR und BASIS und gelistet nach den Kriterien Wegeführung/Direktheit, objektive und subjektive Sicherheit, Oberflächenbeschaffenheit, Barrierefreiheit, Beleuchtung, Wegweisung und Räum- und Kehrdienst befindet sich in Anlage D-4 im Materialband.

### Touristische Radinfrastruktur

Auch für die touristische Radinfrastruktur gelten die oben genannten Qualitätsstandards, wenn die touristischen Radrouten Bestandteil des RRVN sind.

Für die touristischen Radrouten ist neben der qualitätvollen Infrastruktur auch die Vermarktung von Bedeutung. Der ADFC hat dazu ein Bewertungsverfahren mit Zertifizierung für Radfernwege über 100 Kilometer Länge entwickelt. Die Kriterien und Gewichtung des ADFC zur Zertifizierung als „ADFC Qualitätsroute“ mit bis zu fünf Sternen sind der Tab. D 1-4 zu entnehmen.

Kriterien	Qualitätsstandards	Gewichtung
Komfortable Befahrbarkeit	optimal > 3 m Breite, mind. 2 m Breite	15 %
Oberfläche	glatte und allwettertaugliche Oberfläche	15 %
Wegweisung	vollständig vorgabenkonforme Wegweisung nach FGSV-Standard	15 %
Routenführung	abwechslungsreiche Routenführung, Vermeiden von Umwegen und Höhenmetern	5 %
Sicherheit/Verkehrsbelastung	möglichst autofrei als selbstständig geführter, separater Radweg, Verkehrsbelastung bei Führung im Straßenraum < 3.000 Kfz/Tag	20 %

Touristische Infrastruktur	mind. alle 30 km ein Beherbergungsbetrieb, Gastronomie mind. alle 5 km, Infotafeln, nutzungsgerechte Fahrradabstellanlagen, Spiel- und Rastplätze, Schutzhütten	15 %
Anbindung an ÖPNV	Erreichbarkeit mit Bahnverkehr und Fahrradmitnahme mind. drei Mal täglich	5 %
Vermarktung	Radtourenbuch/topografische Karte, Übernachtungsverzeichnis, Pauschalen, Events, Internetauftritt	10 %

Tab. D 1-4: Kriterien und Gewichtung eines Radfernweges als Qualitätsradroute (ADFC – Qualitätsstandard; Quelle: Eigene Zusammenstellung)

Diese Kriterien sollten an die regional bedeutsamen Radwanderwege mit landesweiter und europaweiter Bedeutung angelegt werden (Abb. D 1-5; s. auch Kap. E 5.3).

Für die regional bedeutsamen Radwanderwege sollten neben den Qualitätsstandards der Infrastruktur themenspezifische oder auch ergänzende Standards herangezogen werden. Dazu gehören beispielsweise der Partnerschaftsweg Braunschweig – Magdeburg, die Kulturroute oder der Eulenspiegel-Radweg (Abb. D 1-5; s. auch Kap. E 5.3). Die nachstehende Übersicht nennt Qualitätsstandards für Themenrouten, die bei Konzeption oder Bewertung einer Route herangezogen werden sollten.

#### Qualitätsstandards für Themenrouten

- Themeneinhaltung und kontinuierlicher Themenbezug entlang der Route,
- gute Erreichbarkeit und räumliche Nähe der thematischen Attraktionen zueinander, um den kontinuierlichen Themenbezug zu gewährleisten,
- Länge (Mindestlänge 20 bis 25 km, d. h. ca. Halbtages- bzw. Tagestour),
- gute Wegebeschaffenheit (s. Basisstandard),
- objektive und subjektive Sicherheit (s. Basisstandard),
- Verknüpfung mit dem ÖPNV und größeren Parkplätzen,
- Berücksichtigung vorhandener Radwanderwege (z. B. Radfernwege, überregionale Radrouten, regionale Radrouten),
- Kombinationsmöglichkeiten miteinander und Verknüpfung mit dem Regionalen Radverkehrsnetz,
- Vorhandensein touristischer Begleitinfrastruktur (Rastplätze, Infotafeln, Abstellanlagen mit der Möglichkeit, Fahrrad (und Gepäck) diebstahlsicher unterzubringen),
- Vorhandensein weiterer touristischer Infrastruktur (z. B. Gastronomie, Hotel),
- attraktive Wegeführung zu bzw. Anbindung an touristische(n) Highlights und Freizeitziele(n),
- Darstellung in Radwanderkarten,
- (eigener) Internet-Auftritt.

Quelle: Eigene Zusammenstellung

## **2. Methodik der Bestandsanalyse**

Ein Schwerpunkt im Regionalen Radverkehrskonzept liegt auf der Ermittlung der vorhandenen Bestandsinfrastruktur im Regionalen Radverkehrsnetz. Die bestehende Radverkehrsinfrastruktur im Radverkehrsnetz wurde anhand einer detaillierten Vor-Ort-Aufnahme dokumentiert. Die erfassten Daten (Bestandsdaten) wurden in einer digitalen Datenbank aufbereitet und durch weitere Daten (z. B. zu Kfz-Stärken) ergänzt und mit Standards abgeglichen. Daraus resultieren Maßnahmenvorschläge, die ebenfalls in der Datenbank hinterlegt sind. Auf Basis dieser umfangreichen Datenbank können GIS-Anwendungen erzeugt oder Planungen vor Ort unterstützt werden.

### **2.1 Bestandserfassung und Bewertungsmethodik**

Das erarbeitete und abgestimmte Regionale Radverkehrsnetz für den Großraum Braunschweig (s. Kap. D 1) wurde im Herbst und Winter 2020/2021 von geschultem Personal mit dem Fahrrad anhand abgestimmter Attribute befahren. Bei beidseitig vorhandener Radverkehrsinfrastruktur (z. B. richtungstreue Radwege auf beiden Seiten) wurden die entsprechenden Abschnitte in beide Richtungen befahren und dokumentiert. Bei perspektivischen Verbindungen wurden nur die heute bereits nutzbaren Abschnitte vor Ort geprüft.

Die Aufnahme des Bestands zur Radverkehrsinfrastruktur sowie erste Einordnungen punktueller Mängel und Konfliktstellen erfolgten mithilfe digitaler Checklisten (s. Anlage C-5 im Materialband), welche über ein mobiles GIS-System direkt vor Ort ausgefüllt wurden. Generelle Aspekte, die nicht vor Ort erfasst werden konnten (z. B. Kfz-Stärken, Baulastträger), wurden im Nachgang in das System eingepflegt. Die Inhalte der Checklisten wurden mit dem Regionalverband im Vorfeld der Befahrungen abgestimmt. Zusätzlich wurde eine detaillierte Fotodokumentation mit GPS-Kameras durchgeführt, sodass der Bestand sowie die Mängel im Anschluss einfach verortet werden konnten.

Bereits vor Ort wurden die Strecken in unterschiedliche Bewertungsabschnitte eingeteilt. Ein Bewertungsabschnitt umfasst dabei eine Radverkehrsführung in einheitlicher Charakteristik. Bei Änderung grundlegender Merkmale (Radverkehrsführung, Straßencharakter, Ortslage, Klassifizierung etc.) wurde ein neuer Abschnitt gebildet. Abschnitte entlang einer klassifizierten Straße wurden nicht an den Gemeindegrenzen getrennt, um großräumige Verbindungen, die in der Baulast eines den Gemeinden übergeordneten Trägers liegen, als Ganzes zu betrachten.

Im Nachgang der Befahrung erfolgte eine erste Bewertung des vor Ort erfassten Bestands sowie die Ableitung erster Hinweise auf Handlungsbedarf zur Ertüchtigung der Verbindung. Maßstab für diese Bestandsbewertung und die Hinweise auf Handlungsbedarf stellen Qualitätsstandards, Stand der Technik oder auch Anforderungen der Radfahrer\*innen dar (vgl. Kap. D 3).

## **2.2 Datenbank**

Alle erhobenen Daten zur Wegeinfrastruktur, den festgestellten Mängeln sowie die abgeleiteten Handlungsbedarfe sind in einer digitalen Datenbank zusammengeführt. Die Datenbank liegt im shapefile der Linien des Radverkehrsnetzes als Attributtabelle vor.

### **Überblick, Struktur und Aufbau**

Die Datenbank besteht in ihrer Grundstruktur aus der Attributtabelle der georeferenzierten Linien des Radverkehrsnetzes, in der alle Bestandsdaten sowie Aussagen zu festgestellten Mängeln bzw. die abgeleiteten Maßnahmen aufgeführt sind. Alle Informationen zu einem Bewertungsabschnitt sind in einer Zeile aufgeführt.

Durch die Verknüpfung der erhobenen Daten mit den georeferenzierten Linien im GIS-System können für jeden Abschnitt separate Maßnahmendatenblätter (PDF-Format) ausgegeben werden. Für jeden Abschnitt finden sich relevante Daten auf einem jeweils einseitigen Maßnahmendatenblatt. Die Inhalte des Datenblattes geben zum einen die Bestandssituation wieder, zeigen aber auch die Mängel und Handlungsempfehlungen auf. Zudem ist zur einfacheren Verortung des Abschnitts mindestens ein Foto sowie ein Ausschnitt aus dem Netzplan hinterlegt. Insgesamt sind in der Datenbank über 3.200 bewertete Abschnitte enthalten. Ein Filtern nach Attributen wie z. B. Kommune oder Straßenkategorie ist möglich.

Das regionale Radverkehrsnetz ist zudem als georeferenziertes und richtungstreuere Linienshape (GIS-shape) vorhanden. Dabei entsprechen die Abschnitte des Linienshapes den Bewertungsabschnitten der Datenbank. Über die Bezeichnung der Abschnitte ist das Linienshape mit der Datenbank verknüpft, sodass die Daten den Abschnitten auch in einem Übersichtsplan zugeordnet werden können.

### **Datenerfassung und Grundzüge der Datenbank**

Jeder Abschnitt der Datenbank hat eine eigene Abschnittsnummer erhalten, die auf die Zugehörigkeit zur Kommune schließen lässt (Abschnitt „GOS001“ liegt innerhalb des Gemeindegebiets Goslar; Abb. D 2-1). Diese Abschnittsnummer findet sich auch im GIS-Shape zum regionalen Radverkehrsnetz wieder. Die Verortung kann somit über die Abschnittsnummer im GIS sowie über die in der Datenbank integrierte Beschreibung des Abschnitts (Straßenname, Lage) stattfinden.



Abb. D 2-1: Ausschnitt aus dem Netzplan mit Abschnittsnummer (Bsp. „GOS001“)

Alle vor Ort aufgenommenen Bestandsdaten (u. a. Straßenkategorie, Art der Radverkehrsführung, Breite der Radverkehrsanlage, Belag) sind in die Datenbank übertragen.

Zusätzlich zu den vor Ort aufgenommenen Daten wurden weitere Daten ergänzt. Dazu gehörten z. B. die Kfz-Stärken an Werktagen für das gesamte Netz<sup>11</sup>, die aus dem vorliegenden Verkehrsmodell<sup>12</sup> in die Datenbank integriert wurden.

Neben den Lage- und Bestandsdaten sind in der Datenbank auch die sich aus dem Bestand ergebenden Strecken- und Punktmängel aufgeführt. Möglichst automatisiert wurden die Handlungsempfehlungen für die Strecken mit festgestellten Mängeln abgeleitet. So kann z. B. der Mangel „Radverkehrsanlage in unzureichender Breite“ anhand der Bestandsbreite sowie der Ortslage und der Qualitätsstandards (vgl. Kap. D 3) ermittelt werden. Weitere Mängel (z. B. fehlende subjektive Sicherheit) wurden manuell ergänzt, auf Basis der Beobachtungen und Einschätzungen vor Ort.

Die automatisierten Empfehlungen wurden abschließend auf Plausibilität geprüft und ggf. angepasst, z. B. bei offensichtlich geringen Flächenverfügbarkeiten durch geringe Straßenraumquerschnitte im Bestand.

<sup>11</sup> Kfz-Stärken liegen im Verkehrsmodell für Strecken mit DTV > 1.000 Kfz/Tag vor. Strecken, für die keine Daten im Verkehrsmodell vorliegen, wurden als Strecken mit DTV < 1.000 Kfz/Tag gekennzeichnet.

<sup>12</sup> Verkehrsmodell Großraum Braunschweig. Analysefall 2016 und Prognose 2030. Im Auftrag des Regionalverbandes Großraum Braunschweig. WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH-Braunschweig, 2018.

Goslar (LK Goslar)		L 510	
			
<b>Allgemein</b>		<b>Bestand</b>	
Strecke von	Ortseingang Weddigen	Breite	-
Strecke bis	B 82	Parken	Längsparken beidseitig
Abschnittsnummer	GOS002	Belag & Zustand	Asphalt   gut
Länge	1.050 m	Beleuchtung	vorhanden
Klassifizierung	Landesstraße	Vzul [in km/h]	50
Ortslage	innerorts	DTV [werktags]	7.500
Baulastträger	Land Niedersachsen		
Steigung	leicht		
Führungsform	Mischverkehr		
Mängel	fehlende Radverkehrsanlage innerorts		
<b>Planung</b>			
Maßnahme	Markierungslösung, Neubau einer Radverkehrsanlage gemäß Qualitätsstandards des RRVK oder Geschwindigkeitsreduzierung prüfen		
Netzhierarchie	Basisnetz		
Priorität	1		
Stand 14.12.2021		Regionales Radverkehrskonzept Großraum Braunschweig (RRVK)	
			

Abb. D 2-2: Beispiel: Maßnahmendatenblatt des Abschnitts GOS001

### 3. Bewertung des regionalen Netzes (RRVN)

Die bestehende Radverkehrsführung des im Rahmen des RRVK entwickelten und abgestimmten Regionalen Radverkehrsnetzes umfasst insgesamt eine Länge von 4.039,6 Kilometern Wegeinfrastruktur<sup>13</sup>. Die Mehrlänge gegenüber der Gesamtnetzlänge kommt durch zahlreiche Abschnitte mit beidseitig unterschiedlicher Radverkehrsführung zustande. Die Radinfrastruktur wurde im gesamten Netz erfasst und in der Datenbank dokumentiert. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Aufteilung der Netzbestandteile nach Landkreis bzw. kreisfreier Stadt im Verbandsgebiet.

<sup>13</sup> Das Regionale Radverkehrsnetz hat eine Länge von 2.303 Kilometern. Die Länge von 4.039,6 Kilometern ergibt sich, da z. B. bei beidseitigen Radverkehrsanlagen beide Seiten abgefahren wurden.

Landkreis / Kreisfreie Stadt	Länge in km	in %
Stadt Braunschweig	214,2	5,3 %
Landkreis Gifhorn	1.085,4	26,9 %
Landkreis Goslar	732,2	18,1 %
Landkreis Helmstedt	445,5	11,0 %
Landkreis Peine	466,5	11,5 %
Stadt Salzgitter	243,4	6,0 %
Landkreis Wolfenbüttel	598,4	14,8 %
Stadt Wolfsburg	254,0	6,3 %
<b>Gesamtlänge</b>	<b>4.039,6</b>	<b>100 %</b>

Tab. D 3-1: Übersicht Netzbestandteile nach Kreis bzw. kreisfreier Stadt

Die vorhandenen Radverkehrsführungen sind in der Karte 7 „Radverkehrsführung“ dargestellt und im Handlungsfeld 1.1 näher beschrieben (s. Kap. E 1).

Nach den aufgezeigten Grundsätzen zur Hierarchisierung (vgl. Kap. D 1) wurde das Radverkehrsnetz in drei Hierarchiestufen (Basisnetz, Radvorrangroute, Radschnellverbindung) ein-

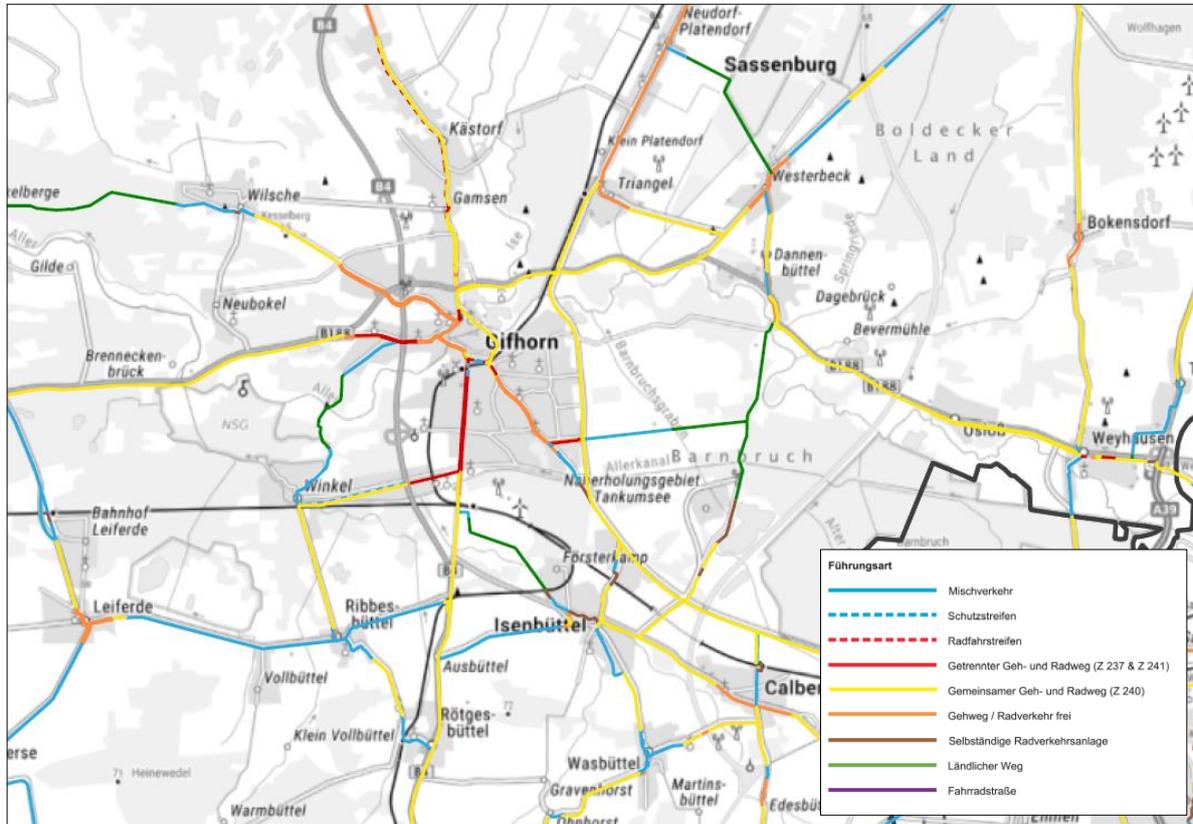


Abb. D 3-1: Auszug Karte 7 Radverkehrsführung (Quelle: Eigene Darstellung)

geteilt. Der überwiegende Teil des Netzes wird dabei als Basisnetz eingestuft. Bei den Radschnellverbindungen werden solche unterschieden, die bereits als Radschnellverbindung definiert sind und solche, die mögliche Potenziale dafür aufweisen. Die perspektivischen Wegeverbindungen stellen Verbindungen dar, die derzeit noch nicht existieren, wohl aber zur Anbindung wichtiger Quellen und Ziele des Radverkehrs sinnvoll wären.

Netzhierarchie gesamt	Länge in km	in %
Basisnetz	3.654,8	90,5 %
Mögliche Radschnellverbindung	47,2	1,2 %
Perspektivische Wegeverbindung	12,0	0,3 %
Radschnellverbindung	111,7	2,8 %
Radvorrangroute	213,9	5,3 %
<b>Gesamtlänge</b>	<b>4.039,6</b>	<b>100 %</b>

Tab. D 3-2: Übersicht Netzstruktur

Eine Übersicht des hierarchisierten, den Verbandgliedern zugeordneten Netzes ist in der nachstehenden Tabelle zu finden (siehe Tab. D 3-3).

Landkreis, Kreisfreie Stadt	Netzhierarchie	Länge in km	in %
Stadt Braunschweig	Basisnetz	128,2	59,8 %
	Radvorrangroute	35,8	16,7 %
	mögliche Radschnellverbindung	-	-
	Radschnellverbindung	50,3	23,5 %
Landkreis Gifhorn	Basisnetz	1.036,3	95,5 %
	Radvorrangroute	34,9	3,2 %
	mögliche Radschnellverbindung	14,2	1,3 %
	Radschnellverbindung	-	-
Landkreis Goslar	Basisnetz	709,6	96,9 %
	Radvorrangroute	-	-
	mögliche Radschnellverbindung	22,6	3,1 %
	Radschnellverbindung	-	-
Landkreis Helmstedt	Basisnetz	421,1	94,5 %
	Radvorrangroute	-	-
	mögliche Radschnellverbindung	-	-
	Radschnellverbindung	24,4	5,5 %
Landkreis Peine	Basisnetz	392,4	84,1 %
	Radvorrangroute	60,0	12,9 %
	mögliche Radschnellverbindung	-	-
	Radschnellverbindung	14,2	3,0 %
Stadt Salzgitter	Basisnetz	174,6	71,7 %
	Radvorrangroute	61,6	25,3 %

	mögliche Radschnellverbindung	-	-
	Radschnellverbindung	7,2	3,0 %
Landkreis Wolfenbüttel	Basisnetz	572,3	95,6 %
	Radvorrangroute	21,7	3,6 %
	mögliche Radschnellverbindung	-	-
	Radschnellverbindung	4,4	0,7 %
Stadt Wolfsburg	Basisnetz	232,3	91,5 %
	Radvorrangroute	-	-
	mögliche Radschnellverbindung	10,5	4,1 %
	Radschnellverbindung	11,3	4,4 %

Tab. D 3-3: Übersicht Netzhierarchien in den Kreisen und kreisfreien Städten

Die Wegeinfrastruktur zum Radfahren im Netz wurde gemäß Qualitätsstandards und hinsichtlich der Nutzbarkeit bewertet und in drei Bewertungskategorien eingestuft:

- **Gut:**  
Als „gut“ nutzbar wurden alle Abschnitte ohne Mangel (gemäß der Qualitätsstandards) oder mit nur leicht eingeschränkter Belagsqualität bewertet.
- **Mittel:**  
Als „mittel“ nutzbar wurden Abschnitte mit einer nur maximal 10 % zu schmalen Radverkehrsanlage oder erheblich eingeschränkter Belagsqualität bewertet.  
  
Auch Abschnitte, deren Handlungsbedarfe mit „Im Einzelfall prüfen“ bewertet wurden, erhielten die Bewertung „mittel“. Hierzu zählen vor allem Abschnitte, bei denen die Möglichkeit eines Aus-/Neubaus einer den Qualitätsstandards entsprechenden Radverkehrsanlage noch näher im Detail geprüft werden muss bzw. alternativ eine Markierungslösung oder Geschwindigkeitsreduzierung und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr empfohlen wurde.
- **Schlecht:**  
Als „schlecht“ nutzbar wurden Abschnitte mit Radverkehrsanlagen bewertet, deren Breiten mehr als 10 % unterhalb der Qualitätsstandards liegen oder deren Belagsqualität als „nicht nutzbar“ eingestuft wurde. Auch Abschnitte mit fehlenden Radverkehrsanlagen (trotz festgestellter Notwendigkeit) erhielten die Bewertung „schlecht“ nutzbar.

Die Bewertung der Nutzbarkeit ist in der Karte 8 dargestellt (Abb. D 3-2 / Anlage Karte 8 im Materialband).



Abb. D 3-2: Auszug Karte 8 Bewertung der Nutzbarkeit (Quelle: Eigene Darstellung)

Mit „gut“ wurden alle im Netz enthaltenen Fahrradstraßen oder freigegebenen Fußgängerzonen bewertet. Vielfach sind auch Mischverkehrsführungen als verträglich eingestuft und mit „gut“ bewertet worden. Zahlreiche getrennte Geh- und Radwege, Radfahr- und Schutzstreifen oder für den Radverkehr freigegebene Gehwege wurden als „mittel“ nutzbar bewertet. Bei den als „schlecht“ nutzbar bewerteten Abschnitten sind vor allem die selbstständigen Wegeverbindungen oder ländlichen Wege zu nennen, die in ihrer Breite oder der Belagsqualität häufig nicht den Qualitätsstandards des RRVK entsprechen.

Einen Überblick zur Nutzbarkeit der Abschnitte des Regionalen Netzes nach Art der Radverkehrsführung gibt die nachfolgende Tabelle.

Radverkehrsführung	Länge		Nutzbarkeit					
			Gut		Mittel		Schlecht	
	m	%	m	%	m	%	m	%
Perspektivische Netzergänzung	17.920	0,44 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
Fahrradstraße	10.440	0,26 %	10440	100,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
Fußgängerzone	1.500	0,04 %	1500	100,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
Gehweg	570	0,01 %	0	0,0 %	0	0,0 %	570	100,0 %
Gehweg/Radverkehr frei	209.300	5,18 %	38830	18,6 %	81930	39,1 %	88540	42,3 %
gem. Geh-/ Radweg (Z 240)	1.382.500	34,22 %	122290	8,8 %	291920	21,1 %	968290	70,0 %
gem. Geh-/ Radweg o. Benutzungspflicht	420	0,01 %	0	0,0 %	0	0,0 %	420	100,0 %
getr. Geh-/ Radweg (Z 241)	175.940	4,36 %	9340	5,3 %	56540	32,1 %	110060	62,6 %
Ländlicher Weg	265.120	6,56 %	16600	6,3 %	22130	8,3 %	226390	85,4 %
Mischverkehr	1.704.080	42,18 %	606290	35,6 %	364440	21,4 %	732760	43,0 %
Radfahrstreifen	20.590	0,51 %	770	3,7 %	1640	8,0 %	18180	88,3 %
Radweg (Z 237)	16.360	0,40 %	4650	28,4 %	4880	29,8 %	6830	41,7 %
Radweg o. Benutzungspflicht	85.490	2,12 %	1670	2,0 %	14480	16,9 %	69340	81,1 %
Schutzstreifen	30.960	0,77 %	2970	9,6 %	18880	61,0 %	9110	29,4 %
Selbstständige Wegeverbindung	118.410	2,93 %	15080	12,7 %	12410	10,5 %	90920	76,8 %
<b>GESAMT</b>	<b>4.039.600</b>	<b>100 %</b>	<b>830.430</b>	<b>20,6 %</b>	<b>869.250</b>	<b>21,5 %</b>	<b>2.321.410</b>	<b>57,5 %</b>

Tab. D 3-4: Übersicht zur Bewertung der Nutzbarkeit nach Art der Radverkehrsführung

Neben den linienhaften Mängeln wurden in der Datenbank auch punktuelle Mängel (z. B. Pöller mit unzureichender Durchlassbreite) dokumentiert.

Gut die Hälfte der Verbindungen im Regionalen Radverkehrsnetz entsprechen nicht den vorgegebenen hohen Qualitätsstandards. Demgegenüber stehen jedoch 21 % bereits heute als „gut“ nutzbare und knapp 22 % bereits heute als „mittel“ nutzbar bewertete Abschnitte auf einer Gesamtlänge von ca. 1.700 Kilometern Netzlänge.

## E Handlungsfelder der koordinierten Radverkehrsförderung

Das Regionale Radverkehrskonzept (RRVK) gibt Empfehlungen für eine gesamtheitliche Strategie zur Förderung des Radverkehrs im Verbandsgebiet.

Die Handlungsfelder der koordinierten Radverkehrsförderung im Verbandsgebiet sind Infrastruktur, Verknüpfung mit anderen Verkehrssystemen, Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit, Strukturen und Förderung, Mobilitätsmanagement und Kommunikation, jeweils gegliedert nach Themenbereichen (Abb. E-1).

Die Handlungsfelder orientieren sich an den Handlungsfeldern des Nationalen Radverkehrsplans, sie decken auch Themenfelder ab, die vielfach nicht unmittelbar mit dem Radverkehr in Verbindung gebracht werden (BMVI 2021).

1 Infrastruktur	Regionales Radverkehrsnetz
	Fahrradparken
	Wegweisung
2 Verknüpfung mit anderen Verkehrssystemen	Bike+Ride
	Fahrradmitnahme
	Fahrradverleihsystem
	Zugänge, Tarife, Service
3 Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit	Verkehrssicherheit (objektiv)
	Verkehrssicherheit (subjektiv)
	Mobilitätskompetenz
4 Strukturen und Förderung	Strukturen der Zusammenarbeit
	Finanzierung und Fördermöglichkeiten
5 Mobilitätsmanagement und Kommunikation	Öffentlichkeitsarbeit
	Mobilitätsmanagement
	Radtourismus und Freizeitradverkehr

Abb. E-1: Übersicht Handlungsfelder

Die insgesamt 15 Themen der Handlungsfelder sind einheitlich aufgebaut: Leitsatz, thematische Einführung, Leitziel(e), Status quo (Situation im Verbandsgebiet, Best Practice aus dem Großraum Braunschweig oder der Republik), Handlungsempfehlungen.

Die den Handlungsfeldern zugeordneten Maßnahmen werden in Schlüsselmaßnahmen und weitere Maßnahmen/Aktivitäten unterteilt. Die Anzahl in den einzelnen Kapiteln ist unterschiedlich. Schlüsselmaßnahmen sind Maßnahmen von übergeordneter Priorität zur Erreichung der Leitziele, weitere Maßnahmen/Aktivitäten sind zur Erreichung der Leitziele von Bedeutung.

Die einzelnen Maßnahmen sind mit dem angestrebten Zeithorizont für die Umsetzung und einer groben Einschätzung des erforderlichen Finanzbedarfs für die Umsetzung hinterlegt. Einige Maßnahmen sind Aufgaben, die über eine längere Zeitspanne zu betreiben sind.

Einzelne Maßnahmen können zur Erreichung mehrerer Ziele beitragen und werden daher in mehreren Handlungsfeldern aufgegriffen. Die Formulierung der Handlungsempfehlungen sind an das Thema des jeweiligen Handlungsfeldes angepasst.

Nachstehend die Erläuterung für Zeithorizont und Finanzbedarf der Handlungsempfehlungen:

Zeithorizont		Finanzbedarf	
Kurzfristig bis 2023		Geringfügig unter 100.000 €	€
Mittelfristig bis 2027		Gering 100 – 500.000 €	€€
Langfristig nach 2027		Mittel 500.000 – 3 Mio. €	€€€
Daueraufgabe		Hoch über 3 Mio. €	€€€€

## 1. Infrastruktur

Für die Förderung des Alltagsradverkehrs besitzt der Bereich der Infrastruktur eine wichtige Funktion. Betrachtet werden dabei die Themen Radverkehrsnetze, Wegeinfrastruktur sowie Fahrradparken und Wegweisung.

### 1.1 Regionales Radverkehrsnetz

*„Sicher, komfortabel und direkt ans Ziel“*

#### Einführung

Regionale und kommunale Radverkehrsnetze haben für den Alltagsradverkehr eine herausgehobene Bedeutung. Sie bieten die Grundlage für ein attraktives Mobilitätsangebot bzw. zur Nutzung des Fahrrades zum Erreichen regional bedeutsamer Ziele (Ortsmitten, Bahnhöfe, Schulen etc.). Mit der Ertüchtigung des Regionalen Radverkehrsnetzes wird die Erreichbarkeit von wirtschaftlichen, sozialen oder kulturellen Einrichtungen und Zielen mit dem Fahrrad sichergestellt und somit ein wesentlicher Beitrag zur Daseinsvorsorge, (sozialen) Teilhabe und Mobilitätswende geliefert.

Die Konzeption des Regionalen Radverkehrsnetzes erfolgte als regionale Aufgabe baulastträgerunabhängig. Dabei entwickelte der Regionalverband die Grundstruktur und stimmte diese mit den Akteuren ab. Damit das Netz die beschriebenen Ziele erfüllen kann und in der Gesamtheit einen Wert entwickelt, ist es erforderlich, dass Landkreise, Städte und Gemeinden diese Verbindungen als Basis übernehmen und sie verdichten, indem sie ihre kommunalen Netze daran anknüpfen. Die kommunalen Netze binden dabei die innergemeindlichen bzw. kreisweit relevanten Ziele an. Darüber hinaus werden auch touristische Routen in den Netzkonzeptionen berücksichtigt.

Der Radverkehr soll im gesamten Großraum Braunschweig insgesamt auf eine zukunftsfähige Grundlage gestellt werden. Das baulastträgerübergreifende Regionale Radverkehrsnetz im Großraum Braunschweig bildet dafür die Hauptverbindungen für den zielorientierten Alltagsverkehr ab. Es soll insgesamt für den Radverkehr der Zukunft ertüchtigt und attraktiv gestaltet werden. Dazu sollten von allen Akteuren bzw. Baulastträgern die aktuellen Erkenntnisse zur verkehrssicheren Radverkehrsführung, die Anforderungen gemäß geltender StVO und bestehender Regelwerke (z. B. ERA 2010) sowie deren Fortschreibungen berücksichtigt werden.

Aufbauend auf den Vorgaben der Regelwerke und Richtlinien wurden für das RRVK Qualitätsstandards zusammengestellt (vgl. Kap. D 1). Sie dienen als Maßstab bei der Bewertung der heutigen Situation sowie der Identifikation des Handlungsbedarfs. Für den festgestellten Handlungsbedarf sind darauf aufbauend Lösungsansätze abgeleitet. Im Sinne der Umsetzungsorientierung wurden die Handlungsempfehlungen einer ersten Prioritätsbewertung unterzogen, die sich an den Erfordernissen einer nutzerorientierten, anforderungsgerechten Herrichtung des Regionalen Radverkehrsnetzes orientiert.

Die Maßnahmen stellen erste Empfehlungen dar und entsprechen dabei dem Konkretisierungsgrad eines regionalen Rahmenkonzeptes zum Radverkehr. Im Einzelnen bedürfen die

Lösungsvorschläge vor der Umsetzung der Überprüfung sowie der entwurfs- und verkehrstechnischen Präzisierung.

### Leitziele

- Das Regionale Radverkehrsnetz verbindet Alltagsziele für den Radverkehr direkt, attraktiv und auf sicheren Wegen.
- Bei der Neuanlage und dem Ausbau bestehender Radverkehrsanlagen im Regionalen Radverkehrsnetz werden die definierten Qualitätsstandards zugrunde gelegt. Sie unterstützen eine einheitliche, sichere und intuitiv erkennbare Radverkehrsführung.
- Die Umsetzung des Regionalen Radverkehrsnetzes nach den abgestimmten Qualitätsstandards erfolgt sukzessive.

### Status quo

Der Regionalverband hat ein Regionales Radverkehrsnetz konzipiert, das die regionalbedeutenden Ziele erschließen und die Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad verbessern soll (siehe Kap. D).

Die Radverkehrsführung gestaltet sich im Regionalen Radverkehrsnetz sehr unterschiedlich. Auf den innerörtlichen Abschnitten, die ca. ein Drittel des gesamten Regionalen Radverkehrsnetzes ausmachen, dominieren vor allem die Führungen im Mischverkehr (ca. 43 %). Aber auch gemeinsame Geh- und Radwege mit Benutzungspflicht (ca. 18 %), Gehweg, Radverkehr frei (ca. 13 %) oder getrennte Geh-/Radwege (ca. 12 %) sind häufig vorzufinden.

Außerorts findet der Radverkehr überwiegend auf gemeinsamen Geh-/Radwegen (ca. 43 %) oder im Mischverkehr (ca. 42 %) statt. Auf ca. 10 % der Abschnitte fährt der Radverkehr auf ländlichen Wegen.

Radverkehrsführung innerorts	Länge in km	in %
Mischverkehr	1.704	42 %
gemeinsamer Geh-/Radweg (Z 240)	1.383	34 %
Ländlicher Weg	265	7 %
Gehweg/Radverkehr frei	209	5 %
getrennter Geh-/Radweg (Z 241)	176	4 %
Selbstständige Wegeverbindung	118	3 %
Radweg o. Benutzungspflicht	86	2 %
Schutzstreifen	31	1 %
Radfahrstreifen	21	1 %

Radweg (Z 237)	16	< 1 %
Fahrradstraße	10	< 1 %
Fußgängerzone	2	< 1 %
Gehweg	< 1	< 1 %
gemeinsamer Geh-/Radweg ohne Benutzungspflicht	< 1	< 1 %
Perspektivische Netzergänzung	18	< 1 %
<b>Gesamtlänge</b>	<b>4.039,6</b>	<b>100,00 %</b>

Tab. E 1-1: Übersicht vorhandene Radverkehrsführung im Regionalen Radverkehrsnetz

Im Regionalen Radverkehrsnetz wurden bei einem Großteil der Strecken Abweichungen zwischen Bestand und den angestrebten Qualitätsstandards festgestellt. Die linienhaften Mängel beziehen sich dabei insbesondere auf fehlende oder ungeeignete Radverkehrsanlagen. Als ungeeignet kann unter Umständen eine Führungsform bewertet werden, wenn sie dem Stand der Technik widerspricht, wie in Ausnahmefällen eine Radverkehrsanlage bei niedrigen Verkehrsstärken oder in Tempo-30-Zonen. Auch Radverkehrsanlagen mit unzureichender Breite oder gravierende Belagsmängel auf längeren Abschnitten wurden als linienhafter Mangel festgestellt. Kleinräumige Mängel wurden darüber hinaus als punktueller Mangel bewertet. Hierzu gehören ungesicherte Querungen, punktuelle Belagsmängel, Engstellen oder fehlende soziale Sicherheit.

Die festgestellten Hauptmängel werden nachfolgend zusammenfassend aufgeführt. Die Summe der festgestellten Mängel kann dabei die Summe der geprüften Abschnitte übersteigen, da Abschnitte mehrere Mängel aufweisen können.

lineare Mängel	Anzahl Abschnitte	in %
RVA in unzureichender Breite	1.885	57,9 %
fehlende RVA innerorts	357	11,0 %
fehlende RVA außerorts	202	6,2 %
mangelhafte Belagsqualität	186	5,7 %
RVA aufgrund von DTV nicht notwendig	200	6,1 %
kein Mangel	777	23,9 %

Tab. E 1-2: Übersicht vorhandener Mängel im Regionalen Radverkehrsnetz

Bei knapp einem Viertel aller betrachteten Abschnitte im Zuge des Regionalen Radverkehrsnetzes wurde kein Mangel bezüglich der Radverkehrsführung festgestellt. Demgegenüber sind jedoch mehr als die Hälfte aller betrachteten Radverkehrsanlagen im Verbandsgebiet zu schmal. Auch fehlen innerorts bzw. außerorts häufig Radverkehrsanlagen gänzlich, obwohl aufgrund vorliegender DTV-Werte eine Radverkehrsanlage gemäß den Regelwerken empfohlen wird. Hierbei ist auf einigen Strecken jedoch auch eine Einzelfallprüfung erforderlich, da sich die DTV-Werte in Grenzbereichen befinden. Einige Abschnitte weisen eine eingeschränkte Belagsqualität auf oder können aufgrund fehlender Erforderlichkeit aufgegeben werden. Die Situation in den einzelnen Landkreisen bzw. kreisfreien Städten wird anhand beispielhafter Fotos nachfolgend aufgezeigt:



Abb. E 1-1: Zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radweg außerorts im Zweirichtungsverkehr entlang der B 188 in der Gemeinde Müden (Aller; LK Gifhorn)



Abb. E 1-2: Fehlende Radverkehrsanlage zwischen Ehra-Lessien und Barwedel entlang der B 248 bei ca. 13.000 Kfz/Tag und Tempo 100 (LK Gifhorn)



Abb. E 1-3: Radverkehr verträglich im Mischverkehr in Calberlah, ehemalige Zufahrtstraße (ca. 500 Kfz/Tag) – kein Handlungsbedarf (LK Gifhorn)



Abb. E 1-4: Gehweg, Radverkehr frei in ausreichender Breite in Gifhorn, Calberlaher Damm – kein Handlungsbedarf (LK Gifhorn)



Abb. E 1-5: Zu schmaler benutzungspflichtiger Radweg innerorts im Einrichtungsverkehr entlang der Bismarckstraße in Goslar (DTV: 7.500; LK Goslar)



Abb. E 1-6: Fehlende Radverkehrsanlage an der L 501 in Bad Harzburg bei 8.600 Kfz/Tag und Tempo 50 (LK Goslar)



Abb. E 1-7: Fahrradstraße, St.-Annen-Straße in Seesen – kein Handlungsbedarf (LK Goslar)



Abb. E 1-8: Selbstständige Wegeverbindung, Rotterstraße in Goslar – kein Handlungsbedarf (LK Goslar)



Abb. E 1-9: Zu schmaler ländlicher Weg in unzureichender Belagsqualität in der Gemeinde Lehre (LK Helmstedt)



Abb. E 1-10: Bestehender gemeinsamer Geh- und Radweg im Einrichtungsverkehr innerorts in unzureichender Breite und bei einer geringen Verkehrsstärke von 1.700 Kfz/Tag entlang der Lindenstraße (K 21) in Helmstedt (LK Helmstedt)



Abb. E 1-11: Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zuge der B 1 in Königslutter – kein Handlungsbedarf (LK Helmstedt)



Abb. E 1-12: Tempo 30-Zone, Radverkehr im Mischverkehr, Schulstraße in Lehre – kein Handlungsbedarf (LK Helmstedt)



Abb. E 1-13: Zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr innerorts entlang der Broistedter Straße (L 472) in Lengede (LK Peine)



Abb. 1-14: Fehlende Radverkehrsanlage entlang der L 320 außerorts bei 6.000 Kfz/Tag und Tempo 100 im Gemeindegebiet von Edemissen (LK Peine)



Abb. E 1-15: Fußgängerzone für Radverkehr freigegeben, Bahnhofstraße in Peine – kein Handlungsbedarf LK Peine)



Abb. E 1-16: Mischverkehr außerorts, K 66 zwischen Neubrück und Schwülper, ca. 900 Kfz/Tag – kein Handlungsbedarf (LK Peine)



Abb. E 1-17: Zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr entlang der L 631 in der Gemeinde Cremlingen (LK Wolfenbüttel)



Abb. E 1-18: Bestehender gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite und bei einer sehr geringen Verkehrsstärke von 700 Kfz/Tag in Burgdorf (LK Wolfenbüttel)



Abb. E 1-19: Schutzstreifen, Dr.-Heinrich-Jasper-Straße in Wolfenbüttel – kein Handlungsbedarf (LK Wolfenbüttel)



Abb. E 1-20: Ländlicher Weg in Evessen – kein Handlungsbedarf (LK Wolfenbüttel)



Abb. E 1-21: Zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radweg im Einrichtungsverkehr innerorts entlang der Ostseite der Gifhorne Straße (K 2; Stadt Braunschweig)



Abb. E 1-22 Zu schmaler, vom Fußverkehr getrennter Radweg im Einrichtungsverkehr und eingeschränkter Belagsqualität innerorts entlang der Nordseite der Celler Straße (K 26; Stadt Braunschweig)



Abb. E 1-23: Fahrradstraße, Pockelstraße – kein Handlungsbedarf (Stadt Braunschweig)



Abb. E 1-24: Schutzstreifen, Petristraße – kein Handlungsbedarf (Stadt Braunschweig)



Abb. E 1-25: Beidseitig zu schmale Schutzstreifen innerorts entlang Vor der Burg (L 472; Stadt Salzgitter)



Abb. E 1-26 Selbstständige Wegeverbindung zwischen Eisenhüttenstraße und Pappeldamm in unzureichendem Zustand (Stadt Salzgitter)



Abb. E 1-27: Getrennter Geh- und Radweg, Feldstraße (L 472) – kein Handlungsbedarf (Stadt Salzgitter)



Abb. E 1-28: Radfahrstreifen, Danziger Straße – kein Handlungsbedarf (Stadt Salzgitter)



Abb. E 1-29: Zu schmaler Radfahrstreifen ohne Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr innerorts entlang der Ostseite der Meinstraße (Stadt Wolfsburg)



Abb. E 1-30 Zu schmaler vom Fußverkehr getrennter Radweg innerorts entlang der Ostseite der Schillerstraße (Stadt Wolfsburg)



Abb. E 1-31: Baulicher Radweg, getrennt vom Gehweg, Berliner Ring – kein Handlungsbedarf (Stadt Wolfsburg)



Abb. E 1-32: Tempo-30-Zone, Radverkehr im Mischverkehr, Bahnhofstraße – kein Handlungsbedarf (Stadt Wolfsburg)

### Festgestellter Handlungsbedarf

Handlungsbedarf	Anzahl Abschnitte	in %
Neubau einer RVA/Markierungslösung nötig	396	12,2 %
Ausbau der RVA nötig	1463	44,9 %
RVA aufgeben	167	5,1 %
Einzelfallprüfung nötig	486	14,9 %
Verbesserung der Belagsqualität	9	0,3 %
kein Handlungsbedarf	733	22,5 %

Tab. E 1-3: Übersicht festgestellter Handlungsbedarf im Regionalen Radverkehrsnetz

Aus den festgestellten Mängeln wurde der jeweilige Handlungsbedarf abgeleitet. Neben dem Wegeneubau bzw. der Prüfung von Markierungslösungen wurden insbesondere der Ausbau vorhandener Radverkehrsanlagen gemäß der definierten Ausbaustandards, die Verbesserung der Belagsqualität bei ansonsten ausreichend dimensionierten Radverkehrsanlagen, die Einrichtung von Querungshilfen bzw. das Entfernen von Hindernissen und Engstellen empfohlen. Zum Teil wurde auch die Aufgabe einer vorhandenen und häufig eher ungeeigneten Radverkehrsanlage innerorts wegen der fehlenden Erforderlichkeit gemäß ERA bzw. StVO als Lösungsansatz aufgezeigt.

Für knapp die Hälfte aller Abschnitte mit festgestelltem Handlungsbedarf wurde der Ausbau der Radverkehrsanlage gemäß den Qualitätsstandards empfohlen. Vielfach bestehen auch Strecken mit hohen Kfz-Stärken und ohne Radverkehrsanlage. Hier wurde der Neubau geeigneter Radverkehrsanlagen als Handlungsbedarf aufgezeigt. Demgegenüber stehen auch vorhandene Radverkehrsanlagen, die aus Gutachtersicht aufgrund bestehender Mängel grundsätzlich zu prüfen sind. Dies betrifft insbesondere Radverkehrsanlagen an Einmündungen mit geänderter Verkehrsführung.

### Prioritäten

Zur Realisierung eines gut nutzbaren Radverkehrsnetzes bedarf es einer Umsetzungsstrategie, die dazu beiträgt, durch Fertigstellung zunächst einzelner, sinnvoll gewählter Netzabschnitte zügig vorzeigbare Erfolge einer gezielten Radverkehrsförderung zu erreichen und mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit eine zunehmend stärkere Radnutzung zu fördern.

Insgesamt ist die Erarbeitung und Abstimmung eines Handlungsprogramms mit kurz-, mittel- bis längerfristigen Zeitrahmen zielführend. Neben Kostenaspekten gilt es auch zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmen längere Planungsvorläufe benötigen oder nur im zeitlichen Kontext mit anderen Planungsvorhaben zu realisieren sind. Zudem sind in vielen Fällen verschiedene Baulastträger zur Umsetzung von Strecken zusammenzubringen, was einen zusätzlichen Zeitbedarf bedeuten kann.

Zur Einschätzung der Notwendigkeit einzelner Maßnahmen bezüglich Verkehrssicherheit und Fahrkomfort bietet es sich an, den einzelnen Lösungsansätzen jeweils Prioritäten zuzuordnen. Diese Einschätzung ist unabhängig von weiteren Randbedingungen zu sehen (z. B. übergeordnete Planungen, finanzielle und personelle Ressourcen, Planungsvorlauf).

- Eine hohe Priorität (Prioritätsstufe 1) wird vergeben, wenn die Umsetzung der Maßnahme für die Beseitigung von Verkehrssicherheitsdefiziten erforderlich oder zur Gewährleistung einer derzeit nicht gegebenen Funktionsfähigkeit notwendig ist (z. B. Radwegbreiten unterhalb der Mindestabmessungen oder fehlende Radverkehrsanlage trotz Erfordernis).
- Eine mittlere Priorität (Prioritätsstufe 2) wird vorgesehen, wenn Mindestanforderungen der Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit erfüllt sind, Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards aber für erforderlich gehalten werden, z. B. Optimierung des Fahrbahnbelages für den Radverkehr.
- Unabhängig davon werden schnell durchführbare Maßnahmen, die spürbare Verbesserungen der Nutzungsqualität oder Verkehrssicherheit bewirken (z. B. Beseitigung punktueller Hindernisse), als „Kleinmaßnahme“ (Prioritätsstufe K) eingestuft.

Prioritätsstufe 1	Prioritätsstufe 2	Kleinmaßnahme
Hoher Problemdruck aufgrund stark eingeschränkter Nutzbarkeit (insbesondere Sicherheitsmängel)	Problemgrad geringerer Ausprägung (überwiegend Komfortmängel)	Schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahme
		
Beispiel Goslar (B 82): Radverkehrsanlage in unzureichender Breite und mangelhafter Belagsqualität: Ausbau Radverkehrsanlage	Beispiel Dannenbütteler Weg, Kreis Gifhorn: Belagsqualität verbessern	Beispiel Braunschweig, Wöhrdenweg: Poller auf Brücke über Schunter versetzen, ausreichende Durchlassbreite gewährleisten

Tab. E 1-4: Übersicht Prioritäten mit Beispielen

Eine beispielhafte Übersicht der zu vergebenen Prioritäten im Netz ist in Karte 9 „Handlungsbedarf Regionales Radverkehrsnetz“ dargestellt (Abb. E 1-33).

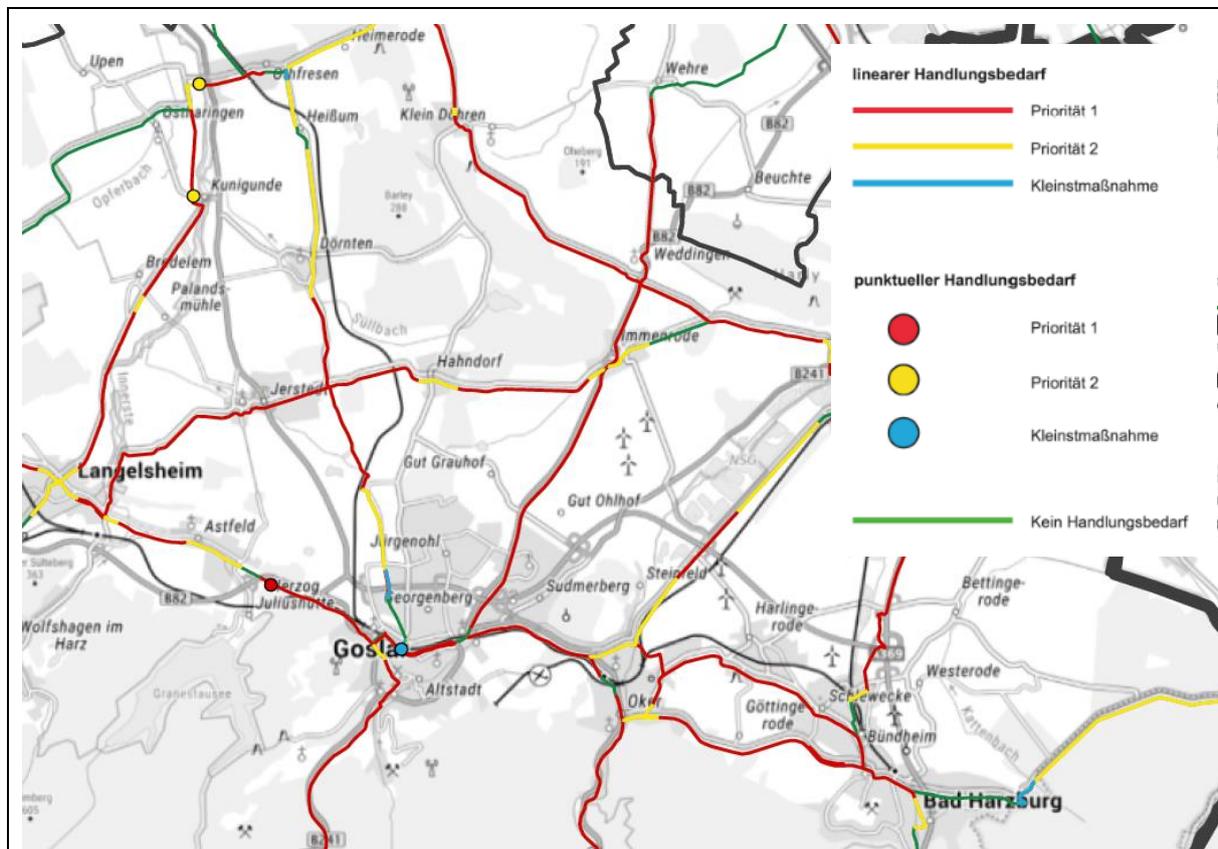


Abb. E 1-33: Auszug Karte 9 zur Darstellung des linearen und punktuellen Handlungsbedarfes nach Prioritäten (Quelle: Eigene Darstellung).

Unabhängig von der vorliegenden Einstufung der Prioritäten nach der Bedeutung für den Radverkehr sind die zeitlichen Umsetzungsmöglichkeiten zu berücksichtigen, die sich aus anderen planerischen Zusammenhängen heraus ergeben. So spielen im Planungsprozess oft andere Rahmenbedingungen eine Rolle, wie z. B.

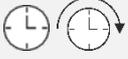
- Verlauf des Abstimmungsprozesses,
- planungsrechtliche Erfordernisse,
- Abhängigkeiten von anderen baulichen Vorhaben,
- Sicherstellung der Finanzierung.

### Handlungsempfehlungen

Mit der Bestandsaufnahme, der Ableitung des Handlungsbedarfes sowie der Dokumentation in der Datenbank liegen gute Grundlagen zur Ertüchtigung des Regionalen Radverkehrsnetzes vor. Die Ertüchtigung der Strecken obliegt dem jeweiligen Baulastträger und sollte sukzessive sowie stetig erfolgen. Eine Abstimmung benachbarter Kommunen bzw. kreisangehöriger Kommunen mit dem Kreis ist dabei zu empfehlen.

Die Auswahl der Reihenfolge der Strecken sollte einerseits auf Basis der Verkehrssicherheit (vgl. Prioritäten) erfolgen, andererseits aber auch mit dem Nutzungspotenzial der Strecken

und damit der Wichtigkeit für den Radverkehr einhergehen. Hierfür sollte ein Maßnahmenprogramm für einen mittelfristigen Zeitraum aufgestellt werden. Hier sollten Maßnahmen festgelegt werden, die in diesem Zeitraum finanzierbar sind bzw. unter Berücksichtigung von Fördermöglichkeiten realisiert werden können. Insgesamt sollte darauf geachtet werden, dass möglichst Wegeinfrastrukturmaßnahmen im Netzzusammenhang realisiert werden und auch frühzeitig die Kommunikation zwischen den Baulastträgern erfolgt. Diese bezieht auch die Kommunikation bzw. Abstimmung mit benachbarten Kommunen ein. Erste Signale können mit öffentlichkeitswirksamen und kurzfristigen Maßnahmen gesetzt werden (z. B. Ausweisung von Fahrradstraßen, Belagsverbesserungen).

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit-horizont	Finanzbe-darf
<b>Schlüsselmaßnahmen</b>		
<p><b>Etablierung der Datenbank als zentrale Grundlage für die Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur</b></p> <p>Die im RRVK entwickelte Datenbank enthält alle Bestandsdaten zur Radverkehrsführung im Regionalen Radverkehrsnetz. Darüber hinaus ist auf Basis geltender Vorgaben bzw. Stand der Technik der Handlungsbedarf zur Ertüchtigung des Netzes abgeleitet. Es gilt nun,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- das Regionale Radverkehrsnetz und die Datenbank bekannt zu machen und als Instrument für Planungen auf allen Ebenen einzusetzen bzw. zu etablieren.</li> <li>- gemeinsam mit den Baulastträgern festzulegen, wie das RRVN und die Datenbank in Wert gesetzt und aktuell gehalten werden können.</li> </ul>		€
<p><b>Förderung baulast- und vorhabenträgerübergreifender Zusammenarbeit</b></p> <p>Um die personellen und finanziellen Ressourcen möglichst zielführend und effektiv einzusetzen, sollte die baulastträgerübergreifende Zusammenarbeit gestärkt werden. Beispielsweise kann es sinnvoll sein, dass die Planungs-kordinierung bzw. -steuerung einer baulast- oder vorhabensträgerübergreifen-den Maßnahme (inkl. des radverkehrsbezogenen Baustellenmanagements) in einer Hand liegt. Auch eine zeitliche Abstimmung von Maßnahmen kann sinnvoll sein, damit z. B. für die Radfahrenden im zeitlichen Zusammenhang ein zusammenhängender Netzschluss entsteht. Im Rahmen der Unterhal-tung können Kooperationen ebenfalls hilfreich sein. Beispielsweise haben sich Modelle bewährt, in denen durch vertragliche Regelungen Winterdienst auch außerhalb der eigenen Baulastträgerschaft übernommen wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Weiterentwicklung der interkommunalen Planung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen</li> <li>- Entwicklung interkommunaler Wegemanagements, auch für touristische Routen (Mängelmanagement, Unterhaltung)</li> </ul>		€€

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit- horizont	Finanzbe- darf
<ul style="list-style-type: none"> <li>Beratung von Kommunen bei der Planung von Radverkehrsanlagen in deren Baulastträgerschaft.</li> </ul>		
<p><b>Bereitstellung von Nachfragedaten im Radverkehr</b></p> <p>Um Potenziale und Nutzungen im Radverkehr ableiten und entsprechende Maßnahmen entwickeln zu können (z. B. Netzhierarchie Verbindungen, Dimensionierung Radverkehrsanlagen), sind entsprechend aktuelle Nachfragedaten zum Radverkehr nötig. Diese sollten regelmäßig für das gesamte Gebiet des Regionalverbandes erhoben werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Entwicklung und Abstimmung einer Erhebungssystematik unter Berücksichtigung aktueller Technologien und Kenntnisse</li> <li>Regelmäßige Durchführung und Datenaufbereitung</li> <li>Einbinden der Daten in ein Verkehrsmodell</li> </ul>		€€
<p><b>Umsetzung des Regionalen Radverkehrsnetzes</b></p> <p>Um Erreichbarkeiten zu verbessern und eine attraktive Infrastruktur zu schaffen, sollte das gesamte Regionale Radverkehrsnetz sukzessive umgesetzt werden.</p> <p>Häufig müssen dabei auch Verbindungen gemeindeübergreifend geplant und umgesetzt werden. Dies bedarf entsprechender Koordination und Kommunikation.</p> <p>Neben dem Basisnetz sind Verbindungen mit hoher Nutzungsfrequenz wichtige Aspekte zur Förderung des Radverkehrs. Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten können dabei ein Aushängeschild für die Region darstellen und vor allem im Alltagsradverkehr deutliche Verbesserungen herbeiführen. Ihre Umsetzung hat häufig einen besonders langen Planungsvorlauf und sollte zügig in Angriff genommen werden.</p>		€€€
<b>Weitere Maßnahmen/Aktivitäten</b>		
<p><b>Mittelfristiges Handlungsprogramm</b></p> <p>Abstimmung und Ableitung eines Handlungsprogramms und einer Priorisierung von Maßnahmen zur Ertüchtigung des Regionalen Radverkehrsnetzes</p>		€
<p><b>Nutzung von Förderprogrammen</b></p> <p>Prüfen von Fördermöglichkeiten für die Umsetzung der Handlungsempfehlungen. Hier könnte ein Zusammenschluss der Kommunen sinnvoll sein, z. B. bei kommunenübergreifenden Verbindungen.</p>		€

## 1.2 Fahrradparken

### *„Gute und sichere Stellplätze für Fahrräder“*

#### **Einführung**

Ein gutes Angebot zum Fahrradparken zuhause und an den Zielen des Radverkehrs hat für die Fahrradnutzung einen hohen Stellenwert. So stellen ungünstige Abstellbedingungen zu Hause einen relevanten Reiseantrittswiderstand dar. Die Abstellplätze sollen den Fahrrädern einen sicheren Halt geben und die Möglichkeit vorsehen, das Fahrrad mit dem Rahmen anzuschließen. Für längere Abstellauern empfehlen sich Überdachungen. Darüber hinaus sind eine soziale Kontrolle, gute Einsehbarkeit und eine Beleuchtung wichtige Aspekte, die auch die Akzeptanz der Anlage fördern.

Im Hinblick auf die zunehmende Verbreitung höherwertiger Fahrräder<sup>14</sup> gewinnen vandalismus- und diebstahlsichere Fahrradparkanlagen an Bedeutung. Bei längerer Abstelldauer empfehlen sich Aufbewahrungsmöglichkeiten für Gepäck und Ladestationen für Pedelec-Akkus. Auch auf die Verkehrssicherheit hat das Thema Einfluss, da viele Alltagsradfahrende bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten oft weniger sicher ausgestattete „Zweiräder“ nutzen.

Gute Abstellanlagen steigern die Bereitschaft zur Fahrradnutzung sowie zur Nutzung höherwertiger und damit in der Regel verkehrssicherer Fahrräder. Die vermehrte Nutzung von größer dimensionierten Lastenrädern oder Anhänger zum Kindertransport ist ebenfalls im Repertoire der Abstellanlagen zu berücksichtigen.

#### **Leitziele**

- Gute Abstellanlagen steigern die Bereitschaft zur Fahrradnutzung sowie zur Nutzung höherwertiger und damit in der Regel verkehrssicherer Fahrräder.
- Es soll ein flächendeckendes Grundangebot an guten Fahrradparkanlagen an allen Quellen und Zielen des Radverkehrs geben. Dazu gehören auch Fahrradstellplätze an P+R-Parkplätzen.
- Auch private Unternehmen werden über die Vorteile anforderungsgerechter Fahrradabstellanlagen für Mitarbeitende und Besucher\*innen informiert und motiviert, entsprechende Angebote zu schaffen.
- Bei höherer Bedeutung und höheren Anforderungen an die Qualität des Abstellens sollen ergänzend auch bewirtschaftete Formen zum Einsatz kommen.
- Bei Bauleitplanungen, Bauvorhaben und sonstigen städtebaulichen Entwicklungen sollen anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen vorgesehen werden.

---

<sup>14</sup> Der Durchschnittspreis eines Fahrrades hat sich von 2004 mit 341 € bis 2019 mit 982 € fast verdreifacht (Quelle: Zweirad-Industrie-Verband 2020).

## Status quo

Die Ausstattung mit anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen ist in den Verbandsgliedern unterschiedlich. Eine Bestandserfassung im Rahmen des RRVK ist nicht erfolgt. Jedoch besteht generell der Eindruck, dass sich das Angebot an anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen auch außerhalb der Bike+Ride-Anlagen in den letzten Jahren positiv entwickelt hat. So verfügen beispielsweise größere Städte wie Wolfsburg, Wolfenbüttel oder Peine über Standortpläne zu Abstellanlagen in den Innenstädten. Auch in Braunschweig, Salzgitter oder der Stadt Helmstedt gibt es Projekte, um das Fahrradparken in der Innenstadt zu verbessern. Nicht zuletzt Unternehmen greifen das Thema nach und nach auf. Von den vom ADFC zertifizierten fahrradfreundlichen Arbeitgebern in Niedersachsen befinden sich beispielsweise zwei von sechs Unternehmen im Großraum Braunschweig.



Abb. E 1-34: Anlehnbügel (Stadthalle Gifhorn)



Abb. E 1-35: Anlehnbügel (TU Braunschweig)



Abb. E 1-36: Nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen (Zentrum Groß Schwülper)



Abb. E 1-37: Nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen (Rathaus Hillerse)



Abb. E 1-38: Vorderradgabelhalter (Braunschweig)



Abb. E 1-39: Hinweis auf Fahrradabstellanlage im Stadtplan Braunschweig (Quelle: Google Earth)

Bei den Kriterien zur Zertifizierung spielen u. a. ausreichend anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen eine große Rolle.

Festzustellen ist, dass überwiegend Rahmenhalter oder Vorderradgabelhalter (Abb. E 1-38) als (in der Regel) anforderungsgerechte Abstellanlagenform bei Neuanlagen bereits in hohem Maße Anwendung finden.

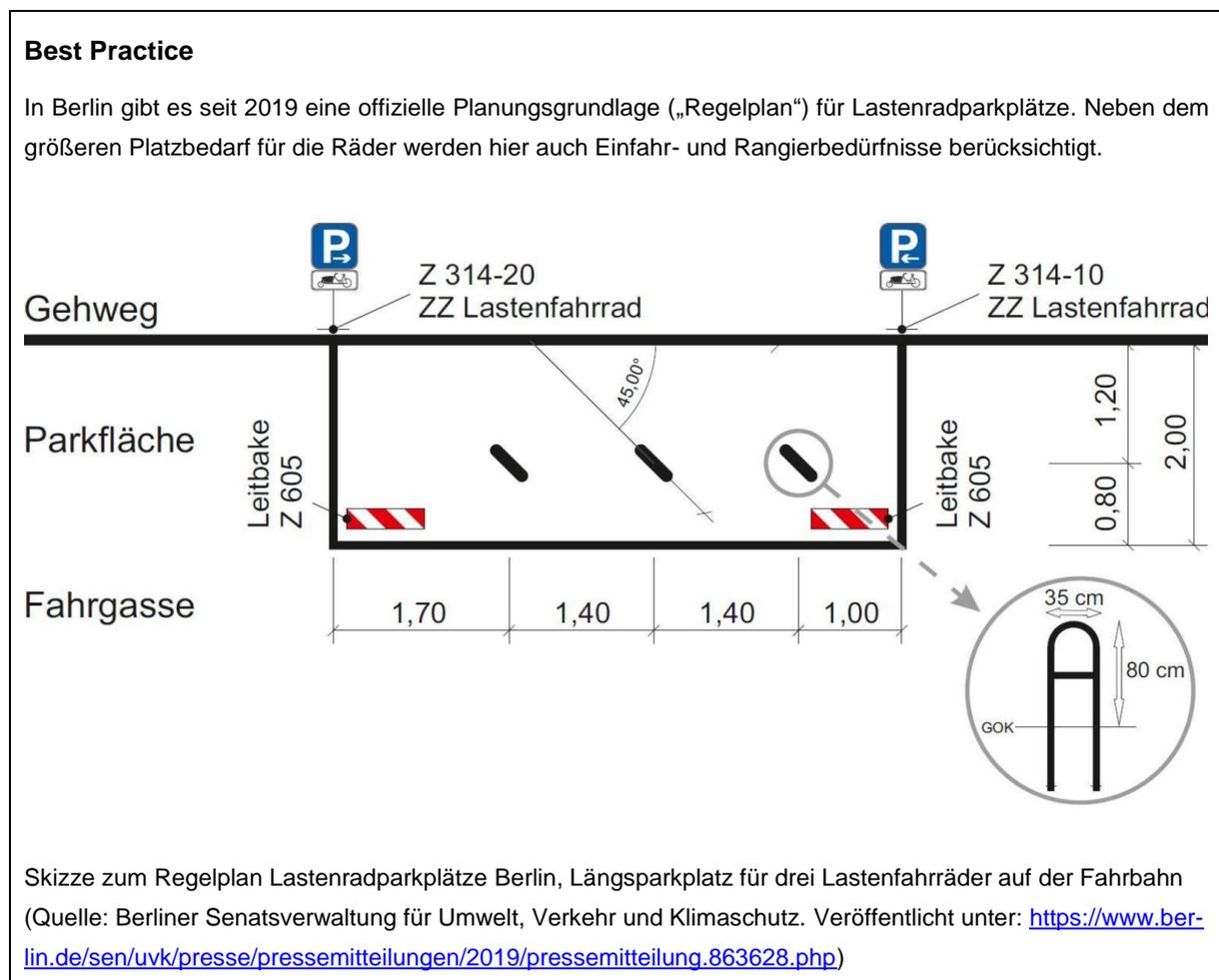
In den kleineren Städten und Gemeinden besteht jedoch meist noch erheblicher Handlungsbedarf. Aber auch in den größeren Städten ist, insbesondere vor dem Hintergrund eines angestrebten stärkeren Radverkehrs, noch Verbesserungspotenzial zu erkennen.

Ein gutes Beispiel für einen Mobilitätspunkt im Neubauquartier ist in der Braunschweiger Nordstadt zu finden. Hier wurde im Juni 2020 ein Sharing Point in der Nibelungen Wohnbau GmbH an den Lichtwerkhöfen (Straße: Lichtwerkallee) eingerichtet. Damit haben die Bewohner\*innen einen zentralen und einfachen Zugang zu ihren Rädern und weiteren Mobilitätsoptionen.



Abb. E 1-40: Sharing Point im Neubauquartier (Lichtwerkhöfe Braunschweig)

Eine systematische Erfassung und Bewertung der Fahrradabstellanlagen in der Zuständigkeit des Kreises ist im Landkreis Hildesheim im Zusammenhang mit der Erarbeitung des kreisweiten Radverkehrskonzeptes kürzlich erfolgt. Neben Anzahl und Art der Anlagen wurde auch die Zugänglichkeit (z. B. unter dem Aspekt Barrierefreiheit), der Witterungsschutz und die soziale Kontrolle bewertet und die Auslastung stichpunktartig erfasst. Aus dieser Zusammenstellung konnte ein klarer Handlungsbedarf für die einzelnen Standorte abgeleitet werden, der als Maßnahmenplan vom Landkreis sukzessive umgesetzt werden soll. Auch im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Königslutter wurden die Fahrradabstellanlagen an allen wichtigen Zielen des Radverkehrs erfasst und ein entsprechendes Maßnahmenkonzept vorgelegt.



Auch andere Städte erkennen den Bedarf und richten entsprechende Anlagen oder Stellflächen ein (Abb. E1-41 und E1-42).



Abb. E 1-41: Abstellplätze für Lastenräder beim Einzelhandel (Hannover)



Abb. E 1-42: Markierte Stellfläche für Räder mit Hänger im Radl Parkhaus (Dachau)

In den „Hinweisen zum Fahrradparken“ der FGSV (2013) werden neben Aussagen zu Planung und Konzeption von Fahrradabstellanlagen auch Entwurfshinweise und Aspekte zur Bedarfsermittlung für anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen angeführt. Hieraus lassen sich nachfolgende Anforderungen aus Nutzersicht an Abstellanlagen zusammenfassen:

- **Diebstahlsicherheit**  
Fahrräder müssen mit Rahmen und einem Laufrad sicher und leicht an der Abstellanlage angeschlossen werden können.
- **Bedienungskomfort**  
Abstellanlagen sollten so komfortabel sein, dass sie zur Benutzung einladen. Das Fahrrad muss zügig und barrierefrei ein- und ausgeparkt werden können. Dabei darf kein Risiko von Verletzungen oder dem Verschmutzen der Kleidung bestehen. Dies bedingt einen ausreichenden Seitenabstand zwischen den abgestellten Rädern.
- **Standsicherheit**  
Die Möglichkeit des Anlehns an die Abstellanlage gewährleistet eine optimale Standsicherheit, die wichtig ist, wenn das Rad beladen ist oder ein Kind in einem Kindersitz transportiert wird.
- **Witterungsschutz**  
Ein Schutz vor Wind und Wetter dient dem Werterhalt und der Funktionstüchtigkeit des Fahrrads. Überdachungen, Einstellmöglichkeiten in geschlossene Räume u. Ä. erhöhen den Komfort einer Abstellanlage erheblich und sind insbesondere bei längeren Standzeiten sinnvoll, wie sie bei Betrieben oder an Bahnhöfen oft gegeben sind.
- **Vielseitigkeit**  
Die Abstellanlage sollte so geschaffen sein, dass sie durch alle Radtypen (Kinderrad, Lastenrad, Handbike, Mountainbike usw.) genutzt werden kann.
- **Sicherheit vor Vandalismus**  
Die Angst vor Beschädigungen ist ein wichtiges Argument gegen die Nutzung hochwertiger und somit komfortabler und sicherer Fahrräder. Vor allem bei Dauerparkern

besteht ein hohes Bedürfnis nach Sicherheit. Dies erfordert eine gut einsehbare Lage der Abstellanlagen in der Öffentlichkeit (soziale Kontrolle) oder Abstellanlagen in geschlossenen Räumen mit Zugang durch einen begrenzten Personenkreis.

- **Standortwahl**  
Abstellanlagen sollten auf direkter Wegebeziehung zu Gebäudeeingängen angelegt sein. Radfahrer sind in der Regel nicht bereit, größere Gehwegdistanzen zurückzulegen. Ein „freies“ Parken ist bei Nichtberücksichtigung dieses Kriteriums nur schwer zu vermeiden und kann ggf. zu unerwünschten Behinderungen von zu Fuß Gehenden führen.
- **Leichte Erreichbarkeit**  
Abstellanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne Rampe sind für die Zuwegung grundsätzlich zu vermeiden.
- **Soziale Sicherheit**  
Unübersichtlichkeit, nicht ausreichende Beleuchtung und eine Lage an wenig belebten Stellen schaffen Angsträume. Diese müssen vermieden werden, um allen Nutzergruppen, insbesondere Frauen und Kindern, den Zugang zur Abstellanlage zu ermöglichen.

Als weitere Anforderungen aus Sicht der Betreiber wären darüber hinaus ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis, geringe Unterhaltungskosten, geringer Flächenbedarf sowie die städtebauliche Verträglichkeit zu sehen.

Fahrradparkkonzepte sollten grundsätzlicher Bestandteil der städtebaulichen Freiraumplanung sein. Dabei sind nicht nur Anlagen im öffentlichen Raum zu betrachten, sondern auch bei privaten Unternehmen und im Wohnumfeld. Hier können Information, Anreize bzw. städtebauliche Vorgaben oder Wettbewerbe förderlich auf anforderungsgerechte Angebote sowie auf zielführende Anwendung der Stellplatzsatzung hinwirken.

### **Handlungsempfehlungen**

Im Bereich des Fahrradparkens ist es zielführend, zeitnah Maßnahmen und deren Priorisierung mit den Baulast- und Vorhabensträgern abzustimmen und zu konkretisieren. Dabei können niederschwellige Aktivitäten wie Organisation und Verteilung anforderungsgerechter Anlehnbügel berücksichtigt werden. Information, Vorlagen und Musterlösungen können dazu dienen, um das Thema Fahrradparken oder auch eine flächendeckende Bestandsaufnahme zum Fahrradparken als Grundlage für den weiteren konkreten Handlungsbedarf zu nehmen.

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit- horizont	Finanz- bedarf
<b>Schlüsselmaßnahme:</b>		
<p><b>Prüfung „Fahrradbügel-Programm für die Region“</b></p> <p>Zur Verbesserung der Situation zum Fahrradparken in der Fläche soll geprüft werden, ob und wo der grundsätzliche Bedarf für Fahrradbügel im Verbandgebiet besteht und wie eine Umsetzung in der Fläche erfolgen kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufbau Bügel-Programm inkl. Vorgaben für die Inanspruchnahme der Bügel,</li> <li>- Öffentlichkeitsarbeit zur Information über das Programm,</li> <li>- Öffentlichkeitsarbeit, sobald die Bügel installiert sind.</li> </ul>		€
<p><b>Förderung flächendeckender Bestandserfassung</b></p> <p>Bestandserfassung vorhandener öffentlicher Abstellanlagen inkl. der regional relevanten Schul- und Hochschulstandorte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufnahme und Dokumentation Bestand</li> <li>- Abschätzung Auslastung, Bewertung Bestand</li> <li>- Ableitung Handlungsbedarf</li> <li>- Kommunikation mit zuständigen Behörden und Privaten bezüglich des Handlungsbedarfs und Unterstützung bei Strategien zur Verbesserung der Situation</li> </ul>		€€
<b>Weitere Maßnahmen/Aktivitäten:</b>		
<p><b>Leitfaden zum Fahrradparken</b></p> <p>Erstellen eines Leitfadens für private Akteure (z. B. Wohnungsgesellschaften, Einzelhandel, größere Arbeitgeber etc.) zu Anforderungen, vorbildlichen Lösungen und Fördermöglichkeiten zum Fahrradparken zur Unterstützung bei genehmigungspflichtigen Bauvorhaben.</p> <p>Hinweise auf vorhandene Regelwerke (z. B. FGSV 2013)</p>		€
<p><b>Weiterbildung und Kommunikation</b></p> <p>Zusammenstellen von Argumentationshilfen und Angebote für Fortbildungen für Unternehmen, Private, Planende und weitere Akteure mit Planungsbezug zur Förderung anforderungsgerechter Fahrradabstellanlagen.</p>		€
<p><b>Kommunale Fahrradabstellsatzung</b></p> <p>Für Kfz gibt es im Gegensatz zum Fahrrad in zahlreichen Kommunen Abstellplatzsatzungen, die die Anlagen von Stellplätzen bei Neu- und Umbau regeln. Dies ist zur Förderung des Radverkehrs in den Kommunen ebenfalls wichtig. Eine Mustersatzung kann als Vorlage für diverse Kommunen dienen.</p>		€

## 1.3 Wegweisung

*„Durch Orientierung auf dem besten Weg“*

### Einführung

Eine einheitliche und durchgängige Beschilderung von Radverkehrsverbindungen ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal für eine nutzungsgerechte Radverkehrsinfrastruktur, dient der Orientierung und Ortsbestimmung und dem richtigen und sicheren Auffinden eines Ziels.

Die allgemeine Wegweisung gemäß StVO dient vorrangig dem Kfz-Verkehr. Die Anforderungen des Radverkehrs, die bezüglich der Wegewahl, der Entfernungsstruktur und der Art der auszuweisenden Ziele von der des Kfz-Verkehrs abweichen, werden damit nicht berücksichtigt. Eine eigenständige Wegweisung für den Radverkehr besitzt im Rahmen der Umsetzung des regionalen Radverkehrsnetzes aus mehreren Gründen eine besondere Bedeutung:

#### Bedeutung der Wegweisung

- Auch Radfahrende benötigen Orientierungshilfe. Ortsansässige kennen selbst bei täglichen Fahrten nicht immer die sicherste und komfortabelste Streckenverbindung. So benutzen viele Radfahrende für ihre Fahrtziele stets die gleichen Wege, die sie auch mit dem Auto oder dem ÖPNV benutzen.
- Gerade bei Verbindungen über Erschließungsstraßen, selbstständige Wegeverbindungen und andere Straßen ohne besondere Radverkehrsanlagen sind durch die Wegweisung der Routenverlauf überhaupt sowie Netzzusammenhänge transparent zu machen.
- Vielen Menschen ist das Kartenlesen nicht vertraut bzw. es ist während einer Fahrt mit dem Rad oft mühsam. Ein gutes Wegweisungssystem muss deshalb selbsterklärend und ohne zusätzliches Karten- oder Informationsmaterial nachvollziehbar sein.
- Durch die Wegweisung werden gerade auch die Nichtradfahrenden auf ein gutes Angebot für den Radverkehr hingewiesen. Damit ist eine Radverkehrswegweisung auch ein direkt wirkendes und vergleichsweise preisgünstiges Mittel der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für die Fahrradnutzung.
- Im Freizeitverkehr und Radtourismus ist eine gute Radverkehrswegweisung ein wesentliches Marketinginstrument.

Die Empfehlungen des nach wie vor in Überarbeitung befindlichen „Merkblatts zur wegweisen- den Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Entwurfassung 03/2019) haben sich mittlerweile zum bundesweiten Standard entwickelt, der auch im Verbandsgebiet als Grundlage gelten sollte. Darüber hinaus findet auch das System der Knotenpunktwegweisung in immer mehr Regionen Anwendung, insbesondere im touristischen Radverkehr.

**Exkurs Knotenpunktwegweisung:**

Die Knotenpunktwegweisung basiert grundsätzlich auf der FGSV-konformen Wegweisung, die durch die Nummerierung wesentlicher Knotenpunkte ergänzt wird. Bei der Knotenpunktwegweisung werden die Nummern der Knotenpunkte am oberen Ende des Schilderpfostens ergänzt, darüber hinaus werden regelmäßig Übersichtskarten an den Standorten installiert. Die Routenweiterführung erfolgt über Einschubplaketten mit der jeweiligen Knotennummer, auf die hingewiesen wird. Die Knotenpunktwegweisung soll die Orientierung erleichtern, indem man sich im Vorfeld bei Tourenplanungen die entsprechenden Knotenpunkte heraussucht und diese nach und nach anfährt.

Von entscheidender Bedeutung für ein Funktionieren der Wegweisung ist eine kontinuierliche Überprüfung und Unterhaltung. Um den Austausch fehlender oder beschädigter Schilder effizient vornehmen zu können, ist eine Dokumentation der Wegweiser und der Standorte in einem EDV-gestützten Kataster (digitales Wegweisungskataster) unerlässlich. Dies dient auch der Ausschreibung der Wegweisung, der Herstellung und erstmaligen Aufstellung sowie der kontinuierlichen Weiterentwicklung und Pflege im Sinne einer „wachsenden“ Wegweisung. Das Kataster wird verwaltungsintern genutzt.

**Leitziele**

- Die regionsweite einheitliche Wegweisung (FGSV-Standard) bietet Orientierung und dient dem Marketing des Produktes Regionales Radverkehrsnetz.
- Zur Orientierung für alle Radfahrenden ist die Wegweisung im Zuge der touristischen Routen in die Wegweisung für den Alltagsradverkehr integriert (ggf. über Ausweitung der Knotenpunktwegweisung).
- Ein digitales Wegweisungskataster sichert die Kontrolle, Pflege und den Unterhalt der Wegweisung und zeigt klare Zuständigkeiten auf.

**Status quo**

Die bereits im Großraum Braunschweig vorhandene wegweisende Beschilderung für den Radverkehr entspricht überwiegend dem FGSV-Standard. In der Regel bezieht sich die vorhandene Wegweisung in den Verbandsgliedern auf touristische Routen. In den größeren Städten, wie beispielsweise Wolfenbüttel, Braunschweig oder Salzgitter, erfolgt eine sukzessive Verknüpfung der Wegweisung im Zuge der touristischen Routen mit den Verbindungen der Netze des Alltagsradverkehrs. In einigen Landkreisen, z. B. den Landkreisen Goslar, Wolfenbüttel oder der kreisfreien Stadt Salzgitter, erfolgt mittlerweile auch eine systematische Erfassung der Wegweisung, um Defizite festzustellen. Im Landkreis Helmstedt besteht ein Kataster für die Wegweisung im Alltagsnetz. Im Landkreis Gifhorn wird die Radverkehrswegweisung derzeit aktualisiert.



Abb. E 1-43: Zielwegweiser (FGSV-Standard)



Abb. E 1-44: Zielwegweiser mit eingehängten Routenlogos für touristische Routen (FGSV-Standard)

Die Gemeinde Sassenburg hat 2019 gemeindeintern das Knotenpunktsystem eingeführt – finanziell gefördert vom Regionalverband Braunschweig (s. Kap. 4.2). Die Etablierung der Knotenpunktwegweisung konnte aufgrund des hohen ehrenamtlichen Engagements sowie der tatkräftigen Unterstützung durch die Gemeinde umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang wurden zahlreiche Orientierungstafeln im Gemeindegebiet installiert.



Abb. E 1-45: Knotenpunktwegweisung Gemeinde Sassenburg



Abb. E 1-46: Serviceaufkleber (Landkreis Peine)

Als Element der Qualitätssicherung werden beispielsweise im Landkreis Peine Service-Aufkleber genutzt, die, an den Masten aufgeklebt, aufmerksamen Radfahrenden die Möglichkeit geben, Schäden und Mängel an den Wegweisern über eine Service-Nummer der für die Wartung zuständigen Dienststelle zu melden.

## Handlungsempfehlungen

Für das Regionale Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr sollte eine anforderungsgerechte Wegweisung geplant und umgesetzt werden. Dies sollte regional koordiniert und zuständigkeitsübergreifend erfolgen.

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit-horizont	Finanz-bedarf
<b>Schlüsselmaßnahmen</b>		
<p><b>Optimierung und Qualitätssicherung einer regionsweiten Radwegweisung</b></p> <p>Im Großraum Braunschweig wird eine einheitliche und flächendeckende anforderungsgerechte Wegweisung für den Alltagsradverkehr etabliert. Grundlage hierfür bildet das Regionale Radverkehrsnetz. Ein entsprechendes Routenlogo für das Alltagsnetz wird entwickelt.</p> <p>Die Wegweisung für die touristischen Routen wird integriert.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erfassung und Bewertung des Bestandes</li> <li>- Konkretisierung der Zielkonzeption für das regionale Radverkehrsnetz</li> <li>- Abstimmung einheitlicher Qualitätsstandards im Kontext mit den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr der FGSV</li> <li>- Einbindung kommunaler Netzkonzeptionen</li> <li>- Systematische Qualitätssicherung</li> <li>- Förderung einer grenzen- bzw. baulasträgerübergreifenden Zusammenarbeit</li> <li>- Umsetzung</li> </ul> <p>Erstellen eines Leitfadens für die Verbandsglieder und Träger der touristischen Radrouten zu Anforderungen, vorbildlichen Lösungen und Fördermöglichkeiten für eine anforderungsgerechte Radwegweisung.</p>		<p>€€€</p>
<p><b>Aufbau und Pflege eines regionsweiten Wegweisungskatasters</b></p> <p>Anlage und Pflege eines digitalen Wegweisungskatasters</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einpflegen der Wegweiser sowie deren Inhalte und Standortangaben (u. a. Standortfoto und Standortskizze)</li> <li>- Integration der kommunalen Wegweisungssysteme</li> <li>- regelmäßige Kontrolle und Pflege des Katasters</li> <li>- Aktualisierung nach ca. fünf Jahren in Abstimmung mit den Verbandsgliedern</li> </ul> <p>Das Wegweisungskataster sollte mit der Netzkonzeption verknüpft und im Zusammenhang gepflegt werden.</p>		<p>€</p>

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit- horizont	Finanz- bedarf
Das Kataster sollte allen Verbandsgliedern als Arbeits- und Informationsgrundlage zur Verfügung stehen. Zuständigkeiten und Aufgaben für Aufbau, Pflege und Aktualisierung sind zu klären.		
<b>Weitere Maßnahmen/Aktivitäten</b>		
<p><b>Sicherung von Kontrolle, Pflege und Unterhalt der Radwegweisung</b></p> <p>Nach Aufstellung der Beschilderung sollte diese einer Kontrolle unterzogen werden. Diese Kontrolle dient in erster Linie der Prüfung der Beschilderung auf ihre Richtigkeit und die verkehrssichere Platzierung.</p> <p>Langfristig sind Pflege, Unterhalt und regelmäßige Kontrollen der Beschilderung festzulegen, um eine dauerhafte Funktionalität der Beschilderung zu gewährleisten.</p>		€

## 2. Verknüpfung mit anderen Verkehrssystemen

### 2.1 Bike+Ride

#### „ÖPNV und Rad stärken“

#### Einführung

Unter Bike+Ride wird allgemein die Fahrt zu bzw. von einem Verknüpfungspunkt (in der Regel ein Bahnhof oder eine Haltestelle) mit dem Fahrrad verstanden. Durch die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV<sup>15</sup> lassen sich sowohl strategische Vorteile nutzen als auch weitere Potenziale für den öffentlichen Verkehr erschließen. Bei vielen Wegen<sup>16</sup> ist die Entfernung zwischen Start und Ziel für das Rad als Hauptverkehrsmittel zu groß, bei manchen Wegen ist die Entfernung zur Zugangsstelle zum ÖPNV zu weit.

Das Fahrrad ermöglicht eine Individualisierung der ÖV-Wegekettens (z. B. mit dem Rad zum Bahnhof, weiter mit dem ÖPNV, zu Fuß oder mit dem Zweirad zum Arbeitsplatz) und eröffnet Verlagerungspotenziale vom MIV zur intermodalen ÖV-Nutzung. Hier ist die Attraktivität besonders hoch, da ÖPNV und Rad häufig die schnellste Verbindung darstellen.

Mit dem Fahrrad als Zubringer zu den ÖPNV-Stationen ist auch für große Entfernungen eine Alternative zum MIV gegeben. Das Einzugsgebiet von Haltepunkten und Bahnhöfen wird durch die Nutzung des Radverkehrs auf bis zu sechs Kilometer, bzw. mithilfe von Pedelecs bis zu zehn Kilometer, vergrößert. In Ballungsräumen sowie ländlichen Gebieten haben 30 % bis 50 % der Nutzer\*innen von Park+Ride (P+R) radverkehrsauffine Entfernungen zum Bahnhof (Gwiasda 1996; Abb. E 2-1).

Insbesondere vor dem Hintergrund der verstärkten Nutzung von Pedelecs steigt der Bedarf an sicheren und wettergeschützten Abstellanlagen. Dies gilt auch in eher dünn besiedelten ländlichen Räumen, hier kann das Fahrrad die „letzte Meile“ wirtschaftlicher erschließen als der ÖPNV. Das Potenzial liegt auch in Fahrgastzuwächsen im ÖPNV.

Gerade größere Bike+Ride-Anlagen wie Sammelschließanlagen („Fahrradkäfige“) oder Fahrrad- bzw. Mobilitätsstationen mit gesicherten Abstellplätzen sowie einem ergänzenden technischen Service oder Fahrradverleih haben einen großen Stellenwert bei der Förderung des Radverkehrs und der klima- und ressourcenschonenden Mobilität.

Eine Befragung neuer Bike+Ride-Kund\*innen nach Verbesserung und Attraktivitätssteigerung von Bike+Ride-Anlagen in München zeigte, dass vor allem Autofahrten (30 % vorher

---

<sup>15</sup> ÖPNV ist der öffentliche Personenverkehr inklusive Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Öffentlicher Personenfernverkehr (ÖPFV) und Taxi. Nachstehend wird der Begriff ÖPNV verwandt (allgemein zugängliche Beförderung von Personen im Linienverkehr des Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrs).

<sup>16</sup> Die durchschnittliche Wegelänge mit dem Rad beträgt 3,8 Kilometer, die durchschnittliche Wegelänge mit dem Elektrofahrrad 6,1 Kilometer. Festzuhalten ist aber auch, dass ca. 50 % der Wege mit dem Rad im Entfernungsbereich bis zwei Kilometer liegen. Im Entfernungsbereich von fünf bis zehn Kilometern sind es 5 % aller Wege mit dem Rad und 10 % aller Wege mit dem Elektrofahrrad (BMVI 2019).

Park+Ride, 13 % vorher als Pkw-Selbstfahrende) substituiert wurden, an zweiter Stelle ÖV-Fahrten (20 %) <sup>17</sup>.



Abb. E 2-1: Einzugsbereich von Haltestellen bei einer Wegdauer von zehn Minuten (Quelle: Energeregion Weiz-Gleisdorf GmbH, o. J.)

Eine Studie aus dem Ballungsraum Berlin zeigt, dass bei Pendeldistanzen jenseits von 20 Kilometern die intermodale Verkehrsmittelnutzung mit Elektrofahrrädern und ÖV bereits eine größere Rolle spielen <sup>18</sup>. Im Rahmen der Standort- und Potenzialanalysen Bike+Ride der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wurden die Erfahrungen bestehender Fahrradstationen mit mehrjähriger Betriebsdauer ausgewertet. Die Gesamtnachfrage nach Bike+Ride-Plätzen an den hier untersuchten Bahnhöfen stieg hiernach um etwa 70 % <sup>19</sup>.

<sup>17</sup> Das ist ein Ergebnis des Projekts MOBINET. In MOBINET entwickelten 26 Partner innovative Verkehrstechnologien und neuartige Mobilitätsdienste. Zusammengefasst zu einem multimodalen Verkehrsmanagement sollen sie die Verkehrsprobleme in der Region München vermindern (<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/53975/> (Zugriff am 01.01.2022)).

<sup>18</sup> Projekt „EBikePendeln“: In dem Projekt wurde die Nutzung von Elektrofahrrädern auf dem Weg zur Arbeit (Betriebe im Berliner Stadtbezirk Steglitz-Zehlendorf und angrenzenden Umlandkommunen) mit Begleitforschung getestet (<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=4847> (Zugriff am 03.06.2021)).

<sup>19</sup> <https://www.infravelo.de/projektarten/fahrradparken/standort-und-potenzialanalysen/> (Zugriff am 03.06.2021).

Ein flächendeckendes Angebot von Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen und Haltestellen ist die wichtigste Maßnahme zur Stärkung des Fahrrads als intermodales Verkehrsmittel.<sup>20</sup>

### Leitziele

- Die Ausgestaltung von bedarfsgerechten und attraktiven Bike+Ride-Anlagen wird im gesamten Verbandsgebiet fortgesetzt. Damit sollen zusätzliche ÖV-Kundinnen und -Kunden gewonnen werden.
- Mobilitätsstationen werden als wichtiger Baustein der Systemintegration ÖV-Rad im Verbandsgebiet konzipiert und beispielhaft umgesetzt.

### Status quo

Bike+Ride hat im Prinzip an allen Zugangsstellen des ÖSPV bzw. SPNV ein Potenzial. Es gibt keine Station, die nicht einen Grundbedarf an einem Mindestangebot für Bike+Ride-Nutzende hat.

Im Masterplan 100 % Klimaschutz wird im Handlungsfeld „klimaschonend mobil“ im Handlungsbereich „Wegeanteile des Rad- und Fußverkehrs erhöhen“ als Ziel der flächendeckende Ausbau und Neubau von Fahrradabstellanlagen mit dem Fokus auf die Zugangsstellen zum ÖSPV und SPNV genannt.<sup>21</sup>

Der Nahverkehrsplan 2020 gibt Empfehlungen zur Ausgestaltung der Bike+Ride-Anlagen im Verbandsgebiet. Hier sind Standards und Ausstattungsmerkmale zu unterschiedlichen Bike+Ride-Anlagen genannt. Ziel ist eine multimodale Verknüpfung aller Verkehrsarten. So folgert der NVP 2020, dass über den Erschließungsradius von 500 Metern für Haltestellen bzw. 1.000 Metern für Verkehrsstationen vor allem der (elektrisch betriebene) Fahrradverkehr in Kombination mit B+R den Einzugsbereich erweitern kann (RVB 2019).

Im Großraum Braunschweig werden alle Verkehrsstationen (Bahnhöfe, Haltepunkte des SPNV) durch die DB Station & Service AG betrieben, die i. d. R. auch Eigentümerin der Anlagen und Grundstücke ist. Die Gestaltung und Ausstattung der Stationen erfolgen ausschließlich nach den Richtlinien der DB Station & Service AG.

Die Errichtung von Bike+Ride-Anlagen liegt jeweils in der Zuständigkeit der Gemeinden. Durch die Vorgaben des Nahverkehrsplans 2020 sind Anforderungen formuliert, die bei der Modernisierung oder dem Neubau berücksichtigt werden sollen.

Der Regionalverband hat in den letzten Jahren verschiedene Förderprogramme aufgelegt und Konzepte erarbeitet, um den Bau von Bike+Ride-Anlagen zu unterstützen und möglichst mit einem einheitlichen Design der Anlagen einen Wiedererkennungswert zu generieren (s. ausführlicher Kap. E 4.2).

---

<sup>20</sup> BMVI (2021): Nationaler Radverkehrsplan 3.0 – Fahrradland Deutschland 2030. Berlin.

<sup>21</sup> Regionalverband Großraum Braunschweig (2018): Masterplan 100 % Klimaschutz. Braunschweig.

Dazu gehört das 1.000-Bügel-Programm. Mit diesem Förderprogramm unterstützt der Regionalverband den Ausbau von Bike+Ride-Anlagen in der Region. Die Anlehnbügel werden kostenfrei zum Selbsteinbau an die Kommunen abgegeben (Abb. E 2-2). In den Jahren 2018 bis 2020 konnten ca. 2.000 Anlehnbügel installiert werden.

Geplant ist der Aufbau eines internetbasierten Buchungs- und Zugangssystems und Rahmenverträge für die Beschaffung von Fahrradsammelgaragen („Fahrradkäfige“), die den Kommunen günstige Konditionen für einheitliche abschließbare Sammelanlagen liefert<sup>22</sup>.



Abb. E 2-2: Anlehnbügel aus dem 1.000-Bügel-Programm (Bushaltestelle Gliesmaroder Straße, Braunschweig)

### **Bike+Ride-Anlagen an Verkehrsstationen**

Die Abb. E 2-3 bis E 2-6 zeigen Beispiele für größere Bike+Ride-Anlagen an Verkehrsstationen im Verbandsgebiet, die in den letzten drei Jahren gebaut wurden. Die Gestaltung entspricht den im Nahverkehrsplan genannten Qualitätsstandards und weist weitere Ausstattungen wie Schließfächer für Gepäck oder Fahrradhelme sowie Pumpstationen auf (Abb. E 2-7 und E 2-8).

Beispiele:

- Fahrradabstellanlagen: sichere, überdachte, gut einsehbare Anlage, Anlehnbügel oder Vorderradhalter, Nutzung kostenfrei (Abb. E 2-3),
- Sammelschließanlage: abschließbar überdachte Anlage; längerfristiges sicheres Parken insbesondere für Pendler\*innen; beschränkte Zutrittsberechtigung (App, Schlüsselverleih), kostenpflichtig (Abb. E 2-4 und E 2-5),

<sup>22</sup> Regionalverband Großraum Braunschweig (2019): Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig. Braunschweig.

- Fahrradstation: große überdachte Abstellanlage, mit zusätzlichen Serviceleistungen (Abb. E 2-6).



Abb. E 2-3: Überdachte Anlehnbügel (Bahnhof Königslutter)



Abb. E 2-4: Bike+Ride-Anlage (Bahnhof Gifhorn Stadt)



Abb. E 2-5: Sammelschließanlage (Bahnhof Salzgitter Lebenstedt)



Abb. E 2-6: Radstation (Hauptbahnhof Braunschweig)



Abb. E 2-7: Überdachte Fahrradabstellanlage mit Schließfächern (Bahnhof Schöppenstedt)



Abb. E 2-8 Bike-Repair-Station (Bahnhof Wolfenbüttel)

Die Sammelschließanlagen in Salzgitter-Lebenstedt und Gifhorn sind in Kooperation und finanzieller Unterstützung des Regionalverbandes erstellt worden. Weitere derartige Sammelschließanlagen sind am Bahnhof Salzgitter-Ringelheim und am Bahnhof Gliesmarode (aktuell im Bau) zu finden.

Während der Laufzeit des vorhergehenden Nahverkehrsplans (2010) sind zahlreiche Verbesserungen projektiert bzw. umgesetzt worden. Handlungsbedarf besteht laut Nahverkehrsplan 2020 noch an ca. 16 Verkehrsstationen. Zu Beginn der Laufzeit des vorhergehenden Nahverkehrsplans (2010) wurde der Handlungsbedarf noch an 45 von 47 Verkehrsstationen gesehen. Zusätzlich kommen entsprechende Anlagen an neu errichteten bzw. geplanten Verkehrsstationen dazu.

### **Bike+Ride-Anlagen an Bushaltestellen**

Zu möglichen Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen werden im Nahverkehrsplan 2020 Standards benannt. Vorgesehen sind drei Kategorien von Bushaltestellen, wobei sich die Klassifikation an den Einsteigenden pro Werktag orientiert. Bei Haltestellen, die für ein Bike+Ride-Angebot geeignet sind und über ein entsprechendes Einzugsgebiet verfügen, sind Fahrradabstellmöglichkeiten – bevorzugt Anlehnbügel – vorzusehen. Über die notwendige Anzahl nach Bushaltestellenkategorie werden keine Aussagen gemacht<sup>23</sup>.



Abb. E 2-9: Bushaltestelle mit Anlehnbügel (Sunstedt, Stadt Königslutter)



Abb. E 2-10: Bushaltestelle ohne Fahrradabstellanlage (Boimstorf, Stadt Königslutter)

Im Rahmen des Konzepts der Stationsrahmenpläne sind beispielhaft für elf Bahnhöfe und zwei RegioBus-Haltestellen im Verbandsgebiet Vorschläge zur Gestaltung der einzelnen Standorte zusammengestellt. Mit der einheitlichen modulhaften Gestaltung wird das Ziel einer regionalen

---

<sup>23</sup> Regionalverband Großraum Braunschweig (2019): Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig, Braunschweig.

Identität bei der Stationsentwicklung verfolgt<sup>24</sup>. Durch die Einbeziehung des Produkts RegioBus wird auch der regionale Busverkehr funktionaler und gestalterischer Teil der Aufwertung des ÖPNV im Großraum Braunschweig. Die Abb. E 2-11 zeigt ein Beispiel für die Ausstattung von RegioBus-Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen.



Abb. E 2-11: Gestaltungsvorschläge Regio Bushaltestelle (Beispiel St. Andreasberg; Quelle: Stationsrahmenpläne Regionalverband Großraum Braunschweig)

### Haltestellenkataster

Das Land Niedersachsen plant eine landesweite Plattform, in der alle Haltestelleninformationen abrufbar sind. Die Erhebung der Daten liegt im Zuständigkeitsbereich der Aufgabenträger. Im Jahr 2019 sind alle Haltestellenmasten im Verbandsgebiet (ca. 5.900) nach einem einheitlichen Raster analysiert worden. Die Ausstattung mit Fahrradabstellanlagen wurde per Foto erfasst. In der nächsten Phase der Bestandsanalyse (voraussichtlich 2021) werden die Fahrradabstellanlagen miterfasst.

Nachstehend werden Standards für Bike+Ride-Anlagen im Verbandsgebiet vorgelegt. Diese sollten beim weiteren Ausbau der Bike+Ride-Anlagen und bei der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans berücksichtigt werden. Klassifiziert wird nach der Kategorie des Haltepunktes (s. Klassifikation für die Haltestellenarten im Großraum Braunschweig im Nahverkehrsplan) und nach der unterschiedlichen Nutzung im Einzugsgebiet des Haltepunktes (Tab. E 2-1 und weitere Erläuterungen in Tab. E 2-2). Grundlage für die Standards bildet der „Leitfaden Bike+Ride-Anlagen des Landes Baden-Württemberg“<sup>25</sup>.

<sup>24</sup> Regionalverband Großraum Braunschweig (Hg.; 2020). Bearbeitung: Agentur BahnStadt GbR: Stationsrahmenpläne im Großraum Braunschweig. Braunschweig/Berlin.

<sup>25</sup> Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW; 2019): Leitfaden Bike+Ride Baden-Württemberg. Stuttgart.

Bedienungs- ebene gemäß NVP 2020	Haltestellenka- tegorie gemäß NVP 2020	Bedienungsqualität und Haupttransportmittel		B+R Ba- sisange- bot	Stell- platzbe- darf
BE 1	Verkehrsstation mit Nah- und Fernverkehr	überregionaler Eisenbahnknoten		XL	> 1.000
				XXL	ab 3.000
	Verkehrsstation mit Nahverkehr	regionaler Eisenbahnknoten / wichtiger RE- Halt		L	300 – 1.000
		RE-Haltepunkte, wichtige RB-Haltepunkte		M	50 – 300
aufkommensschwache RB-Haltestellen		S	< 50		
BE 2	Verkehrsstationen und Haltestellen (RegioBus, Lan- desbus) regionaler Verbindungen	Verkehrsstation und aufkommensstarke Bus- bahnhöfe		M	50 – 300
		aufkommensstarke RegioBus-Haltestellen		S	< 50
		RegioBus- und Landesbus-Haltestellen		XS	< 20
		Basisangebot für RegioBus und Landesbus		XXS	bis 6
BE 3	Bushaltestellen mit lokalen Bus- verbindungen	Kategorie 1	Haltestellen mit übergeord- neter Bedeutung als Ver- knüpfungspunkt zu anderen Buslinien und zum SPNV	S	< 50
		Kategorie 2	Inner- und außerörtliche Hal- testellen, die regelmäßig mehr als zehn Einsteiger am Werktag haben	XS	< 20
		Kategorie 3	Inner- und außerörtliche Hal- testellen die maximal zehn Einsteiger am Werktag ha- ben	XXS	bis 6
	Stadtbahnhalte- stellen (aus- schließlich in Braunschweig)	aufkommensstarke Endhaltestellen Stadt- bahn		M	50 – 300
		aufkommensstarke Stadtbahnhaltestellen		S	< 50
		Basisangebot Stadtbahn		XS	< 20
	BE 4	Halteorte	-		-

Tab. E 2-1: Qualitätsstandards für Bike+Ride-Angebote nach Haltestellenkategorie NVP 2020  
(Quelle: Eigene Darstellung nach NVBW 2019)

B+R Basisangebot	Beschreibung
XXS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geeignet für: Bushaltestellen mit geringem B+R-Bedarf, innerstädtische Stadtbahnhaltestellen</li> <li>• im Einzugsbereich ist meist Wohnen dominant: B+R im Vortransport</li> <li>• bis zu sechs Stellplätze in frei zugänglichen Abstellanlagen</li> <li>• an Haltestellen mit Bedeutung für das regionale Radverkehrsnetz wird die maximale Stellplatzanzahl (sechs Stellplätze) empfohlen</li> <li>• nur in begründeten Ausnahmefällen überhaupt kein B+R-Basisangebot</li> </ul>
XS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geeignet für: RegioBus-, Landesbus-Haltestellen, Stadtbahnhaltestellen mit entsprechendem Potenzial</li> <li>• bis zu 20 Stellplätze in frei zugänglichen Abstellanlagen</li> <li>• möglichst mit Witterungsschutz</li> <li>• an Haltestellen im gewerblich geprägten Umfeld einzelne Fahrradboxen sinnvoll</li> <li>• an Haltestellen mit Bedeutung für das regionale Radverkehrsnetz wird die maximale Stellplatzanzahl (20 Stellplätze) empfohlen</li> </ul>
S	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geeignet für: aufkommensstarke RegioBus- und Stadtbahnhaltestellen, Regional- und S-Bahnbahnhöfe</li> <li>• überwiegend Wohnumfeld: bis zu 50 Stellplätze in frei zugänglichen Abstellanlagen</li> <li>• mindestens 75 Prozent mit Witterungsschutz</li> <li>• ergänzt durch Fahrradboxen oder Stellplätze in Fahrradkäfigen</li> <li>• an Haltestellen mit Bedeutung für das regionale Radverkehrsnetz wird die maximale Stellplatzanzahl (50 Stellplätze) empfohlen</li> </ul>
M	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geeignet für: Endhaltestellen der Stadtbahn, S-Bahn- und RE-Haltepunkte, wichtige RB-Haltepunkte</li> <li>• bis zu 300 Stellplätze</li> <li>• unterschiedliche Angebote nach Nutzergruppen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- dominierender Vortransport: frei zugängliche Anlagen mit Witterungsschutz, ergänzt durch Fahrradboxen oder Sammelanlagen</li> <li>- Vor- und Nachtransport: größerer Anteil abschließbarer Anlagen</li> <li>- Vor- und Nachtransport mit Freizeit-/Tourismusverkehr: Fahrradvermietung vorsehen (i. d. R. ohne Personal)</li> </ul> </li> <li>• an Haltestellen mit Bedeutung für das regionale Radverkehrsnetz wird die maximale Stellplatzanzahl (300 Stellplätze) empfohlen</li> </ul>
L	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geeignet für: wichtige Verknüpfungspunkte des Regionalverkehrs, Haltepunkte des Fernverkehrs in Mittelzentren</li> <li>• 300 bis 1.000 Stellplätze</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• unterschiedliche Angebote nach Nutzergruppen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vor- und Nachtransport: zentrale, teils abgeschlossene Parkanlage (Fahrradboxen reichen nicht aus)</li> <li>- Vor- und Nachtransport mit Freizeit-/Tourismusverkehr: Fahrradvermietung, möglichst personell unterstützte Serviceangebote</li> <li>- Vor- und Nachtransport mit besonderen Verkehrserzeugern: mehr abgeschlossene und videoüberwachte Fahrradparkmöglichkeiten</li> </ul> </li> <li>• an Haltestellen mit Bedeutung für das regionale Radverkehrsnetz wird die maximale Stellplatzanzahl (1.000 Stellplätze) empfohlen</li> </ul>
XL	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geeignet für: wichtige Bahnhöfe des Schienenfernverkehrs und des schnellen Regionalverkehrs (zugleich Knotenpunkte des Nahverkehrs)</li> <li>• über 1.000 Stellplätze</li> <li>• zentrale, überwachte Abstellanlagen</li> <li>• möglichst Serviceangebote</li> <li>• bei Vor- und Nachtransport mit Freizeit-/Tourismusverkehr: Fahrradvermietung</li> <li>• klassische Einsatzfelder für Fahrradstationen</li> <li>• an Haltestellen mit Bedeutung für das regionale Radverkehrsnetz wird die maximale Stellplatzanzahl (über 1.000 Stellplätze) empfohlen</li> </ul>
XXL	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wie XL, jedoch mindestens 3.000 Stellplätze für Fahrräder</li> </ul>

Tab. E 2-2: Beschreibung der B+R-Basisangebote (Quelle: Eigene Darstellung nach NVBW 2019)

### Mobilitätsstationen

Weitere Anreize zur intermodalen ÖV-Nutzung können geschaffen werden, wenn stärker frequentierte Zugangsstellen zu Mobilitätsstationen entwickelt werden. Eine Mobilitätsstation (oft auch Mobilstation genannt) verknüpft verschiedene Mobilitätsangebote an einem Standort<sup>26</sup>. Typische Standorte sind Verkehrsstationen, Endhaltestellen bzw. regional bedeutsame RegioBus-Haltestellen, Rendezvous- oder Anschlusspunkte im Busverkehr. Charakteristische Ausstattungselemente von Mobilitätsstationen sind ein Car- und Bikesharing-Angebot, sichere und wettergeschützte Fahrradabstellanlagen und Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie die Nähe zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Die Ausstattung kann je nach Standort variieren. Über die reine Funktion als Verkehrsknotenpunkt hinaus können Mobilstationen zum Treffpunkt werden, an dem Menschen gerne Zeit verbringen und weitere Erledigungen vornehmen.

Laut Nahverkehrsplan 2020 sollen für das Verbandsgebiet entsprechende Einrichtungen entwickelt werden. Aus Wiedererkennunggründen soll eine möglichst einheitliche Ausstattung zusammen mit den Kommunen realisiert werden. 2022 wird für den Großraum Braunschweig ein Gutachten erstellt, mit dem Standorte für Mobilitätsstationen an Zugangsstellen des ÖPNV

<sup>26</sup> Die ersten Mobilitätsstationen wurden 2003 unter dem Namen „mobil.punkte“ in Bremen eröffnet. Seitdem finden sich solche Stationen nicht nur in Großstädten wie Hamburg, Leipzig oder München, sondern auch in kleineren Städten wie Offenburg oder in ländlichen Regionen wie Mettingen im Kreis Steinfurt.

identifiziert und funktional beschrieben werden. Als potenzielle Standorte werden sogenannte „Sternpunkte“ angeführt, das sind Start- bzw. Endpunkte und/oder Verknüpfungspunkte auf intermodalen Wegeketten<sup>27</sup>. Das Konzept der Stationsrahmenpläne zeigt beispielhaft Farb- und Beleuchtungskonzept einer Mobilstation, ohne differenzierter auf Ausstattungselemente zum Radverkehr einzugehen (RVB 2020).

Auch der Masterplan 100 % Klimaschutz nennt den Aufbau von Mobilitätsstationen in der Region als wichtige Maßnahme<sup>28</sup>.

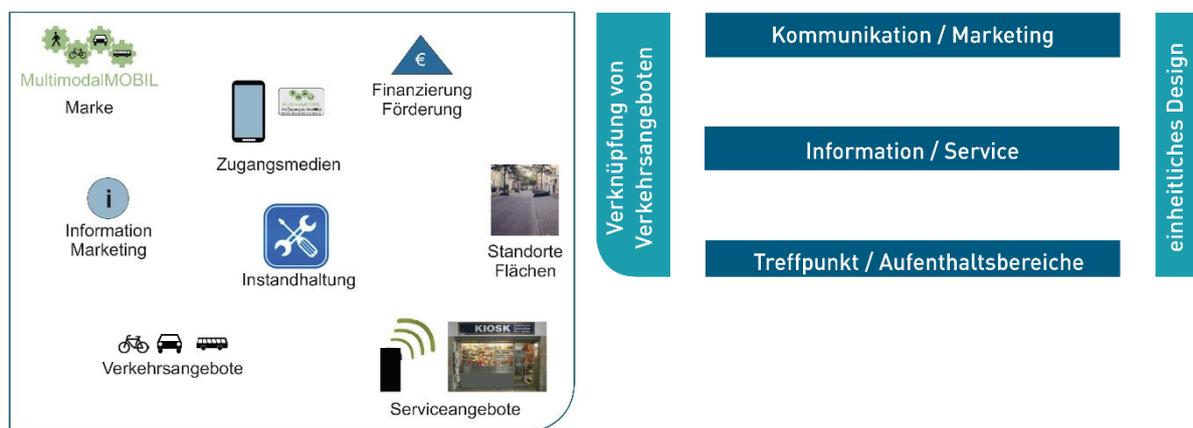
Beispielhaft für die konzeptionelle Vorgehensweise und Umsetzung von Mobilitätsstationen sei an dieser Stelle das Zukunftsnetz Mobilität NRW angeführt.

### Best Practice

#### Grundaufgaben und Elemente von Mobilstationen

Ziel ist die Errichtung eines flächendeckenden Netzes von Mobilstationen mit einheitlichen Standards durch die kommunalen Planungsträger. Grundlage bildet das „Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen“ mit Vorschlägen zur Ausstattung und Gestaltung (hierarchisiertes Modulsystem, rechtliche Rahmenbedingungen, Betreibermodelle, Finanzierung und Förderung sowie Hinweise zur Umsetzung (Akteursbeteiligung)).

Im Gebiet des Nahverkehrs Rheinland (NVR) wurde auf dieser Basis ein flächendeckendes Mobilstationsnetz erarbeitet.



Grundaufgaben und Elemente von Mobilstationen (Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017). Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 2. aktualisierte und überarbeitete Auflage. Köln.)

<sup>27</sup> Regionalverband Großraum Braunschweig (2019): Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig. Kap. E 5.1. Braunschweig.

<sup>28</sup> Regionalverband Großraum Braunschweig (2018): Masterplan 100 % Klimaschutz für den Großraum Braunschweig. Braunschweig.

Für die Ausgestaltung der Mobilstationen im Großraum Braunschweig sollten – in Anlehnung an die Klassifikation der Mobilstationen des Zukunftsnetzwerks Mobilität NRW in die drei Kategorien S, M und L – die in Tab. E 2-3 genannten Ausstattungsstandards für den Radverkehr festgelegt werden.

	Stationstyp	Verkehrsangebote	Sonstige Ausstattung
<b>S</b>	Mindestens zwei Verkehrsmittel, wenig sonstige Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus und Carsharing-Station</li> <li>• Bus, <b>Fahrradverleihstation und Fahrradabstellanlage</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einheitliches Design</li> <li>• Witterungsschutz</li> <li>• Vandalismusschutz</li> <li>• Notruf-/Informationssprechstelle</li> </ul>
<b>M</b>	Mindestens drei Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SPNV, Schnell-/Regionalbus, Carsharing-Station</li> <li>• SPNV, Schnell-/Regionalbus, <b>Fahrradverleihstation</b> und Pkw-Stellplätze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einheitliches Design</li> <li>• Witterungsschutz</li> <li>• Vandalismusschutz</li> <li>• Sitzgelegenheiten</li> <li>• Kiosk</li> <li>• W-LAN-Punkt</li> <li>• Notruf-/Informationssprechstelle</li> <li>• Verkaufsautomaten</li> </ul>
<b>L</b>	Mehr als drei Verkehrsmittel, umfassende, sonstige Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SPNV, Straßen-/Stadtbahn, Bus, Carsharing-Station, <b>Fahrradverleihstation</b> und Taxi</li> <li>• SPNV, Schnell-/Regionalbus, Carsharing-Station, <b>Fahrrad-Verleihstation, Fahrradabstellanlage</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einheitliches Design</li> <li>• Aufenthaltsraum</li> <li>• Sitzgelegenheiten</li> <li>• Bäckerei</li> <li>• W-LAN-Punkt</li> <li>• Servicepunkt</li> <li>• Ladestation für E-Pkw</li> <li>• Ladestation für E-Fahrräder</li> <li>• Öffentliche WC-Anlagen</li> <li>• Photovoltaikanlage</li> </ul>
	Ladebezogene Add-Ons	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Lastenfahrrad</b></li> <li>• Fernbus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gepäckschließfächer</li> <li>• Stadtplan</li> </ul>

Tab. E 2-3: Ausstattungsmerkmale für Mobilstationen im regionalen Netz (Quelle: eigene Zusammenstellung nach Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017)

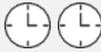
## Handlungsempfehlungen

Der bedarfsgerechte Ausbau des Angebotes an Bike+Ride-Anlagen an den regionalbedeutenden SPNV- und RegioBus-Haltestellen ist prioritär zu behandeln. Neben der Bestandsanalyse ist bei dem bedarfsgerechten Ausbau auf eine standardisierte, qualitätsvolle und einheitliche Gestaltung anhand der festgelegten Qualitätsstandards zu achten.

Die radverkehrsbezogenen Standards für Bike+Ride-Anlagen und Mobilitätsstationen sollten im nächsten Nahverkehrsplan aufgenommen werden.

Weitere Handlungsempfehlungen sind der Aufbau eines regionalen Netzwerkes von Mobilitätsstationen mit dem Schwerpunkt kleinerer Mobilitätsstationen an den Verknüpfungspunkten mit dem regionalen Radverkehrsnetz. Ebenfalls dazu gehört die Fortsetzung und Erweiterung von Abstellanlagen.

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit-horizont	Finanzbe-darf
<b>Schlüsselmaßnahmen</b>		
<p><b>Bike+Ride – Analyse</b></p> <p>Bestandserfassung der Bike+Ride-Anlagen im Verbandsgebiet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fortsetzung der regelmäßigen Aktualisierung des Haltestellenkatasters (Erfassung baulich veränderter Haltestellen zweimal jährlich)</li> <li>- Systematische Bedarfs- und Defizitermittlung als Basis für die Priorisierung der Planungen sowie Beschaffung und Verteilung der Fördermittel</li> </ul>		€
<p><b>Erstellung von Bike+Ride-Anlagen</b></p> <p>Bedarfsgerechte Erstellung von Bike+Ride-Stellplätzen unter der Berücksichtigung einheitlicher Standards</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erstellung einer Prioritätenliste: Schwerpunkt auf die regional bedeutsamen SPNV- und RegioBus-Haltestellen mit Bezug zum regionalen Radverkehrsnetz</li> <li>- Umsetzung von bedarfsgerechten Abstellanlagen an den regionalbedeutsamen SPNV- und RegioBus-Haltestellen im Verbandsgebiet</li> </ul>		€€€
<p><b>Verbandweites Konzept für die Errichtung von Mobilitätsstationen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erarbeitung eines Modulsystems für Mobilitätsstationen mit entsprechenden Ausstattungsstandards (nach Raumkategorie und Vernetzungsgrad)</li> <li>- Standortanalyse für die Errichtung von Mobilitätsstationen unter Berücksichtigung von bereits vorhandenen P+R-Standorten, Pendlerparkplätzen und ÖPNV-Verknüpfungspunkten mit dem regionalen Radverkehrsnetz</li> <li>- Erstellung eines Gestaltungsleitfadens</li> <li>- Fördermöglichkeiten für den Bau von Mobilitätsstationen</li> </ul>		€€€

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit-horizont	Finanzbe-darf
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pilothafte Umsetzung einer Mobilstation (Schwerpunkt eher ländlicher Raum)</li> </ul>		
<b>Weitere Maßnahmen/Aktivitäten:</b>		
<p><b>Bügel-Programm</b></p> <p>Abstimmung mit den Kommunen zu Bedarf für Förderung, Zusammenarbeit und Kommunikation zur Beschaffung weiterer Anlehnbügel (siehe Maßnahme Fahrradparken: Anlehnbügel)</p>		<p>€€</p>
<p><b>Leitfaden für Module von Bike+Ride-Anlagen</b></p> <p>Erstellung eines Leitfadens für Module von Bike+Ride-Anlagen nach Haltestellenkategorien (Qualitätsstandards in Tab. E 2-1 und E 2-2) zur Vereinheitlichung des Angebotes und zur Integration in entsprechende Förderprogramme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Qualitätsstandards bei der Erstellung von überdachten Anlehnbügeln, Sammelschließanlagen/Fahrradboxen oder eines Fahrradparkhauses</li> <li>- Integration weiterer Service-Standards (Schließfächer, Bike-Repair-Station, Aufladestationen für Pedelecs)</li> <li>- Berücksichtigung von Abstellanlagen für Fahrräder mit Anhänger, Lastenfahrräder, Cityroller</li> </ul>		<p>€</p>
<p><b>Temporäre Fahrradabstellanlagen</b></p> <p>Überprüfung der P+R-Parkplätze an den Verkehrsstationen zur Etablierung von temporären Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel) für saisonalen Bedarf</p>		<p>€€</p>
<p><b>Website und interaktive Karte zu Bike+Ride-Angeboten</b></p> <p>Bereitstellung von Informationen online über Einbindung in Internetseiten und interaktive Karten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mit allen Bike+Ride-Stationen und notwendigen Informationen (z. B. Haltepunktname, Straße/Ort/PLZ, Art der Fahrradabstellanlage, Anzahl Stellplätze, ÖPNV-Linie),</li> <li>- Hinweise zur Buchung von abschließbaren Sammelschließanlagen/Fahrradboxen oder Fahrradparkhäusern,</li> <li>- Möglichkeit zu einer direkten einfachen Buchung/Reservierung (via Link auf bereits vorhandene Website oder Telefonnummern)</li> </ul>		<p>€</p>
<p><b>Beratung von Kommunen</b></p> <p>Systematische Fortsetzung der Beratung von Kommunen bei Planung, Bau und Betrieb von Bike+Ride-Anlagen, Ausnutzung vorhandener Fördermöglichkeiten</p>		<p>€</p>

## 2.2 Fahrradmitnahme in Bahnen und Bussen

### „Mitnehmen ermöglichen“

#### Einführung

Die Attraktivität des Umweltverbundes kann durch die Verknüpfung der Systemvorteile der beiden Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV erheblich gesteigert werden. Eine Möglichkeit der Verknüpfung ist die Fahrradmitnahme im ÖPNV und insbesondere im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Dabei bewegt sich die Verbesserung der Fahrradmitnahme im Spannungsfeld zwischen einer möglichst großzügigen Mitnahmeregelung einerseits und den möglichen Folgen für den Betriebsablauf im ÖPNV andererseits. So kann eine große Anzahl mitgenommener Fahrräder zu Problemen mit Fahrgästen ohne Fahrräder (Pendler\*innen, für die es u. U. eine Komforteinbuße bedeutet) führen, aber auch die Beförderungskapazität eines Fahrzeuges reduzieren und die Haltezeit beim Fahrgastwechsel verlängern.

Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder bieten jedoch neue Mobilitätsoptionen für ÖV-Fahrgäste und Radfahrende. Bei einer Fahrt mit dem Fahrrad oder dann, wenn am Zielbahnhof keine Abstellanlagen verfügbar sind, erweitern sie den Aktionsradius und ermöglichen die Anschlussmobilität mit dem eigenen Fahrrad. Insbesondere im ländlichen Raum, in topografisch bewegten Gebieten sowie im Freizeit- und radtouristischen Verkehr macht die Fahrradmitnahme die Fahrten im Umweltverbund möglich. Fahrradmitnahmemöglichkeiten schaffen Grundlagen für den nachhaltigen Tourismus. Auch im Alltagsverkehr sichern Mitnahmemöglichkeiten Wegeketten und erhöhen die Flexibilität der ÖV-Fahrt.

Fahrräder sollen in öffentlichen Verkehrsmitteln grundsätzlich mitgenommen werden können, sofern dies bauartbedingt möglich ist. Zu berücksichtigen ist, dass die Fahrradmitnahme in den Kapazitäten der Schienenfahrzeuge und der Busse begrenzt ist. Wichtig sind einheitliche Beförderungsbestimmungen und Tarife, die klare Vorgaben enthalten und gut kommuniziert werden <sup>29</sup>.

Für eine kostenfreie Fahrradmitnahme spricht z. B. die Einfachheit, die mögliche zusätzliche Wertschöpfung in der Region oder die Attraktivität eines derartigen Angebotes. Dem entgegen stehen Argumente wie beispielsweise die Wirtschaftlichkeit des Betriebs, eine verstärkte Nachfrage auf besonders interessanten Relationen sowie der vermutlich damit einhergehenden Belästigung von Fahrgästen ohne Fahrrad<sup>30</sup>.

Die Bedingungen zur Fahrradmitnahme in Bahnen und Bussen umfassen mehr als die tariflichen Bedingungen. Wichtig sind die Zu- und Abgänge zu den Verkehrsstationen und Haltestellen (Wege zu den Haltepunkten und Einstiegsmodalitäten) sowie die Ausstattung der Fahrzeuge.

---

<sup>29</sup> BMVI (2021): Nationaler Radverkehrsplan 3.0 – Fahrradland Deutschland 2030. Berlin.

<sup>30</sup> Institut für Mobilität & Verkehr imove TU Kaiserslautern (2011): Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr. Praxiserfahrungen und Handlungsempfehlungen. Grüne Reihe Nr. 70. Kaiserslautern.

Die stationseigenen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen sind ein bedeutender Aspekt bei der Fahrradmitnahme. Bei der Ankunft mit dem Fahrrad am Bahnhof muss das Fahrrad bis zum Abfahrtspunkt am Bahnsteig gebracht und in das Fahrzeug verladen werden. Dabei müssen an Bahnhöfen unter Umständen auch Hindernisse wie Treppen und hohe Kanten überwunden werden. Bei der Mitnahme im Bus ist der Höhenunterschied zwischen Bordstein und Fahrzeugebene entscheidend für einen erleichterten Zugang zu Bus oder Stadtbahn.

Der barrierefreie Zugang zu Haltestellen, Bahnhöfen und Gleisen erleichtert die Fahrradmitnahme. Vor dem Hintergrund der steigenden Zahl von vergleichsweise schweren Elektrofahrrädern gewinnt dies noch einmal an Bedeutung.

Bedeutung der Fahrradmitnahme	Möglichkeiten der Kundengewinnung
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erweiterung des Einzugsbereichs zu den Haltestellen,</li> <li>• Zu- und/oder Abbringer zu touristisch interessanten Ausgangspunkten,</li> <li>• „Rückfallebene“ bei anspruchsvollen bzw. längeren Touren,</li> <li>• Lückenschluss, wenn Wegeketten nicht komplett mit dem ÖPNV abgebildet werden können (z. B. Feinverteilung),</li> <li>• ökologische Bedeutung,</li> <li>• zum Teil Zeitvorteil,</li> <li>• Individualisierung des eigenen Rades / Zuverlässigkeit des eigenen Rades.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komfortable bzw. neue Züge mit barrierefreiem Einstieg,</li> <li>• barrierefreie Zuwendung zum Bahnsteig bzw. Haltestelle,</li> <li>• barrierefreier Gleiswechsel,</li> <li>• eindeutige, möglichst einheitliche Regelungen und Tarife,               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ differenziert nach Fahrradarten, ggf. Ausschlüsse, Aussagen zu Fahrrad als Gepäck</li> <li>○ Kombiangebote (z. B. mit Gästekarten),</li> <li>○ nach Möglichkeit Sicherheiten bei der Disponierung (z. B. zuverlässige Reservierung),</li> </ul> </li> <li>• Ehrlichkeit am Kunden (Marketing und Wirklichkeit),</li> <li>• zum Teil Preisempfindlichkeit und Zeitvorteil gegenüber Kfz.</li> </ul>

Tab. E 2-4: Bedeutung der Fahrradmitnahme und Kundengewinnung (vgl. Quelle: Institut für Mobilität & Verkehr 2011)

Die Strategieansätze im Bereich Fahrradmitnahme müssen darin bestehen, Alternativen zur Fahrradmitnahme anzubieten, aber auch die Fahrradmitnahme zu vereinfachen, zu unterstützen und zu lenken. Dazu gehören der Ausbau der Bike+Ride-Anlagen (s. Kap. E 2.1) und öffentliche Fahrradverleihsysteme (s. Kap. E 2.3, Fahrradverleih an Tourismusschwerpunkten oder die stärkere Verknüpfung von Radroutenplanern mit ÖPNV-Auskunftssystemen (s. Kap. E 5.2 und E 5.3)).

Wichtig ist, die Fahrradmitnahme als Chance zur Erweiterung des Kundenkreises zu verstehen: Fahrradmitnahme ist Kundenservice für ÖV-Kunden (s. Tab. E 2-4).

## Leitziele

- Regionsweit einheitliche, einfach verständliche und gut kommunizierte Mitnahmemöglichkeiten in Bahnen und Bussen zur Sicherung durchgängiger Mobilitätsketten.
- Gewährleistung von bedarfsorientierten<sup>31</sup> Mitnahmemöglichkeiten nach einheitlichen Standards.

## Status quo

### Allgemeine Bedingungen für die Fahrradmitnahme

Im Verbandsgebiet gelten die Tarif- und Beförderungsbestimmungen des Verkehrsverbunds Region Braunschweig (VRB). Sie sind einheitlich geregelt. Die meisten Verkehrsunternehmen verweisen auf ihrer Internetseite auf die Bestimmungen des VRB (Link oder Download PDF). Der Regionalverband hält ebenfalls entsprechende Informationen auf seiner Internetseite bereit.

Die Fahrradmitnahme ist im gesamten VRB-Gebiet möglich: eine Fahrradkarte ist ganztägig gültig und kostet im gesamten Tarifverbund 2,50 €. Die Fahrradkarte kann auch im Vorverkauf oder als Online-Ticket erworben werden. Inhaber\*innen einer Monatskarte, eines Extra- oder Job-Abos können Fahrräder montags bis freitags ab 19 Uhr, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sowie am 24. und 31. Dezember ganztägig unentgeltlich mitnehmen. Eine Fahrradtageskarte im Niedersachsentarif, der Anwendung für Fahrten im SPNV in Niedersachsen über das Gebiet des VRB hinausfindet, kostet 4,60 €.

Fahrräder können jeweils im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kapazitäten befördert werden, Rollstuhlfahrende und Fahrgäste mit Kinderwagen haben Vorrang. Ein Anspruch auf Mitnahme von Fahrrädern in den VRB-Verkehrsmitteln besteht nicht. In Einzelfällen kann das Betriebs- oder Aufsichtspersonal über die Mitnahme entscheiden. Falträder können als Traglast kostenlos mitgenommen werden, wenn spezielle Bedingungen (z. B. der Reisekomfort der Mitreisenden wird nicht eingeschränkt) erfüllt sind.<sup>32</sup>

Auch wenn Regeln und Preise im VRB-Gebiet vereinheitlicht sind, ist die Information im Internet darüber eher uneinheitlich bzw. nur versteckt zu finden. Einige Verbundpartner stellen in ihrem Internetauftritt den Tarif- und VRB-Flyer online zur Verfügung.

### Fahrradmitnahme in Fahrzeugen des SPNV

Die im Verbandsgebiet verkehrenden Regionalzüge (DB Regio, erixx, metronom, Westfalenbahn, Abellio) verfügen i. d. R. über ein Mehrzweckabteil und Fahrradabstellplätze (die Anzahl variiert zwischen vier und 16, unter Umständen ist eine saisonale Anpassung der Bestuhlung möglich). Der barrierefreie Zugang ist gegeben (Abb. E 2-12).

---

<sup>31</sup> Kriterien für Bedarfsorientierung sind: bewegte Topografie, hohe Nachfrage, Tourismus.

<sup>32</sup> Vgl. Tarif- und Beförderungsbestimmungen des VRB (Punkt 6.2) [https://www.vrb-online.de/fileadmin/pdf/2021\\_0102\\_VRB\\_Tarifbestimmungen\\_final.pdf](https://www.vrb-online.de/fileadmin/pdf/2021_0102_VRB_Tarifbestimmungen_final.pdf) (Zugriff am 10.05.2021).



Abb. E 2-12: Barrierefreier Einstieg und Mehrzweckbereiche in enno und erixx



Abb. E 2-13: Kostenlose Fahrradmitnahme im SPNV in Sachsen-Anhalt

Die Mehrzweckabteile des enno sind mit großem Außenhinweis auf das Radabteil zum schnellen Auffinden am Bahnsteig (und damit weniger Störungen beim Fahrgastwechsel) und innen mit drei Ladestationen für Elektrofahräder ausgestattet<sup>33</sup>.

### **Mitnahme in Bussen und Stadtbahnen**

Auch in Bussen und Stadtbahnen ist die Fahrradmitnahme laut der Beförderungsbestimmungen des VRB prinzipiell möglich. Je nach Fahrzeugtyp variiert die Anzahl, die Aufnahmekapazität reicht hier bis zu zwei Rädern.

Die Gemeinde Cremlingen und die Stadtgemeinde Oderwald sind laut Nahverkehrsplan 2020 auf Grundlage des Achsen- und Erschließungskonzepts ein „Beispiel- und Experimentiergebiet“, welches u. a. eine verbesserte Fahrradmitnahme in Fahrzeugen oder die Nutzung von Fahrradanhängern oder -gepäckträgern vorsieht, um im ländlichen Raum die Integration des Fahrradverkehrs in den ÖPNV zu verbessern<sup>34</sup>.

Besonders in topografisch bewegten Gebieten und Destinationen mit Bedeutung für den Radtourismus (auch saisonal) kommen Busse mit Fahrradanhängern, Haltevorrichtungen außen am Bus oder im Stehplatzbereich zum Einsatz. Das Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen sieht dazu die Förderung von Modellprojekten zu Mitnahmemöglichkeiten bei Busangeboten im ländlichen Raum mit Test unterschiedlicher Möglichkeiten im oder am Fahrzeug vor (NLStBV/ MW 2018).

#### **Best Practice**

Zur Verbesserung der Fahrradmitnahme bei bewegter Topografie wurde im Rems-Murr-Kreis (Baden-Württemberg) die kostenlose und zeitlich unbegrenzte Mitnahme im täglichen Buslinienverkehr im Pilotprojekt „Fahrrad2Go“ getestet. Das Projekt ist Bestandteil der „ÖPNV-Rems-Murr-Offensive“ im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes des Rems-Murr-Kreises und Teil des Förderprogramms „Modellregion für nachhaltige Mobilität“ des Verbands Region Stuttgart (VRS).

Im Mittelpunkt standen die verschiedenen technischen Möglichkeiten der Fahrradmitnahme. Dies betrifft die Einrichtung von sicheren Haltevorrichtungen am Bus, im Stehplatzbereich an konventionellen Halterungen und außerhalb in Form eines Heckträgers. Der Heckträger wurde von der Fachhochschule für Technik Esslingen (FHTE) in Kooperation mit dem Landratsamt Rems-Murr-Kreis, dem Busunternehmen Omnibus-Verkehr Ruoff (OVR) und den Kommunen Waiblingen, Winnenden, Schwaikheim und Korb entwickelt. Bis zu zehn Fahrräder können so transportiert werden.

Mittlerweile sind alle vier Pilotlinien in den Regelbetrieb übergegangen.

Das Projekt wurde auf dem 7. ÖPNV-Kongress (2015) in Freiburg mit dem Innovationspreis des Landes Baden-Württemberg und 2019 mit dem Deutschen Fahrradpreis (Kategorie Service Platz 3) ausgezeichnet.

<sup>33</sup> <https://www.der-enno.de/service/mit-fahrrad-reisen/> (Zugriff am 10.01.2022)

<sup>34</sup> Regionalverband Großraum Braunschweig (2019): Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig. Braunschweig, Seite 344.

Dieses Angebot zielt in erster Linie auf den Alltagsverkehr in einer topografisch bewegten Region. Es ist geeignet für schwächer frequentierte Buslinien in topografisch bewegten Gebieten (z. B. Harz) zur Nachfragesteigerung im ÖPNV im Alltagsverkehr (Schüler\*innen, Berufstätige) bis hin zum Freizeitverkehr.



Quelle: <https://www.rems-murr-kreis.de/bauen-umwelt-und-verkehr/oepnv/oepnv-im-rems-murr-kreis/fahrrad2go> (Zugriff am 23.06.2021)



Abb. E 2-14: Buslinie 190 des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV): Angebote für Radtouristen am Wochenende

Abb. E 2-15: Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig (Seesen)

### Barrierefreie Zugänge

Der bis 2022 verbindlich zu konzipierende und fortschreitende barrierefreie Ausbau der Verkehrsstationen im VRB-Gebiet verbessert auch die Fahrradmitnahme (Abb. E 2-15). Infrastrukturanpassungen, stufenfreier Bahnsteig und optimierte Bahnsteighöhen kommen auch der Verknüpfung von Fahrrad und ÖV zu Gute. Der Ausbau der Barrierefreiheit an Bahnhöfen

(Rampen, Aufzüge) und das Nachrüsten von Schienen zur Überwindung von Treppen tragen zur Erleichterung der Fahrradmitnahme bei.

## Handlungsempfehlungen

Als wichtige Handlungsempfehlung wird die einheitliche und transparente Information zu Möglichkeiten der Fahrradmitnahme angesehen. Dazu gehört die Kommunikation guter Angebote, aber auch deren mögliche Erweiterung.

Empfohlen wird weiterhin die Erarbeitung eines Gutachtens zur Fahrradmitnahme im ÖPNV, die eine Überprüfung des bestehenden Angebotes und unter Beachtung betriebswirtschaftlicher Aspekte und Potenziale mögliche Erhöhungen der Mitnahmemöglichkeiten beinhaltet. Dazu zählt auch die Prüfung einer kostenlosen Fahrradmitnahme.

Für die Fahrradmitnahme in Bussen, vor allem in dünner besiedelten oder topografisch bewegten Gebieten (z. B. Harz) sollte das Projekt Fahrrad2Go (Rems-Murr-Kreis) auf Übertragbarkeit geprüft, ein entsprechendes Modellprojekt zu Möglichkeiten der Fahrradmitnahme am oder im Fahrzeug in Kooperation mit dem Land Niedersachsen entwickelt werden.

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit-horizont	Finanzbe-darf
<b>Schlüsselmaßnahmen</b>		
<b>Kommunikation der Fahrradmitnahme</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kommunikation der Angebote zur Fahrradmitnahme</li> <li>- Verbesserung der Kommunikation über bestehende wie geplante Fahrradmitnahmeangebote</li> <li>- einheitliche Kommunikation über Mitnahmemöglichkeiten und Tarife auf den jeweiligen Internetseiten der Verkehrsunternehmen im VRB-Gebiet</li> <li>- Entwicklung gemeinsamer Vermarktungsstrategien</li> </ul>	⌚	€
<b>Gutachten Fahrradmitnahme im ÖPNV</b> <p>Erarbeitung eines Gutachtens zur Fahrradmitnahme in Bahnen und Bussen mit folgenden Inhalten (Auswahl):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prüfung des bestehenden Angebotes (Mehrzweckabteile, Fahrradstellplätze) nach Teilnetzen, Linien und Fahrzeugtyp (inkl. Auslastung)</li> <li>- Prüfung der Erhöhung der Mitnahmemöglichkeiten im SPNV im Rahmen der wirtschaftlichen Machbarkeit</li> <li>- Prüfung der Erweiterung auf ausgewählten Strecken: zusätzliche Fahrten und erweiterte Kapazitäten, insbesondere an Wochenenden in den Sommermonaten (temporärer/saisonaler Einsatz)</li> <li>- Kostenlose Fahrradmitnahme und deren Auswirkungen auf Betriebsablauf, Kundenbindung etc., Zusammenstellung von Best Practice</li> <li>- Empfehlungen zur Berücksichtigung bei der Ausschreibung der Verkehrsleistungen (Lastenheft)</li> </ul>	⌚	€

<b>Weitere Maßnahmen/Aktivitäten</b>		
<p><b>Innovative Angebote zur Fahrradmitnahme in Bussen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erprobung und Bewertung von Lösungen für die Fahrradmitnahme, z. B. geeignete Trägersysteme, Fahrzeugaufteilungen (vgl. Best Practice Fahrrad2go Rems-Murr-Kreis)</li> <li>- Initiierung eines Modellprojektes, z. B. „Beispiel- und Experimentiergebiet“ in der Gemeinde Cremlingen und Samtgemeinde Oderwald (vgl. NVP 2020)</li> <li>- Entwicklung von Betriebs- und Marketingkonzepten</li> </ul>		€€€
<p><b>Fortsetzung der Modernisierung und des barrierefreien Ausbaus aller Verkehrsstationen gemäß NVP 2020</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entsprechend der im NVP 2020 gesetzten Zielvorstellungen ist die Modernisierung und der barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe und Haltepunkte fortzusetzen.</li> <li>- Berücksichtigung des Konzepts Stationsrahmenpläne</li> <li>- Berücksichtigung des Bahnsteighöhenprogramms (s. Handlungsfeld 2.1 „Bike+Ride“)</li> </ul>		€€€€
<p><b>Weitere Angebote</b></p> <p>Prüfung weiterer Angebote, um die Attraktivität für die Nutzenden zu erhöhen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Weitere Vergünstigungen für Abo-Inhaber*innen</li> <li>- Tarifliche Paketangebote, z. B. eine kostenlose Fahrradmitnahme integriert in Gästekarten</li> <li>- kostenfreie Fahrradmitnahme zu weniger ausgelasteten Tages- und Jahreszeiten</li> </ul>		€

## 2.3 Fahrradverleihsystem

### „Neue Chancen nutzen – öffentliches Fahrradverleihsystem in der Region einsetzen“

#### Einführung

Im städtischen Raum sind Fahrradverleihsysteme (FVS) insbesondere für die erste und letzte Meile und zumeist kurze Strecken eine wichtige Ergänzung der Mobilitätsketten im Alltagsradverkehr. Als tariflich integrierter Angebotsbestandteil des ÖV können Leihfahrräder Kapazitätsprobleme bei der Fahrradmitnahme im ÖV vor allem in der Spitzenstunde entschärfen. In eher dünn besiedelten Regionen können Fahrrad- und Pedelec-Leihsysteme Angebotslücken im ÖV schließen und zur Attraktivitätssteigerung des ÖV-Systems beitragen. Leihradsysteme sind darüber hinaus ein wichtiges Instrument zur Steigerung der Attraktivität von touristischen Destinationen und Freizeitzielen.

## Leitziele

- In Bezug auf die zunehmende Etablierung von Fahrradverleihsystemen wird ein regionaler Ansatz verfolgt, der auf eine konsistente interoperable Nutzung abzielt.
- Städte, Kreise und Verkehrsunternehmen kooperieren partnerschaftlich miteinander, sodass für Fahrradverleihsysteme im Verbandsgebiet einheitliche Standards definiert und diese in die kommunale und regionale Mobilitätsplanung integriert werden.

## Status quo

Um den Anteil des Radverkehrs in den Städten und ländlichen Regionen zu steigern, spielen neben einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur Fahrradverleihsysteme, die in das ÖPNV-Angebot – tariflich, räumlich und informell – eingebettet sind, eine wichtige Rolle.

Städte wie Dresden, München, Stuttgart, Nürnberg, Bremen oder Mettingen im ländlichen Münsterland sind Vorreiter auf diesem Gebiet. Aktuelle Zahlen belegen, dass dort die Fahrradverleihsysteme an Attraktivität gewinnen, die Fahrten- und Nutzerzahlen steigen und vorhandene Systeme stetig ausgebaut und erweitert werden.

## Regionale Fahrradverleihsysteme in Kooperation mit dem ÖPNV

Die ersten Systeme wurden bereits vor zehn Jahren entwickelt. Grundlage war das Modellvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ mit dem Ziel, innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme zu entwickeln, die die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV unterstützen. Teilweise verlief der Start aufgrund mangelnder Erfahrung und Akzeptanz schwerfällig. Doch eine gezielte Analyse der Bedarfe, die Verbesserung der Systeme im Zusammenhang mit der Digitalisierung, moderne stabile Räder in einem guten Design, der ständige Ausbau der Ausleihstationen und deren Flexibilisierung führten zu einer immer größeren Angebotsnachfrage in den untersuchten Städten.<sup>35</sup> Vor allem bei jungen Menschen und Studierenden, aber auch bei (Tages-)Tourist\*innen ist die Nachfrage groß. Einige Städte rüsten aktuell ihre Flotte zusätzlich mit Lastenrädern oder Pedelecs aus und tauschen alle Räder gegen neue Modelle aus (integrierte Schlösser, GPS-System). In der Stadt Leipzig wird im Sommer 2022 zusätzlich ein Leihsystem für Transporträder eingeführt.

---

<sup>35</sup> TU Dresden – Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung (2010). Bearbeitung: Aurich, Tanja; Böhmer, Thomas; Klotsch, Jeanette; Pitrone, Anna: Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung – Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten. Dresden.



Abb. E 2-16: Metropolrad Ruhr



Abb. E 2-17: MVG Mein Rad

Die nachstehende Tabelle beschreibt neun Good-Practice-Beispiele von Fahrradverleihsystemen, die tariflich integrierter Bestandteil des ÖV sind. Die wesentlichen Erkenntnisse sind nachstehend zusammengefasst (vgl. ausführlicher die Steckbriefe in Anlage E1 im Materialband).

Bei den Betriebsmodellen lassen sich zwei gängige Prinzipien herauskristallisieren:

1. Verkehrsbetrieb bzw. ÖPNV-Aufgabenträger schließt Rahmen-/Betreibervertrag mit einem Anbieter. Ausstattung, Flotte und Design, Methoden und Registrierung werden vom Anbieter bestimmt (z. B. Metropolrad Ruhr). nextbike ist hier bundesweit führend.
2. Kommunen betreiben das Fahrradverleihsystem in Eigenregie mit dem örtlichen Verkehrsunternehmen (z. B. München, Mainz). Die Ausstattung der Flotte, das Design, Wartung und Reparatur obliegen dann der Kommunen selbst.

Viele der betrachteten Verleihsysteme gehen Kooperationen ein, um ein breites Netz an Nutzungsmöglichkeiten zu spannen. Hier sind besonders die Hochschulen und Universitäten zu nennen, aber auch Wohnungsunternehmen oder größere (öffentliche) Arbeitgeber, die vorab feste Nutzungen vereinbaren/buchen/kaufen.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Betriebsmodell
1	Metropolrad Ruhr	Fahrradverleihsystem der Metropolregion Ruhr im Verbund mit den Verkehrsbetrieben der Region, das seit 2010 in den Städten Bochum, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hamm, Herne, Mühlheim an der Ruhr und Oberhausen mit 2.000 Rädern an 300 Stationen verfügbar ist.	Betreibervertrag zwischen <b>RVR</b> (Regionalverband Ruhr = AN) und <b>nextbike</b> (AG) → Rahmenvertrag für Gesamtsystem und weitere Kooperationspartner.

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Betriebsmodell
2	MOBIbike Dresden	Fahrradverleihsystem der Stadt Dresden, das 2020 als Projekt der Dresdener Verkehrsbetriebe mit 1.000 Rädern an 18 Stationen zum integralen Bestandteil des ÖPNV gestartet ist.	Betriebsvertrag zwischen <b>DVB</b> (Dresdner Verkehrsbetriebe) und <b>nextbike</b> GmbH + weitere Kooperationspartner
3	VRN Nextbike	Fahrradverleihsystem im Verkehrsverbund Rhein-Neckar mit 1.000 Rädern an 200 Stationen in den Städten Bensheim, Bürstadt, Dossenheim, Frankenthal, Heddeshheim, Heidelberg, Heppenheim, Hockenheim, Kaiserslautern, Ladenburg, Lampertheim, Landau, Ludwigshafen, Mannheim, Neustadt an der Weinstraße, Schwetzingen, Speyer, Weinheim, Worms.	Betriebsvertrag zwischen <b>VRN</b> (Verkehrsverbund Rhein-Neckar) und <b>nextbike</b> GmbH
4	WK Bike Bremen	Fahrradverleihsystem der Stadt Bremen, das 2018 auf Initiative des Weser-Kuriers im Verbund mit der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) als Baustein vernetzter Mobilität gestartet ist. Seit 2020 stehen stadtweit 500 Leihräder der Anbieters nextbike an 65 Stationen zur Verfügung.	Betriebsvertrag zwischen <b>(BSAG)</b> Bremer Straßenbahn AG und <b>nextbike</b> GmbH
5	MVG Mein Rad	Das Mainzer Mietradsystem MVGmeinRad der Mainzer Verkehrsgesellschaft gibt es seit 2012 und ist aus einem Wettbewerb des Bundesverkehrsministeriums um innovative Fahrradverleihsysteme hervorgegangen. Es besteht heute aus 1.200 Rädern an 220 Stationen.	Der Betrieb erfolgt eigenständig durch die <b>MVGmeinRad GmbH</b> als 100 %-ige Tochter der Mainzer Verkehrsgesellschaft ( <b>MVG</b> ).
6	MVG Rad München	MVG Rad der Stadt München wurde 2015 über die städtische Tochtergesellschaft Stadtwerke München (SWM) aufgebaut und stellt in der Landeshauptstadt sowie im Landkreis München insgesamt 4.400 Räder / 34 Elektroräder an 300 Radstationen zur Verfügung.	Aufbau und Entwicklung eigenständig durch die städtische Tochter Stadtwerke München ( <b>SWM</b> ); der Betrieb erfolgt durch die Verkehrstochter, die Münchener Verkehrsgesellschaft ( <b>MVG</b> ).

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Betriebsmodell
7	VAG Rad Nürnberg	Fahrradverleihsystem der Stadt Nürnberg, seit 2012, wurde im Jahr 2019 als VAG-Rad Nürnberg neu gestartet. Die Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG), ein Tochterunternehmen der Stadtwerke, integrierte das System in ihr eigenes Angebot und verknüpft seither den ÖPNV mit dem Radverkehr. Ausstattung mit 1.500 Rädern an 30 Stationen.	Betreibervertrag zwischen Verkehrs-Aktiengesellschaft ( <b>VAG</b> ) Nürnberg (AG) und <b>nextbike</b> GmbH (AN)
8	SZ Mobil Mettingen	Das Projekt STmobil ist ein intermodales Verkehrsangebot des RVM (Regionalverkehr Münsterland) für eine umweltgerechtere Alltagsmobilität der Gemeinde Mettingen im ländlichen Raum. Ein Projektbaustein ist die Einrichtung einer Mobilitätsstation mit 50 Leih-Pedelecs und Fahrradboxen an den Haltestellen – zur Ergänzung des Schnellbusses S10.	Entwicklung und Betrieb durch den Regionalverkehr Münsterland ( <b>RVM</b> ) + weitere Kooperationspartner (z. B. Fahrradfachhandel).
9	RegioRad Stuttgart	Öffentliches Fahrradverleihsystem in der Metropol-Region Stuttgart in Partnerschaft mit der DB Connect GmbH. Das Projekt RegioRad Stuttgart ging am 1. Mai 2020 an den Start und stellt in Stuttgart und weiteren 40 Städten insgesamt 1.400 Fahrräder, 500 Pedelecs, 10 Lastenpedelecs an 200 Stationen zur Verfügung.	<b>DB Connect GmbH</b> (Call-a-Bike-Familie), in Kooperation mit der Landeshauptstadt Stuttgart, dem Verbund Region Stuttgart sowie 40 weitere Kommunen

Tab. E 2-5: Fahrradverleihsysteme in Kooperation mit dem ÖPNV (Good Practice)  
(Quelle: Eigene Darstellung)

Für den Start und den Aufbau eines Verleihsystems kamen häufig Fördermittel des Landes oder des Bundes zum Einsatz oder die Verleihsysteme wurden im Rahmen eines Modellvorhabens entwickelt. Gut laufende Systeme können sich inzwischen auch ohne Zuschüsse durch die Einnahmen aus dem Verleih (plus Werbevermarktung und Kooperationen) selbst tragen. Gründe für die Einführung eines FVS waren in erster Linie die Imageverbesserung der Stadt, Angebot für Tourist\*innen, Ergänzung des ÖPNV-Angebots und Erreichbarkeitsverbesserung der (Innen)stadt (TU Dresden 2010).

Zur Abschätzung der Größenordnung der Kosten für stationsgebundene Systeme werden für Infrastruktur und Aufbau ca. 3.000 € pro Rad veranschlagt, laufende Betriebskosten mit rund 1.500 bis 2.000 € pro Rad und Jahr.

In den beispielgebenden Städten wurde das Verleihsystem anfangs allein in der Innenstadt aufgebaut. Inzwischen weiten die Stationen sich auch auf die Stadtränder bzw. im Städteverbund (Metropolregion Ruhr) oder die Landkreise (München) aus. Auch kleinere Städte und Gemeinden steigen in bestehende Systeme ein. Für die Nutzer\*innen wird der Bewegungsradius innerhalb des Systems größer und flexibler.

Die Mietstationen fügen sich in das bestehende ÖPNV-Netz ein. Um ein ausreichendes Mobilitätsangebot bereitzustellen, werden sukzessive vor allem die Endhaltestellen, S- und U-Bahn-Stationen und weitere wichtige Haltestellen mit Angeboten zum Fahrradverleih ausgestattet. Der Zugang zum System, die Registrierung auf digitalem Wege (einmalig über eine App) konnte im Laufe der Entwicklungszeit erleichtert werden, die Benutzerfreundlichkeit ist gestiegen. Die Kombination mit einem Abo eines Verkehrsbetriebes bietet nicht nur Vergünstigungen des Fahrpreises (z. B. erste 30 Minuten kostenlos), sondern ein Abo kann außerdem – wie in Dresden – durch Auflegen der Abo-Karte auf das Fahrradheck als „Schlüssel“ zum Rad dienen. Neben den Stationen an ÖPNV-Haltestellen sind vielfach auch weitere Stationen an Einkaufszentren, touristischen Zielen, Wohn- und Arbeitsstandorten üblich.

In einigen Innenstädten (Dresden) wurden sogenannte Flexzonen eingerichtet, an denen gegen Aufpreis das Rad außerhalb der Leihstation abgestellt und zurückgegeben werden kann. Die „freiere“ Nutzung des Rades spielt also eine große Rolle für die Ausleihpraxis. Mit der farblich anders gekennzeichneten Zone wird trotz der Flexibilisierung ein Ordnungssystem angeboten, um das wilde Abstellen zu unterbinden.

Eine Befragung von Call-a-Bike-Kunden belegt, dass die Mehrheit der Befragten das Leihfahrrad in Verbindung mit dem ÖPNV nutzt. Das System stellt dabei eine Ergänzung zum eigenen Rad dar, ist aber kein Ersatz und es löst ein Potenzial zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens aus. Die „übliche“ Nutzungsdauer für eine Fahrt beträgt in der Regel etwa 15 bis 20 Minuten bzw. ca. zwei Kilometer. Das Nutzerprofil ist eher männlich, jung, gut ausgebildet und gutverdienend (TU Dresden 2010).

Die Preisgestaltung ist je nach Stadt und Verleihsystem individuell. Dennoch gleichen sich die Prinzipien der Angebote: Vergünstigungen für Studierende und Abo-Inhaber\*innen des ÖPNV, Preisstaffelung je 30 Minuten, einen ganzen Tag, Monat oder Jahr, besondere Angebotspakete.

### **Fahrradverleihsysteme im Großraum Braunschweig**

Eine Übersicht zu den Angeboten im Großraum Braunschweig mit Stand Januar 2021 ist in Anlage E 2 im Materialband zusammengestellt.

Erwartungsgemäß ist die Dichte und Vielfalt an Verleihsystemen im Oberzentrum Braunschweig am höchsten. Mit dem Start des Fahrradverleihsystems der Nibelungen Wohnbau GmbH im Jahr 2020 konnte mit dem Kooperationspartner nextbike erstmalig ein europaweit bestehendes Unternehmen etabliert werden. Kleinere Initiativen ergänzen das Angebot, u. a. mit Leihlastenrädern (z. B. „Heinrich der Lastenlöwe“ in Braunschweig, s. Kap. E 5.2).

Die Stadt Braunschweig hat darüber hinaus Ende 2020 ein Gutachten zur Realisierung eines Fahrradverleihsystems in der Stadt Braunschweig in Auftrag gegeben.



Abb. E 2-18: Nibelungen Bike Braunschweig



Abb. E 2-19: Pedelecverleih  
Wolfenbüttel Touristinfo

In den Städten Bad Harzburg, Goslar, Wolfenbüttel, Gifhorn, Wittingen und Helmstedt ist der Fahrradverleih eher als touristisches Angebot ausgelegt, aufgrund ihrer Lage zum Elm und Harz, zur Südheide oder zu Naherholungsgebieten wie Tankumsee oder Bernsteinsee. In der Harzregion dominiert der Verleih von Pedelecs, E-Bikes und E-Mountainbikes. Der Verleih ist hier häufig eingebettet in ein umfangreiches Serviceangebot wie Liefer-, Bring- und Reparaturservice sowie geführte Touren.

In Salzgitter, Wolfsburg und Peine bestehen zurzeit entweder gar keine Angebote oder der Fahrradverleih wird im Rahmen eines bestehenden Fahrradfachhandels angeboten (z. B. Salzgitter).

## Handlungsempfehlungen

Die Handlungsempfehlungen stützen sich auf den Aufbau eines regionsweiten Fahrradverleihsystems. Der erste Schritt dazu ist die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie.

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit-horizont	Finanzbe-darf
<b>Schlüsselmaßnahme</b>		
<p><b>Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie</b></p> <p>Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie als Grundlage für die Umsetzung eines regionsweiten öffentlichen Fahrradverleihsystems</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Systematische Analyse von Potenzialen, Strukturen und Rahmenbedingungen für ein Fahrradverleihsystem</li> </ul>	⌚	€

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bestandsanalyse/Bewertung bestehender Fahrradverleihsysteme in der Region</li> <li>- Beschreibung möglicher Eckpunkte eines regionsweiten Fahrradverleihsystems             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Standortkonzept</li> <li>- Konzept für technischen und organisatorischen Betrieb (Betreibermodell)</li> <li>- Finanzierungs-, Zeit- und Kostenplan</li> <li>- Vermarktungs- und Kommunikationskonzept</li> </ul> </li> <li>- Entwicklung und Umsetzung einer Strategie für Entwicklung, Standards, Systemintegration in den ÖPNV, möglichst integriert in multimodale Mobilitätsplattformen.</li> </ul> |  |  |
|---|--|--|

#### Weitere Maßnahmen/Aktivitäten:

##### Privatwirtschaftliche Verleihsysteme

Aufbau bzw. Weiterentwicklung privatwirtschaftlicher Verleihsysteme wie z. B. von Hochschulen, Arbeitgebern, Wohnungsbaugesellschaften oder radtouristischen Anbietern



€€

## 2.4 Zugänge, Tarife, Service

„Komfortabel, einheitlich, barrierefrei“

### Einführung

Die systematische Vernetzung der beiden Verkehrssysteme Fahrrad und ÖPNV mit unterschiedlichen Angeboten bietet den Anbietern vielfältige Möglichkeiten zur Erschließung neuer Zielgruppen sowie zur Kundenbindung und eröffnet zusätzlich Potenziale zum Cross-Selling<sup>36</sup>. Für die Kund\*innen ergeben sich erweiterbare Mobilitätsoptionen, sodass die Verkehrsmittelwahl situativ erfolgen kann. In der Kombination mit anderen Verkehrssystemen kommt dem Fahrrad als nachhaltige, kostengünstige und gesundheitsfördernde Alternative eine Schlüsselfunktion zu. Die Kombination kann sowohl intermodal auf einem Weg erfolgen als auch multimodal auf verschiedenen Wegen im Tages- oder Wochenverlauf.

Für die Verknüpfung des Fahrrades mit dem ÖPNV sind barrierefreie Zugänge, einheitliche Tarife und ein komfortabler Service wichtig. Dabei sind die Themen Zugänglichkeit, Barrierefreiheit und Einheitlichkeit entscheidend.

Ein komfortabler und barrierefreier Zugang zum ÖPNV mit dem Fahrrad ist wichtig. Dazu gehört ein sicheres Ankommen (z. B. am Bahnhof) durch sichere und attraktive Radverkehrsfüh-

<sup>36</sup> Unter Cross-Selling wird der Verkauf von verwandten bzw. ergänzenden Produkten oder Dienstleistungen verstanden, je nachdem, welche Produkte bereits gekauft wurden.

rungen, ausreichende Fahrradabstellmöglichkeiten, der komfortable und sichere Ein- und Ausstieg mit dem Fahrrad in Bussen und Bahnen, eine leicht einsehbare Beschilderung in verständlicher Sprache (z. B. durch Piktogramme) und ein leichter und möglichst barrierefreier Zugang zu Informations- und Serviceangeboten. Auch ein funktionierendes und einfaches Fahrradverleihsystem sollte hier nochmals als ein wichtiger Aspekt erwähnt werden. Zunehmend wichtiger in diesem Zusammenhang werden Mobilitätsstationen, die verschiedene Mobilitätsangebote an einem Standort verknüpfen und integrieren (s. Kap. E 2.1).

Kundenorientierte Tarife zeichnen sich durch ein einheitliches Ticket- und Vertriebssystem über mehrere Verbundkreise und unterschiedliche Verkehrsunternehmen oder Kommunen aus. Eine einheitliche handhabende Abwicklung des Ticketkaufs, z. B. für die tägliche bzw. gelegentliche Fahrt mit dem Fahrrad in Bussen und Bahnen, der Verleih von Fahrrädern, Abos für einen Reparatur-Service, Pannenhilfe usw. sind für die Nutzer\*innen wichtig. Vorzugsweise sind zu bezahlende Leistungen im Ticket enthalten.

Zum Bereich Service im ÖPNV zählt die Sicherstellung eines umfassenden, kundenorientierten Informations- und Service-Angebots. Neben der Auskunft und Informationsabfrage über vorhandene Produkte und Tarife – mit Bezug zum Radverkehr – zählen dazu auch eine funktionierende und zuverlässige App, Website, Hotline, persönliche Beratung in Bahnhöfen, Rathäusern oder weiteren Dienstleistern (z. B. Kioske), Flyer, Informationsanzeigen sowie ein Beschwerdemanagement.

Beim Ausbau von Verkehrsstationen und Haltestellen zu multifunktionalen Verknüpfungspunkten werden wichtige Serviceangebote (z. B. sichere Fahrradabstellanlagen, Pannenhilfe, Gepäckaufbewahrung, Ladestation für Pedelecs, Mieträder etc.) berücksichtigt.

### **Leitziele**

- Der Ausbau des barrierefreien Zugangs zum ÖPNV wird verstetigt. Das dient der Unterstützung der Durchlässigkeit der beiden Systeme Rad und ÖPNV.
- Sicherstellung eines umfassenden, kundenorientierten Informations- und Serviceangebotes (Auskunftssysteme, Buchungssysteme).
- Standardisierte und systematische Integration von Fahrradangeboten in die digitalen Vertriebs- und Informationskanäle.

### **Status quo**

#### **Zugänge**

Zu Menschen mit reisebedingter Mobilitätseinschränkung zählen laut dem Nahverkehrsplan 2020 (NVP) auch Fahrgäste mit Fahrrädern. Barrierefreie Zugänge erleichtern vielen Radfahrenden die intermodale Nutzung der beiden Verkehrsmittel Rad und Bahn.

Grundlage für den barrierefreien Zugang zum ÖPNV ist das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen, kurz Behindertengleichstellungsgesetz (BGG). Weiter formuliert das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), dass der Nahverkehrsplan (NVP) die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für

die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, Ausnahmen sind konkret zu benennen und zu begründen.

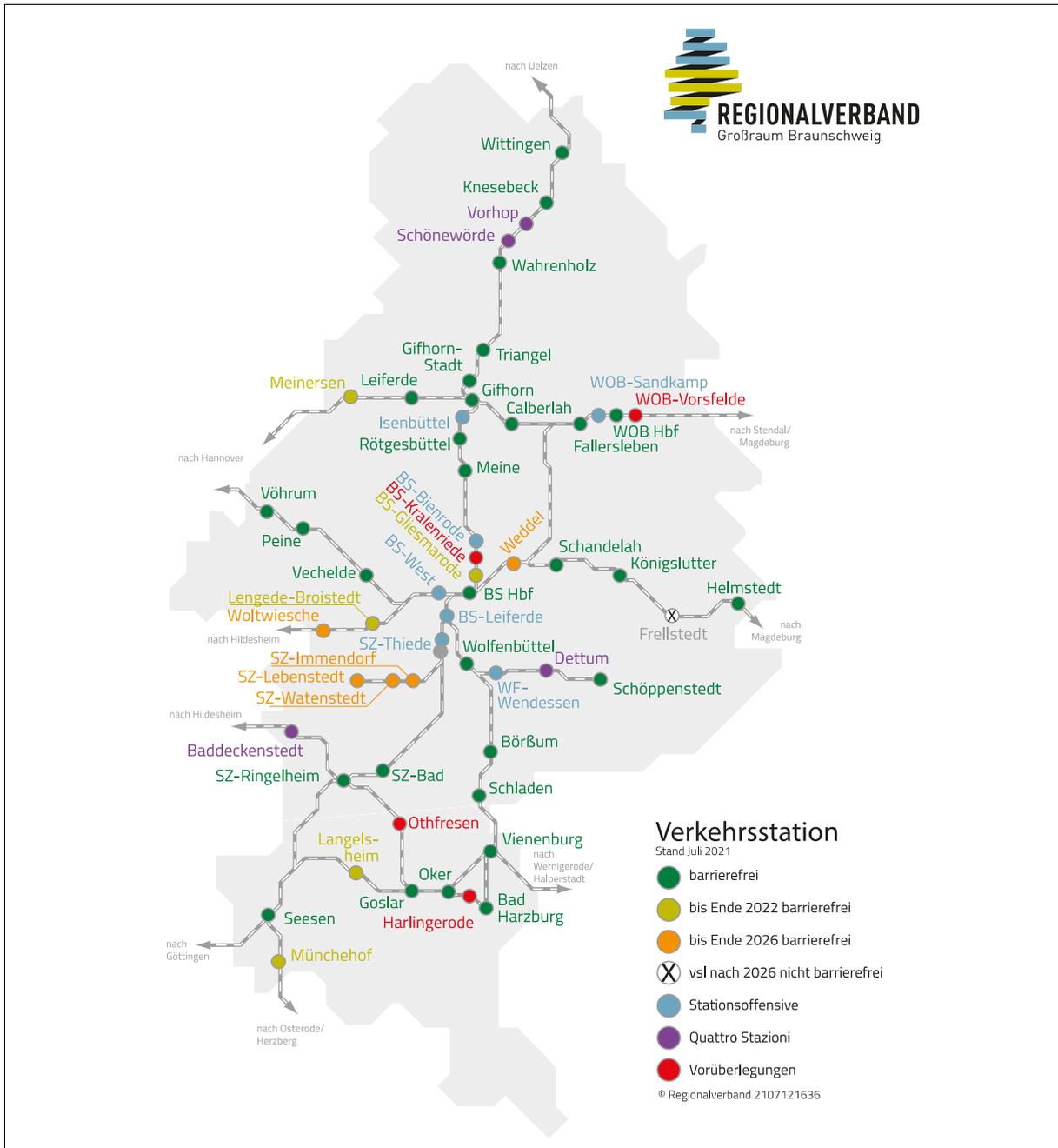


Abb. E 2-20: Barrierefreier Ausbau der Verkehrsstationen im Verbandsgebiet (Quelle: Regionalverband Großraum Braunschweig 2021)

Im NVP ist die Art des Bahnsteigzugangs dargestellt und auch, ob ein barrierefreier Bahnsteigzugang besteht<sup>37</sup>. Zum barrierefreien Bahnzugang zählen neben einer optimalen Bahnsteig- und Haltestellenhöhe (Niederflurfahrzeuge, höhengleicher Zutritt zu den Fahrzeugen) auch Infrastrukturanpassungen (sichere Wege zu den Zugängen), ein stufenfreier Bahnsteig (Rampen, Aufzüge) und der barrierefreie Zugang zu Fahrgastinformationen (z. B. einfach lesbare Fahrplanaushänge). In jedem Einzelfall ist die konkrete Umsetzung der Planungen auf die vor Ort gegebene Situation anzupassen. Der aktuelle Stand der barrierefreien Verkehrsstationen im Verbandsgebiet ist in Abb. E 2-20 abgebildet.

Der Ausbau von Verkehrsstationen und Haltestellen zu multifunktionalen Verknüpfungspunkten ist für einen vereinfachten Zugang mit dem Fahrrad entscheidend. Dazu zählt das sichere Abstellen des Fahrrades, aber auch ein funktionierendes und einfaches Fahrradverleihsystem (s. ausführlicher Kap. E 2.1 und Kap. E 2.3).

### **Tarife**

Bezüglich der tariflichen Bedingungen zur Fahrradmitnahme in Fahrzeugen des SPNV und in Bussen und Straßenbahnen im Regionalverband Braunschweig bietet das Kapitel 2.2 einen zusammenfassenden Überblick. Eine gutachterliche Prüfung zur kostenfreien Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen ist Gegenstand der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Verbundtarifes für den Zeitraum 2020 bis 2024<sup>38</sup>.

### **Service**

Auch wenn Regeln und Preise im VRB-Gebiet vereinheitlicht sind, ist die Information darüber eher uneinheitlich bzw. nur versteckt zu finden (s. Kap 2.2). Eine zentrale Informationsplattform (App, Website) und Rufnummern zu aktuellen und barrierefreien Informationen zur Fahrradmitnahme stehen nicht bereit. Eine persönliche Beratung in Bahnhöfen können nur die Orte mit einem Service-Center besetzten Bahnhöfe bereitstellen.

Auf seinem Tourenportal stellt der Regionalverband eine Auswahl von touristischen Radtouren (in Kombination mit dem ÖPNV) vor.<sup>39</sup> Radtouristische Angebote können auch über verschiedene Internetpräsenzen der Städte und in den örtlichen Service-Punkten der DB bzw. den Rathäusern erfragt werden.

Eine gebündelte Internetpräsenz mit Informationen zu Freizeitaktivitäten mit dem Fahrrad im Verbandsgebiet gibt es nicht (s. ausführlicher Kap. 5.3).

Ein niederschwelliges, attraktives Service-Angebot sind Radservicepunkte für kleinere Reparaturen. Sie bieten für Radfahrende eine Möglichkeit, ihr Fahrrad im Alltag oder auf Reisen

---

<sup>37</sup> Regionalverband Großraum Braunschweig (2019). Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig. Braunschweig, Tab. E 5.1/2.

<sup>38</sup> Regionalverband Großraum Braunschweig (2019): Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig. Braunschweig, Kap. E 9.1.

<sup>39</sup> <https://apps.regionalverband-braunschweig.de/touren/inhalt/titelseite.shtml> (Zugriff am 04.01.2021).

spontan selbst zu reparieren. Besonders an Bahnhöfen oder beliebten Radstrecken bietet dieser Service (ausgestattet mit Haltevorrichtung, Werkzeug, Luftpumpe) einen Mehrwert. Im Kreis Ludwigsburg wurden gemeinsam mit der Initiative RadKULTUR des Verkehrsministeriums und dem Landkreis bislang 16 derartige Radservicepunkte in den Kommunen installiert.

Im Großraum Braunschweig gibt es bislang vereinzelte Radservicepunkte (z. B. am Ringgleis in Braunschweig, am Bahnhof Wolfenbüttel, am Bahnhof Börßum (Abb. E 2-21)). Gebündelte Informationen über die Verortung der Stationen liegen nicht vor.



Abb. E 2-21: Servicestation mit Werkzeug und Luftpumpe (Bahnhof Börßum)

## Handlungsempfehlungen

Ziel sollte neben der Fortsetzung des barrierefreien Ausbaus der Verkehrsstationen eine standardisierte und kundenorientierte Integration des Fahrradangebotes in die digitalen Vertriebs- und Informationssysteme sein, ebenfalls einheitliche Tarifstrukturen zur integrierten Nutzung der beiden Verkehrssysteme Fahrrad und ÖPNV.

Aktuelle, einheitliche und schnell zu findende Informationen und ein gutes Marketing sind wichtige Instrumente für einen verlässlichen und attraktiven Service.

Die Entwicklung einer Mobilitätsplattform als gebündelte Informationsplattform über alle Radverkehrsbelange ist ein wichtiger Servicefaktor. Zu empfehlen wäre eine dazugehörige barrierefreie App.

Als weitere Service-Leistungen wird der Ausbau von Radservicestationen (Pannenhilfe, bedarfsgerechte Ladestationen für Pedelecs, Gepäckaufbewahrungen) empfohlen.

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit- horizont	Finanzbe- darf
<b>Schlüsselmaßnahmen</b>		
<p><b>Fortsetzung der Modernisierung und des barrierefreien Ausbaus aller Verkehrsstationen gemäß NVP 2020</b></p> <p>Für die Verknüpfung Fahrrad &amp; ÖV sind barrierefreie Zugänge bedeutsam. Die Umsetzung der Barrierefreiheit an Verkehrsstationen im VRB-Gebiet gemäß NVP 2020 sollte fortgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- stufenloser/höhengleicher Zutritt zu den Fahrzeugen</li> <li>- optimale Bahnsteig- und Haltestellenhöhe (Niederflurfahrzeuge)</li> <li>- Infrastrukturanpassungen</li> <li>- stufenfreier Bahnsteig (Rampen, Aufzüge)</li> <li>- barrierefreier Zugang zu Fahrgastinformationen (z. B. einfach lesbaren Fahrplanaushänge)</li> <li>- Berücksichtigung des Konzepts Stationsrahmenpläne</li> <li>- Berücksichtigung des Bahnsteighöhenprogramms</li> </ul> <p>In jedem Einzelfall ist die konkrete Umsetzung der Planungen auf die vor Ort gegebene Situation anzupassen.</p>		€€€€
<p><b>Ausbau von Bike&amp;Ride-Anlagen</b></p> <p>Bedarfsgerechte Erstellung von Bike+Ride-Stellplätzen unter Berücksichtigung einheitlicher Standards</p> <p>Detaillierte Informationen dazu in den Handlungsempfehlungen im Handlungsfeld 2.1 Bike+Ride.</p>		€€€
<p><b>Erweiterung Mobilitätsplattform</b></p> <p>Integration von Fahrradangeboten in einer Mobilitätsplattform mit den Kernfunktionen einer zentralen Kundenverwaltung, Anmeldung zu Angeboten, Buchungen etc. Dazu Aufbau und Betrieb im Rahmen von mobi38 und VRB-App prüfen. Die Plattform (als Website und App) sollte des Weiteren die Möglichkeit zur Meldung von Verbesserungen und Beschwerden bieten. Bei der Gestaltung sollte auf barrierefreie Sprache, eine Option für sehbehinderte Personen und eine einfachen Handhabung geachtet werden. Folgende Informationen sollten gebündelt dargestellt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tarifliche und rechtliche Regelungen zur Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen</li> <li>- Informationen zu Bike+Ride-Angeboten (s. Handlungsempfehlungen im Handlungsfeld 2.1)</li> <li>- Buchung und Tarifgestaltung von Fahrradverleihsystemen in der Umgebung</li> <li>- Touristische Aktivitäten (Veranstaltungen, radtouristische Routen usw.)</li> </ul>		€€€

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit- horizont	Finanzbe- darf
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reparatur- und Servicepunkte (Pannenservice)</li> <li>- Fahrradfreundliche Unterkünfte in der Umgebung</li> </ul>		
<b>Weitere Maßnahmen/Aktivitäten</b>		
<p><b>Angebots- und Tarifintegration</b></p> <p>Schaffung integrierter Mobilitätsdienstleistungen zur flexiblen Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, insbesondere mit entsprechenden informationstechnischen Lösungen (Buchung beziehungsweise Zugang z. B. über eine Mobilkarte)</p>		€€
<p><b>Attraktive Fahrradmitnahme</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Machbarkeitsprüfung zur kostenlosen Fahrradmitnahme</li> <li>- Integration in Schüler- und Studierenden-Tickets</li> </ul> <p>Detaillierte Informationen dazu in den Handlungsempfehlungen im Handlungsfeld 2.3 Fahrradmitnahme.</p>		€
<p><b>Ausbau Radservicestationen</b></p> <p>Errichtung von Radservicestationen an ausgewählten Orten (z. B. an Bahnhöfen, wichtigen touristischen Radwegen usw.). Diese sollten Fahrradpumpen für alle gängigen Ventile und kleinere Werkzeuge (Inbusschlüssel, Schraubendreher) enthalten. Ein Best-Practice-Beispiel liefern die neuen Radservicepunkte im Kreis Ludwigsburg.</p>		€

### 3. Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit

#### 3.1 Verkehrssicherheit (objektiv)

##### *„Sicher unterwegs: Vision Zero im Radverkehr“*

#### **Einführung**

Verkehrssicherheit zählt neben dem Fahrkomfort zu den entscheidenden Kriterien bei der Verkehrsmittelwahl. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit zählt dementsprechend zu den wichtigsten Zielen der Radverkehrsförderung. Oberstes Gebot ist eine Senkung der Unfallzahlen, insbesondere der Unfälle mit schwerem Personenschaden entsprechend der „Vision Zero“. Zudem ist im Straßenverkehrsrecht der Grundsatz verankert: „Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“

Für die Sicherheit des Radverkehrs ist es erforderlich, dass Radverkehrsanlagen diesem Grundsatz des Straßenverkehrsrechts folgen, die Standards die technischen Regelwerke einhalten und eine „fehlertolerante Infrastruktur“<sup>40</sup> vorhanden ist sowie bei Neu- und Umbau mit Ortskenntnis geplant wird. Bei vielen heutigen Anlagen besteht hier besonderer Handlungsbedarf.

Beispiele von Städten mit zunehmendem Radverkehr bei gleichzeitig abnehmender Anzahl der Radverkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden (z. B. Karlsruhe, Kiel) zeigen, dass eine konsequente Radverkehrsförderung und die Etablierung einer sicheren Infrastruktur eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit ermöglichen. Dabei muss jeder Straßenbaulastträger und jede Kommune im eigenen Zuständigkeitsbereich wirksam tätig werden.

#### **Leitziele**

- Die Radverkehrsförderung im Verbandsgebiet orientiert sich an der Vision Zero.
- Bei den Mobilitätskonzepten und bei allen verkehrlichen Vorhaben und Planungsverfahren werden die unterschiedlichen Verkehrssicherheitsbedürfnisse der Radfahrenden (vor allem von Nutzergruppen mit erhöhtem Sicherheitsbedarf wie Kinder, Ältere, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen/Behinderungen) berücksichtigt.

#### **Status quo**

##### **Radverkehrsunfälle<sup>41</sup>**

In den Jahren 2017 bis 2019 (erstes Halbjahr) wurden im Großraum Braunschweig insgesamt 2.833 Personenunfälle mit Radbeteiligung polizeilich gemeldet. Dies entspricht im

---

<sup>40</sup> Fehlertolerant sind Radverkehrsanlagen, bei denen Fehlverhalten nicht unmittelbar zu Konflikten bzw. Unfällen führt.

<sup>41</sup> Als Quelle für die Anzahl der Unfälle diente der Unfallatlas der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder (<https://unfallatlas.statistikportal.de/>).

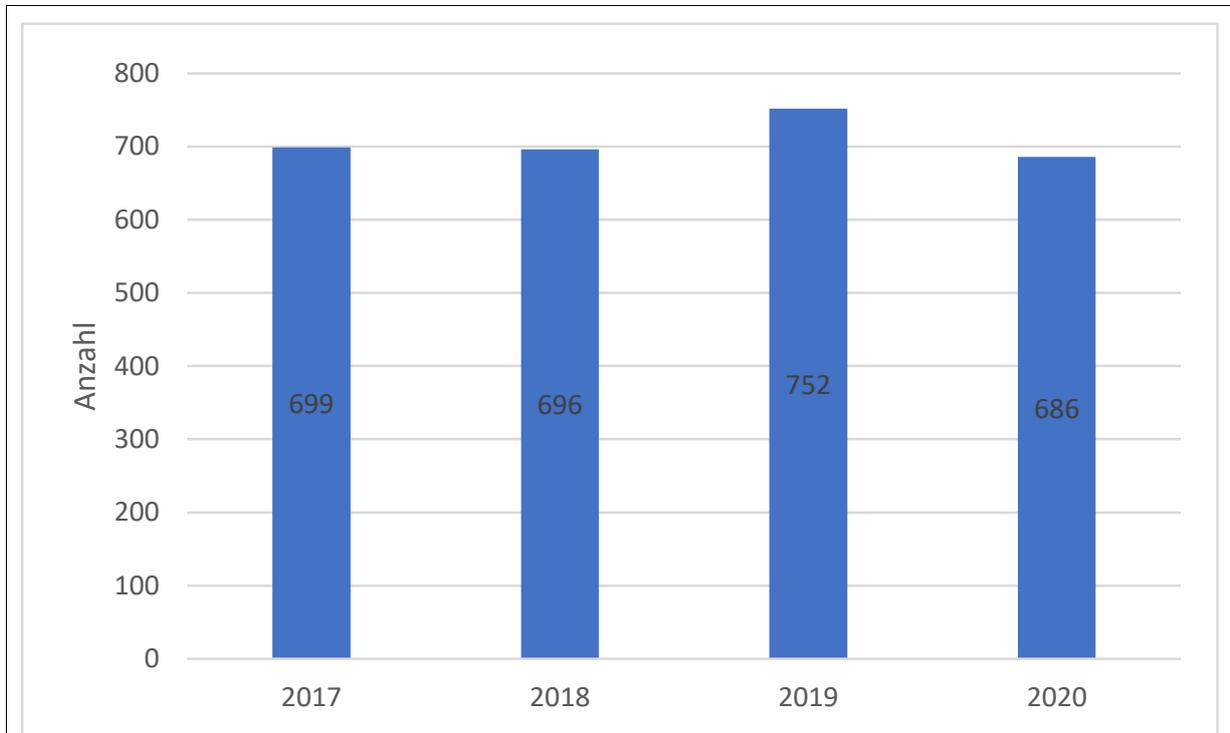


Abb. E 3-1: Anzahl Personunfälle mit Radbeteiligung im Regionalverband nach Jahr  
(Quelle: Eigene Darstellung)

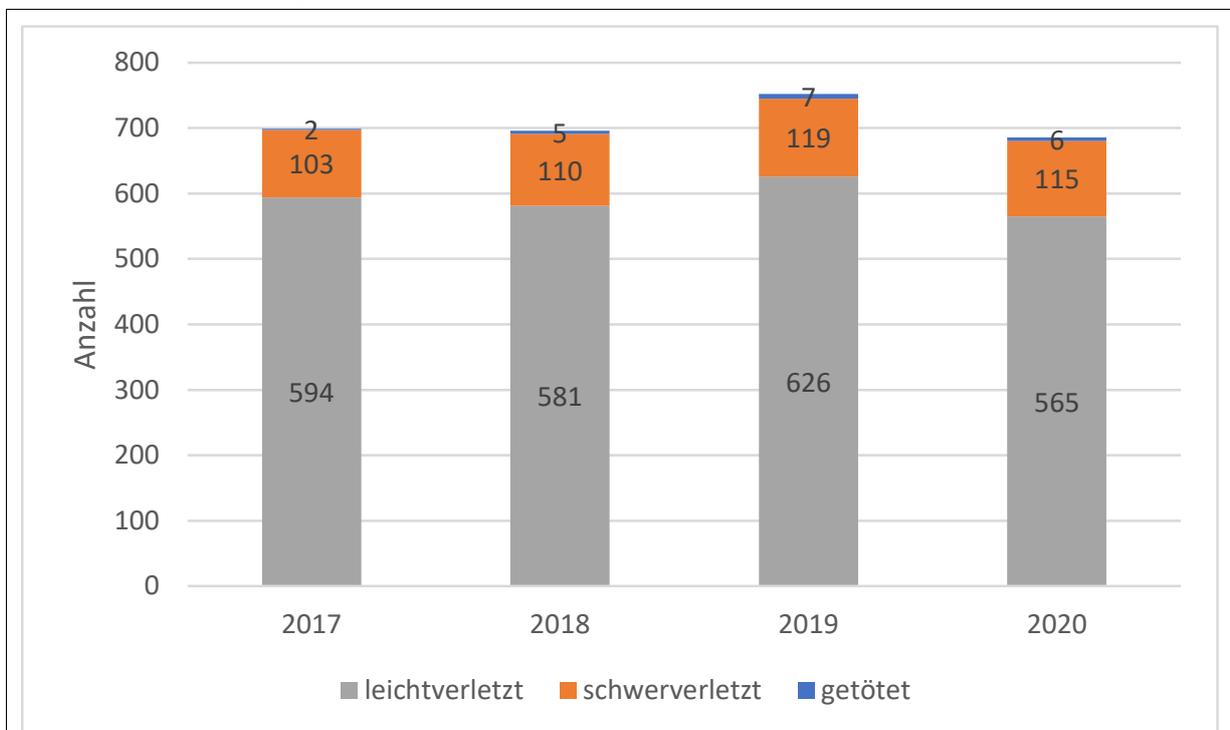


Abb. E 3-2: Personunfälle mit Radbeteiligung im Regionalverband nach Unfallfolge  
(Quelle: Eigene Darstellung)

Durchschnitt ca. 700 Unfällen mit Personenschaden pro Jahr im gesamten Betrachtungsgebiet. In den nachfolgenden Grafiken sind zunächst die Anzahl der Personenunfälle mit Radbeteiligung pro Jahr (Abb. E 3-1) dargestellt. Anschließend ist in Abb. E 3-2 die Unfallschwere aufgezeigt, wobei die Zuordnung der Unfälle nach der schwersten Unfallfolge erfolgt.

Bei der Betrachtung der Unfälle ist generell zu beachten, dass eine größere Anzahl von Radunfällen, insbesondere ohne Personenschäden, in der Unfallstatistik nicht erfasst ist (Thema „Dunkelziffer“). Auch kann aus den vorliegenden Daten die Beteiligung von Pedelecs nicht abgeleitet werden.

Bei den meisten Unfällen (knapp drei Viertel) waren Pkw beteiligt, bei knapp 4 % zu Fuß Gehende, bei ca. 7 % sonstige weitere Personen. Bei gut 15 % der Unfälle waren nur Radfahrende beteiligt.

Bei den Unfallarten im Verbandsgebiet im betrachteten Zeitraum überwiegen Unfälle mit einbiegenden oder kreuzenden Fahrzeugen (ca. 56 %) deutlich. Als weitere Unfallarten sind Zusammenstöße mit einem anderen Fahrzeug, das entgegenkommt oder seitlich in gleicher Richtung fährt (jeweils ca. 8 %), und Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das anhält, anhält oder im ruhenden Verkehr steht (ca. 5 %), in der polizeilichen Statistik erfasst.

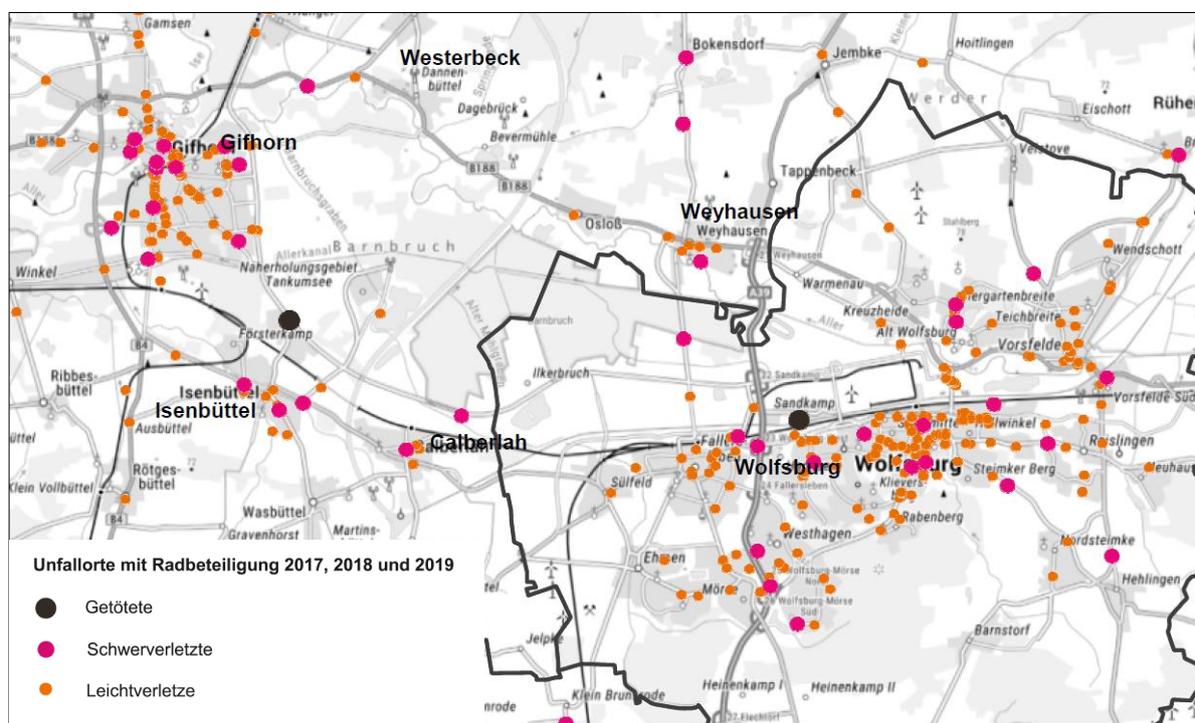


Abb. E 3-3: Auszug Karte 2, Unfallorte nach Unfallschwere (Betrachtungszeitraum 2017–2019)  
(Quelle: Eigene Darstellung)

Bei der Verteilung der Unfälle ist eine deutliche Unfallhäufung in den größeren Städten, insbesondere Braunschweig, Goslar, Peine, Salzgitter-Lebenstedt, Wolfenbüttel, Wolfburg zu erkennen (Abb. E 3-3). Darüber hinaus sind häufig auch Ortsdurchfahrten bzw. Hauptverkehrsstraßen unfallauffällig, z. B. in Salzgitter-Bad, Groß-Ilse, Bad Harzburg, Lengede. Unfälle

mit Getöteten finden dagegen vielfach auch zwischen den Kommunen, häufig auch im Zusammenhang mit klassifizierten Straßen (z. B. B 1 in Cremlingen, L 473 in Groß Gleidingen) statt. Vor allem in den größeren Städten kann bereits heute von einem stärkeren Radverkehrsaufkommen ausgegangen werden als in den weniger dicht besiedelten Bereichen.

### **Verkehrssicherheitsarbeit**

Bereits im Fahrradmobilitätskonzept des Landes Niedersachsen werden landesweite Kampagnen zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit als wichtiger Baustein der Präventionsarbeit benannt. Auf Landesebene sowie über verschiedene Kooperationspartner bestehen in diesem Zusammenhang bereits umfangreiche Angebote an Informationsmaterialien, Schulungen und Veranstaltungen für verschiedene Zielgruppen wie Kinder/Jugendliche und ältere Menschen (Kap. 3.2). Diese Materialien werden den Kommunen und weiteren Akteuren auf Nachfrage zur Verfügung gestellt, dies gilt auch für die Unterstützung bei Veranstaltungen.

Im Verbandsgebiet finden Aktionen zur Verkehrssicherheit überwiegend als einzelne Aktionen in den Kommunen statt. Zu nennen wären hier beispielsweise die Warnwesten-Aktion durch die Verkehrswacht Homburg in Schladen Werla und Oderwald, die Kampagne „Goslar gibt Acht“ zur gegenseitigen Rücksichtnahme im Stadtgebiet oder auch indirekt der Einsatz von Radzählgeräten an Fahrradhaupttrouten in Wolfenbüttel.

In einigen Kommunen bestehen Bürgerinitiativen, Verbände oder Interessensgemeinschaften, die sich der Verkehrssicherheit auch im Zusammenhang mit dem Radverkehr annehmen. Darüber oder auch zu weiteren Aktivitäten, wie beispielsweise regelmäßige Verkehrsschauen, erfolgen überwiegend keine öffentlichen Bekanntmachungen. Art und Umfang weiterer Aktivitäten sind daher nicht bekannt.

### **Infrastruktur und Recht**

Der aktuelle Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Entwurfsregelwerken – vor allem in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) oder den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) – sowie in den verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)) dokumentiert. Aktuelle Forschungsergebnisse erweitern darüber hinaus den Kenntnisstand und sichern Einsatzmöglichkeiten und -grenzen einer breiten Palette von Führungsformen für den Radverkehr ab.

Auch der Nationale Radverkehrsplan 3.0 legt die Vorteile einer Förderung des Radverkehrs dar und leitet daraus Visionen und Ziele für das „Fahrradland Deutschland 2030“ ab.

Sowohl die ERA als auch die RASt befinden sich derzeit in Überarbeitung. Bei der Aktualisierung werden die Aspekte einer kapazitätsorientierten Radverkehrsplanung bezüglich der Zunahme der Nutzung von Rädern mit Elektrounterstützung, die zunehmende Länge an zurückgelegten Strecken sowie die insgesamt zunehmende Nutzung des Rades im Alltagsradverkehr berücksichtigt. Auch der höhere Platzbedarf in Bezug auf die Verbreitung von Lasten- und Transporträdern findet dabei Berücksichtigung.

Im Vorfeld der finalen Fassungen der Regelwerke ist hier anzumerken, dass die Anforderungen an die Infrastruktur zum Radfahren zunehmen, der Radverkehr muss insgesamt größer und mutiger gedacht, Richtlinien stärker radaffin umgesetzt werden.

Der Erkenntnisstand aus Forschung und Praxis wird jedoch häufig bei Planung und Umsetzung von Infrastruktur nicht ausreichend berücksichtigt. Zum Teil fehlen hierfür vor allem in Niedersachsen auch rechtliche Voraussetzungen. Dem Radverkehr werden häufig nur Mindestbreiten zugestanden oder die Anforderungen zum Radfahren werden bei Kompromisslösungen nicht gleichberechtigt zum motorisierten Verkehr einbezogen. Sicherheitsaudits oder Verkehrsschauen finden häufig erst bei Unfallhäufungen statt. Verbesserungen scheitern häufig an fehlenden rechtlichen Voraussetzungen oder der wenig radaffinen Auslegung der rechtlichen Handlungsspielräume.

### **Verkehrsverhalten**

Das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden im Straßenverkehr ist neben den baulichen und betrieblichen Aspekten der Radverkehrsinfrastruktur für die Verkehrssicherheit von zentraler Bedeutung. Viele Unfälle passieren aufgrund von Regelübertretungen oder nicht situationsangepasstem Verkehrsverhalten, sowohl bei den Radfahrenden (z. B. Fahren auf falschen Fahrbahnteilen wie Gehwegen, Fahren in die falsche Richtung) als auch bei den anderen Verkehrsteilnehmenden (z. B. nicht angepasste Geschwindigkeit und Fehler beim Abbiegen durch den Kfz-Verkehr).

Zahlreiche Regelungen, z. B. im Zusammenhang mit der Anordnung bzw. Einhaltung der Radwegebenutzungspflicht, sind oft noch nicht ausreichend bekannt. Auch nutzen erwachsene Radfahrende häufig noch keine Helme – obwohl die Helmnutzung im Zusammenhang mit der zunehmenden Nutzung elektrounterstützter Räder immer weiter zunimmt.

Besonders schwere Folgen treten deutschlandweit bei Unfällen zwischen abbiegenden Lkw bzw. Bussen und Radfahrenden auf. Die „Tote Winkel“-Problematik hat daher ebenfalls eine besondere Bedeutung. Die Pflicht zum Einsatz von Abbiegeassistenzsystemen, die neuerdings für Neufahrzeuge und demnächst auch für Bestandsfahrzeuge gilt, sollte sich hier auf die Unfallsituation positiv auswirken.

### **Handlungsempfehlungen**

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollten unterschiedliche Strategien angegangen werden. Die Verbesserung/Anpassung der Wegeinfrastruktur ist ein Aspekt, der im Handlungsfeld 1 „Infrastruktur“ betrachtet wird. Das kooperative Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten dient ebenfalls der Unfallvermeidung und wird im Handlungsfeld 5 „Kommunikation und Verhalten“ betrachtet. Subjektive Verkehrssicherheit und Mobilitätsbildung sind Themen der Kapitel 2.2 und 2.3. Darüber hinaus stellen die Aspekte Unfallprävention und Aufklärung weitere wichtige Themen dar, für die nachfolgend entsprechende Maßnahmen abgeleitet werden.

Als Grundlage für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit müssen entsprechende Datengrundlagen zum Unfallgeschehen analysiert werden. Dies ist einerseits als Aufgabe der Kom-

munen zu sehen, könnte aber regional übergreifend unterstützt werden, z. B. durch Ausarbeiten einer einheitlichen und systematischen Vorgehensweise. Auch Aktivitäten und Kampagnen zur Unfallprävention und Aufklärung könnten regional und akteursübergreifend initiiert und koordiniert werden.

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit-horizont	Finanz-bedarf
<b>Schlüsselmaßnahme</b>		
<p><b>Systematische Unfallanalysen – Leitfaden bzw. Auswertetool</b></p> <p>Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit ist eine fundierte und differenzierte Erfassung, Auswertung und Bewertung von Unfällen mit Ableitung genereller Konflikte und von Auffälligkeiten in Bezug auf ausgewählte Zielgruppen, wie beispielsweise Kinder/Jugendliche, ältere Menschen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung Auswertetool und Anleitung (Leitfaden) für Kommunen</li> <li>• Zusammenstellung benötigter Daten</li> <li>• Aufnahme der Anwendung des Tools zur Durchführung regelmäßiger und einheitlicher Unfallanalysen als fester Bestandteil der verkehrlichen Rahmenpläne</li> </ul>		€
<b>Weitere Maßnahmen/Aktivitäten</b>		
<p><b>Zielgruppenorientierte Präventionsmaßnahmen und Aktionen für mehr Verkehrssicherheit</b></p> <p>Sicheres Verkehrsverhalten, Konfliktvermeidung und Rücksichtnahme sind maßgebende Aspekte der Verkehrssicherheit. Das lässt sich nur mit einer intensiven Einbindung der Verkehrsteilnehmenden erreichen, erfordert zudem einen individuellen Beitrag.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sammeln und Aufbereiten bereits vorhandener Angebote in der Region</li> <li>• Ausarbeiten regionsweiter Kampagnen für unterschiedliche Zielgruppen</li> <li>• Einbeziehen relevanter Akteure</li> <li>• regelmäßige Durchführung (Verlässlichkeit, Wiedererkennungswert)</li> </ul> <p>Dabei ist der Zielgruppenbezug weiter zu schärfen und die Angebote noch intensiver über verschiedene Kanäle zu bewerben. Mögliche regionsweite Themen wären</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Radfahrtraining inkl. Pedelec-Nutzung,</li> <li>- Regelkenntnis/StVO-Neuerungen,</li> <li>- Sensibilisierung von Berufskraftfahrenden,</li> <li>- Verhalten im Straßenverkehr / Rücksichtnahme,</li> <li>- Verkehrsübungsplätze für Schulung/Training,</li> <li>- Aus- und Fortbildung für Lehrkräfte.</li> </ul>		€

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit- horizont	Finanz- bedarf
<p><b>Weiterbildung und Kommunikation</b></p> <p>Angebote für Fortbildungen für Kommunen zur Wissensvermittlung hinsichtlich Verkehrssicherheit und anforderungsgerechter Infrastruktur.</p> <p>Die Angebote können einerseits über Fachvorträge erfolgen oder im Wissensaustausch kommunaler Akteure.</p>		€
<p><b>Kommunale Unfall- bzw. Verkehrssicherheitskommissionen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Möglichst flächendeckende Einrichtung von Unfall- bzw. Verkehrssicherheitskommissionen in den verbandsangehörigen Städten und Gemeinden (mit eigenen Straßenverkehrsbehörden).</li> <li>- Sicherstellung, dass die Empfehlungen der Unfall- bzw. Verkehrssicherheitskommissionen auch zeitnah umgesetzt werden (Monitoring).</li> </ul>		€
<p><b>Verkehrsschauen</b></p> <p>Bei den Unfallursachen spielt vielfach eine unzureichend ausgebaute und instandgehaltene Infrastruktur eine Rolle. Radwege in einem schlechten Zustand, unzureichend dimensionierte Radverkehrsanlagen oder Behinderungen durch parkende Fahrzeuge sind insbesondere in urbanen Gebieten verbreitete Konflikte. Das zunehmende Aufkommen im Radverkehr und der verstärkte Einsatz neuer Fahrzeugtypen wie Pedelecs und Lastenfahrräder werden die Problematik tendenziell weiter verschärfen.</p> <p>Einige Kommunen führen bereits Verkehrsschauen durch, um Konflikte aufzuarbeiten und Lösungsansätze zu entwickeln. Regelmäßige und inhaltlich strukturierte Verkehrsschauen auf Grundlage des FGSV-Merkblattes für die Durchführung von Verkehrsschauen (MDV 2013) bieten ein Instrument, das bei der Erstellung von Radverkehrskonzepten und für die Arbeit der Unfallkommissionen künftig unter Beteiligung der relevanten örtlichen Akteure einzusetzen ist. Hiermit sind sowohl strukturelle Problemlagen aufzuzeigen als auch akute Mängel und Gefahrenlagen zu ermitteln, die zügig zu beseitigen sind.</p>		€

## 3.2 Verkehrssicherheit (subjektiv)

*„Sicher und angenehm ans Ziel“*

### Einführung

Die Bedeutung des subjektiven Sicherheitsempfindens für das Verkehrsverhalten und die Fahrradnutzung wird zunehmend erkannt. Wer sich beim Radfahren nicht sicher fühlt, steigt seltener auf das Fahrrad. Angst vor einer Verletzung und mangelnde Sicherheit (fehlende/mangelhafte Beleuchtung, hohes Verkehrsaufkommen) gelten als die größten Hürden, mit dem Radfahren zu beginnen oder im Alter fortzusetzen.

Das subjektive Sicherheitsempfinden wirkt sich auf das konkrete Verhalten der Person aus, die mit dem Rad unterwegs ist (z. B. unerlaubtes Fahren auf dem Gehweg, Vermeiden von bestimmten Wegen aufgrund mangelhafter bzw. fehlender Beleuchtung oder der Befürchtung vor Übergriffen und sexuellen Belästigungen), welches wiederum in Wechselwirkung mit dem Sicherheitsempfinden steht, sodass sich Sicherheitsempfinden und Verhalten gegenseitig beeinflussen.

Grundsätzlich haben alle Radfahrenden das Bedürfnis, sicher und störungsfrei voranzukommen. Hinsichtlich ihrer Fähigkeiten, komplexe Verkehrssituationen zu bewältigen, der Anforderungen an die Sicherheit im öffentlichen Raum, aber auch der Nutzung unterschiedlicher Fahrzeuge (z. B. Fahrrad mit Anhänger, Lastenrad, Pedelec) unterscheiden sich die einzelnen Nutzungsgruppen. So gibt es die „typischen“ Radfahrenden, deren Mobilitätsverhalten im Alltags- und im Freizeitradverkehr durch die Fahrradnutzung geprägt ist. Es gibt diejenigen, die sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr das Rad gelegentlich oder (noch) nicht nutzen, weiterhin Kinder und Jugendliche, wobei besonders Jungen ein erhöhtes Risikobewusstsein aufweisen. Es gibt Senior\*innen, die das Fahrrad bewusst auch als gesundheitsförderndes Verkehrsmittel nutzen, oftmals die Aktivität Radfahren aus der Jugendzeit wieder aufnehmen und verstärkt auch mit dem Pedelec unterwegs sind.

Personen mit einem erhöhten Sicherheitsbedarf sind Kinder/Jugendliche, ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Damit sich im Besonderen Kinder verkehrssicher im Straßenverkehr bewegen können, ist es wichtig, neben der Förderung der Regelkenntnis und der Fahrpraxis, deren motorische Fähigkeiten weiter zu entwickeln. Auch für ältere Menschen und Wiedereinsteiger\*innen sind entsprechende Programme sinnvoll.

Ohne eine Aktivierung bisheriger Nichtradfahrer\*innen und Förderung von Neu- und Wiederaufsteiger\*innen ist eine deutliche Steigerung der Radnutzung kaum möglich.

### Leitziele

- Aspekte der subjektiven Sicherheit sind bei der Planung der Radverkehrsinfrastruktur in ausreichender und angemessener Weise zu berücksichtigen.

- Zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit – besonders von Verkehrsteilnehmenden mit erhöhtem Sicherheitsbedarf – werden geeignete Kampagnen und Präventionsarbeit unterschiedlicher Akteure durchgeführt.

### **Status quo**

Bezogen auf die Verkehrssicherheit spielen im Allgemeinen drei Faktoren eine wichtige Rolle: neben den individuellen Eigenschaften der Radfahrenden und ihrem Verhalten sind das die vorgefundene Infrastruktur (z. B. Art der Radverkehrsanlage) sowie die allgemeine Verkehrslage (z. B. Verkehrsaufkommen, Geschwindigkeiten). Während sich die objektive Verkehrssicherheit im Unfallgeschehen widerspiegelt, kann die subjektive Sicherheit aus den verschiedensten Gründen abseits der Unfallhäufungspunkte niedrig sein und beispielsweise dazu führen, dass das Fahrrad gar nicht oder die vorhandene Infrastruktur nicht wie vorgesehen und beispielsweise der Radweg in der Gegenrichtung genutzt wird. Fehlende soziale Sicherheit (Angst vor Überfällen, sexuellen Belästigungen) führt auch dazu, dass bestimmte Wege gar nicht oder zu bestimmten Zeiten nicht genutzt werden und somit die Mobilität eingeschränkt wird – besonders von Frauen und älteren Menschen.

Das Sicherheitsgefühl derjenigen, die mit dem Rad unterwegs sind, nimmt generell zu. Dies ist ein Ergebnis des Fahrradmonitors 2019 (SINUS-Institut 2020)<sup>42</sup>. So geben 56 % der Radfahrenden an, dass sie sich sehr bzw. eher sicher im Straßenverkehr fühlen. 2017 hatten 53 % der Radfahrenden dieses Gefühl und 2015 waren 51 % dieser Meinung. Gleichzeitig ist der Anteil derjenigen, die sich nicht sicher fühlen mit 44 % vergleichsweise hoch. Differenziert man diejenigen, die sich eher unsicher fühlen, nach Alter und Geschlecht, wird deutlich, dass sich Frauen unsicherer fühlen als Männer und bei der Altersverteilung bei der Gruppe der 50–59-Jährigen die Unsicherheiten am größten sind (Abb. E 3-4).

Im Vergleich Stadt – Land kommt die SINUS-Studie zu dem Ergebnis, dass sich auf dem Land auf der meist genutzten Infrastruktur (Fahrbahn ohne markierte Radfahrstreifen, der Anteil liegt bei 51 %) 80 % der Radfahrenden unsicher fühlen. In der Stadt sind es lediglich 34 % (meist genutzte Infrastruktur mit 53 % Fahrbahn mit separat markiertem Radfahrstreifen). Der Grund für die Unsicherheit liegt den Probanden zufolge auf dem Land besonders bei „rücksichtslosen Autofahrenden“ (62 %), in den Städten ist „zu viel Verkehr“ die am häufigsten genannte Ursache für die Unsicherheit (69 %; SINUS-Institut 2019).

---

<sup>42</sup> In der Studienreihe „Fahrradmonitor“ werden die Einstellungen der Deutschen zum Thema Radfahren erhoben. Diese Studie wird seit 2009 alle zwei Jahre vom SINUS-Institut durchgeführt und vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beauftragt. Die Ergebnisse des FahrradMonitors 2019 basieren auf einer Online-Befragung von 3.053 Personen, die repräsentativ für die deutschsprachige Bevölkerung im Alter von 14 bis 69 Jahren ist (SINUS-Institut 2020).

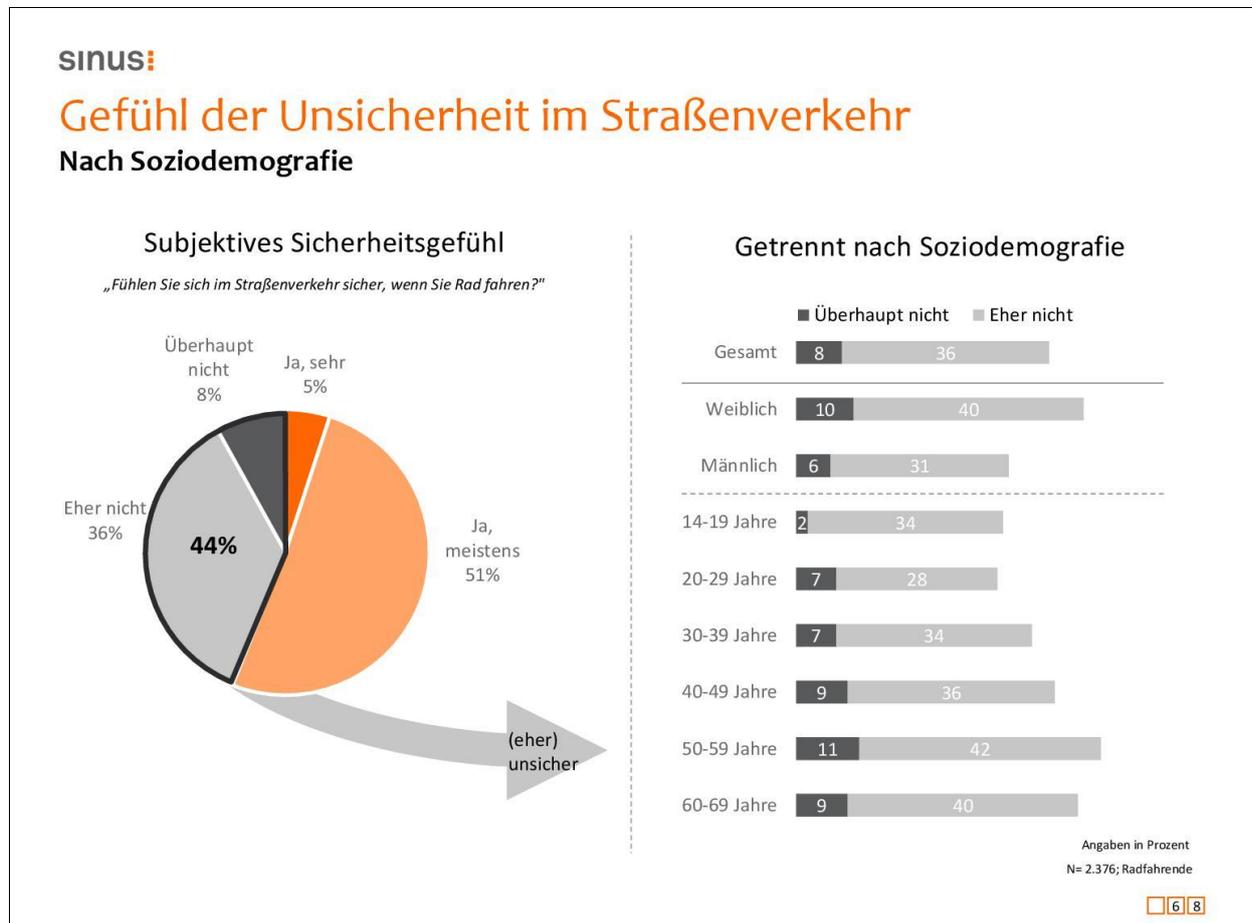


Abb. E 3-4: Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr (Quelle: SINUS-Institut 2020)

Ziel muss es deshalb sein, Situationen zu vermeiden, in denen sich Radfahrende gefährdet oder überfordert fühlen. In diesem Zusammenhang wird auch von fehlertoleranter Infrastruktur gesprochen<sup>43</sup>.

Dazu gehört auch, Angsträume bzw. angstauslösende Stellen (z. B. dunkle, nicht einsehbare Unterführungen, oftmals mit fehlender Beleuchtung und/oder Vorhandensein von Graffiti) zu beseitigen (s. Kap. E 1.1).

<sup>43</sup> Fehlertolerant sind Radverkehrsanlagen, bei denen Fehlverhalten nicht unmittelbar zu Konflikten beziehungsweise zu Unfällen führt (ausreichend dimensioniert, ohne Kanten, mit klaren Kontrasten).



Abb. E 3-5: Nicht beleuchtete Unterführung der Bahn mit Graffiti (Calberlah)

Aktuell werden die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) neu bearbeitet. Aspekte der subjektiven Sicherheit werden stärker berücksichtigt und mit Hinweisen für die Planung unterlegt. Dies gilt vor allem bezüglich der Fahraufgaben im Knotenpunktbereich (z. B. Fahrstreifenwechsel fürs Linksabbiegen). Damit wird der Situation Rechnung getragen, dass die subjektiven Voraussetzungen, dies sicher und ohne ein Gefühl der Überforderung zu tun, bei den verschiedenen Nutzergruppen je nach mentaler und physischer Verfassung unterschiedlich sind.

### **Handlungsempfehlungen**

Die Handlungsempfehlungen im Bereich subjektive Verkehrssicherheit umfassen abgestimmte Kommunikationsaktivitäten zwischen den verschiedenen Akteuren zur gegenseitigen Rücksichtnahme im Verkehr und der Erhöhung der subjektiven Sicherheit der Radfahrenden. Dies gilt besonders für Gruppen mit erhöhtem Sicherheitsbedarf wie Kinder, Ältere, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen/Behinderungen. Die Maßnahmen betreffen sowohl Radfahrende und potenzielle Radfahrende, als auch alle weiteren Verkehrsteilnehmenden.

Handlungsempfehlungen im Bereich objektive Verkehrssicherheit sind im Kapitel E 3.1 dargelegt. Die Handlungsempfehlungen zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit umfassen auch Planungen und Infrastrukturmaßnahmen (s. dazu die Qualitätsstandards in Kap. D 1.2 und Kap. E 1.1).

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit- horizont	Finanzbe- darf
<b>Schlüsselmaßnahmen</b>		
<p><b>Regionsweite Kampagne zur Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit im Radverkehr „Sicher miteinander“</b></p> <p>Kampagne „Sicher miteinander“ mit Sicherheitsthemen für alle Verkehrsteilnehmenden, wie z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktivitäten zur Stärkung der Regelkenntnis und gegenseitiger Rücksichtnahme (bei allen Verkehrsteilnehmenden)</li> <li>- Informationen zu neuen Erkenntnissen bei der Radverkehrsführung (Stärkung der subjektiven Sicherheit)</li> <li>- Information zum sicheren Verhalten bei verschiedenen Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn</li> <li>- Rollenwechsel/Perspektivenwechsel (auch praktische Übungen) in Verbindung mit Aktionstagen</li> </ul>	⌚	€
<p><b>Zielgruppenorientierte Präventionsmaßnahmen und Aktionen für mehr Verkehrssicherheit</b></p> <p>Sicheres Verkehrsverhalten, Konfliktvermeidung und Rücksichtnahme sind maßgebende Aspekte der Verkehrssicherheit. Das lässt sich nur mit einer intensiven Einbindung der Verkehrsteilnehmenden erreichen, erfordert zudem einen individuellen Beitrag.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sammeln und Aufbereiten bereits vorhandener Angebote in der Region</li> <li>• Ausarbeiten regionsweiter Kampagnen für unterschiedliche Zielgruppen</li> <li>• Einbeziehen relevanter Akteure</li> <li>• regelmäßige Durchführung (Verlässlichkeit, Wiedererkennungswert)</li> </ul> <p>Dabei ist der Zielgruppenbezug weiter zu schärfen und die Angebote noch intensiver über verschiedene Kanäle zu bewerben. Mögliche regionsweite Themen wären:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Radfahrtraining inkl. Pedelec-Nutzung,</li> <li>- Regelkenntnis/StVO-Neuerungen,</li> <li>- Sensibilisierung von Berufskraftfahrenden,</li> <li>- Verhalten im Straßenverkehr / Rücksichtnahme</li> </ul>	⌚	€
<b>Weitere Maßnahmen/Aktivitäten:</b>		
<p><b>Kinderunfallkommissionen</b></p> <p>Einrichten von Kinderunfallkommissionen (Vorbild Kaiserslautern). Die Kinderunfallkommission Kaiserslautern (KUK) wurde 2002 gegründet. Ziel ist die Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung. Unter dem Motto</p>	⌚	€

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit- horizont	Finanzbe- darf
„Sicher unterwegs in Kaiserslautern“ werden zusammen mit Partnern Informationstage durchgeführt und Infomaterialien erstellt.		

### 3.3 Mobilitätskompetenz

*„Hin zu einem nachhaltigen und verantwortungsbewussten Mobilitätsverhalten“*

#### Einführung

Mobilitätserziehung bzw. Mobilitätsbildung ist eine übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe und eine zentrale Aufgabe, die weit über die Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen hinausgeht. Mobilitätserziehung bzw. Mobilitätsbildung ist umfassend, sie beinhaltet Aspekte von Verkehrssicherheitserziehung, d. h. die Vermittlung von Mobilitätskompetenz zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr<sup>44</sup>. Darüber hinaus sind auch Aspekte der Umwelt-, Sozial- und Gesundheitserziehung berücksichtigt (Verkehrsmittelwahl, Umweltbelastungen durch den Verkehr, Heranführen an gesundheitsfördernde Mobilität wie Zu-Fuß-Gehen, Fahrradfahren, Skaten etc.).

Mobilitätsverhalten wird in jungen Jahren geprägt. Demzufolge ist es wichtig, dass Kinder und Jugendliche eine geförderte Mobilitätserziehung erhalten. Sie sollen das Fahrrad eigenständig und auf sicheren Wegen als attraktives Verkehrsmittel erleben können. Durch die Förderung der eigenständigen Mobilität leistet die Mobilitätsbildung einen Beitrag zur Persönlichkeitsentwicklung und befähigt Kinder und Jugendliche, ihre Rolle im Verkehr eigenständig und kompetent wahrzunehmen. Radfahren schult den Gleichgewichts- und Orientierungssinn, verbessert die Konzentrationsfähigkeit sowie das räumliche Vorstellungsvermögen von Kindern. Selbstständiges Radfahren stärkt das Selbstvertrauen und die Selbstsicherheit und trägt zur Sozialkompetenz bei.

Diesbezüglich ist Mobilitätserziehung bzw. Mobilitätsbildung im Interesse der Sicherheit sowie des umweltbewussten und selbstbestimmten Mobilitätsverhaltens zu fördern.

Der Fokus liegt auf einer Stärkung der Mobilitätskompetenz bei Kindern, Jugendlichen, aber auch Erwachsenen. Zur Mobilitätskompetenz zählt auch die Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr und eines regelkonformen Verhaltens.

Mobilitätsbildung muss über Kindergarten und alle Schulformen hinweg bis hin zur Berufsschule und Hochschule verankert werden. Im Sinne des lebenslangen Lernens braucht es auch Angebote für Erwachsene und ältere Menschen.

<sup>44</sup> Vgl. Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule (Beschluss der KMK vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012. [https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen\\_beschluesse/1972/1972\\_07\\_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf](https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf) (Zugriff am 10.08.2021).

## Leitziele

- Eine flächendeckende und zeitgemäße Mobilitätsbildung ist in der Region fest zu verankern.
- In der Mobilitätsbildung soll frühzeitig ein Bewusstsein für nachhaltige Mobilität entwickelt werden.
- Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit sollen alle verkehrsteilnehmenden Altersgruppen verstärkt zu einer Kultur der gegenseitigen Vorsicht und Rücksicht und einem regelkonformen Verhalten angehalten werden.

## Status quo

Das Fahrradmobilitätskonzept des Landes Niedersachsen sieht zur Stärkung der schulischen Mobilitätsbildung eine Reihe von Handlungsempfehlungen vor. Sie reichen von der Fortsetzung der bisherigen Aktivitäten im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit, der Weiterführung der Ausbildung von Verkehrssicherheitsberater\*innen und entsprechenden Informationsmaterialien (z. B. die Broschüre „Sicher auf dem Fahrrad“ und die Elterninformation „Sicher mit dem Rad zur Schule“) bis hin zum Wettbewerb „Fahrradfreundliche Schule“ sowie einem jährlichen Verkehrssicherheitstag, der in allen Schulen verbindlich im Lehrplan verankert werden soll. Als wesentliche Akteure sind hier das Kultusministerium und das Innenministerium genannt, die Zusammenarbeit mit außerschulischen Kooperationspartner\*innen ist erwünscht. Zur Verstärkung der Mobilitätskompetenz von Erwachsenen, die Verhalten vorleben und die Gesamtverkehrssituation prägen, werden im Fahrradmobilitätskonzept keine Ausführungen gemacht.

Als erstes Bundesland hat Niedersachsen 2002 das **Curriculum Mobilität**<sup>45</sup> verpflichtend für allgemeinbildende und berufsbildende Schulen eingeführt. Das Curriculum Mobilität, als ein fächerübergreifendes Bausteinkonzept für alle Schulformen mit ihren einzelnen Altersstufen, bietet vielfältige Möglichkeiten, in den einzelnen Fächern und über die Fächergrenzen hinaus praxisnahen, projektorientierten Unterricht zu gestalten. Die Beschäftigung mit den Aspekten einer nachhaltigen Mobilität soll Schüler\*innen motivieren, selbst aktiv zu werden und unter der Perspektive der Bildung für nachhaltige Entwicklung das eigene Handeln zu reflektieren. Das Thema Radfahren wird in verschiedenen Bausteinen (z. B. „Einsteigen – Umsteigen – Aufsteigen“) angesprochen.

## Radfahrausbildung

Die Radfahrausbildung ist eine wichtige schulische Mobilitäts- und Verkehrserziehung. Sie wird bereits in Kindergärten und fortführend in Grund- und Förderschulen durchgeführt. Eine geprüfte Radfahrausbildung im 4. Schuljahr bzw. im 5. Schuljahr an Förderschulen ist fest in

---

<sup>45</sup> [https://www.mk.niedersachsen.de/startseite/schule/schulerinnen\\_und\\_schuler\\_eltern/mobilitat/mobilitaet-106518.html#:~:text=Das%20Curriculum%20Mobilit%C3%A4t%20\(CM\)%20hat,Perspektive%20nachhaltiger%20Entwicklung%20zu%20reflektieren.&text=Bildung%20f%C3%BCr](https://www.mk.niedersachsen.de/startseite/schule/schulerinnen_und_schuler_eltern/mobilitat/mobilitaet-106518.html#:~:text=Das%20Curriculum%20Mobilit%C3%A4t%20(CM)%20hat,Perspektive%20nachhaltiger%20Entwicklung%20zu%20reflektieren.&text=Bildung%20f%C3%BCr) (Zugriff am 05.12.2021).

der Verkehrserziehung und ins Schulprogramm integriert. Dabei legen ca. 95 % aller Schulkinder jedes Jahr die Radfahrprüfung ab.<sup>46</sup> Die Organisation und Durchführung der flächendeckenden Radfahrausbildung werden durch Polizei, örtliche Verkehrswachten, Schulen und Kommunen getragen.

In der Ausbildung werden theoretische und praktische Lerninhalte vermittelt. Die theoretischen Grundlagen umfassen: allgemeine Verkehrsregeln, Fahrradtechnik (insb. verkehrssicheres Fahrrad), gut angepasste Fahrradhelme, Verkehrsschilder und regelkonformes Verhalten sowie Gefahrenerkennung im Straßenverkehr. Der Umgang mit dem eigenen Fahrrad wird in der praktischen Ausbildung erlernt. Mittels Parcours, einem Check-up des eigenen Fahrrades in puncto verkehrssicheres Fahrrad, richtiges Anfahren, Bremsen, Benutzung von Wegen, Vorfahrt, Überholen, Handzeichen usw. werden die Schüler\*innen auf den Straßenverkehr vorbereitet. Dazu dienen die Jugendverkehrsschulen oder Verkehrsübungsplätze. Dabei handelt es sich in der Regel um Einrichtungen in kommunaler Trägerschaft, die fachlich meistens von den örtlichen Verkehrswachten betrieben und betreut werden (z. B. in Braunschweig).

Die praktische Radfahrprüfung findet im Verkehrsraum statt, organisiert von Polizei und den Schulen, unterstützt durch Eltern, die die Streckenposten bilden. Abschließend erhalten die Schüler\*innen mit bestandener Theorie und Praxis einen Fahrradpass.

**Besonders schwierig: das Linksabbiegen**

- 1  Nach hinten über die linke Schulter schauen.
- 2  Handzeichen nach links geben.
- 3  Einordnen.
- 4  Vorfahrt beachten.
- 5  Gegenverkehr beachten.
- 6  Nochmals nach hinten sehen.
- 7  Im großen Bogen abbiegen.
- 8  Achte auf Fußgänger.

**Das musst Du wissen:**

-  Fahre auf der rechten Seite.
-  Sei nicht zu schnell unterwegs.
-  Gib rechtzeitig Handzeichen, wenn Du abbiegen willst.
-  Trage immer einen Helm, der richtig sitzt.
-  Halte rechts an, wenn die Situation für Dich zu schwierig wird.
-  Trainiere die Prüfstrecke so oft Du kannst, wenn möglich mit Deinen Eltern, Großeltern oder älteren Geschwistern.

**Deine Polizei:**

julia.mispelhorn@polizei.niedersachsen.de	Tel.: (0531) 476 3055
martin.opiela@polizei.niedersachsen.de	Tel.: (0531) 476 3065
uwe.gruemvogel@polizei.niedersachsen.de	Tel.: (0531) 476 3326
michael.bahr@polizei.niedersachsen.de	Tel.: (0531) 476 3526
j.weidemann@polizei.niedersachsen.de	Tel.: (0531) 476 3263



**Radfahrprüfung? Bestanden!**

Prüfung BESTANDEN

Deutsch



Fotos erstellt durch:  
S. BPH, Zentrale Polizeidirektion Niedersachsen  
BRUNNEN





<sup>46</sup> <https://www.landesverkehrswacht.de/verkehrswacht-region-hannover-ev/mobile-verkehrsschule-fahrradfuehrerschein/die-radfahrpruefung/> (Zugriff am: 10.06.2021).

Abb. E 3-6: Flyer zur Radfahrprüfung (Quelle: Polizeiinspektion Braunschweig, 2020)

### **Radschulwegpläne**

Ein Radschulwegplan gibt Empfehlungen für geeignete Schulwege mit dem Fahrrad. Er enthält textlich und grafisch aufgearbeitete Informationen zu empfohlenen Fahrradrouten zu den Schulen, geeigneten Überquerungsstellen und gefährlichen Punkten (sogenannte Aufmerksamkeitspunkte), die gemieden oder besonders vorsichtig befahren werden sollten. Der Radschulwegplan wird aus dem Haupttroutennetz einer Kommune entwickelt und wird schulbezogen erstellt. Voraussetzung ist eine vertretbar sichere Route.

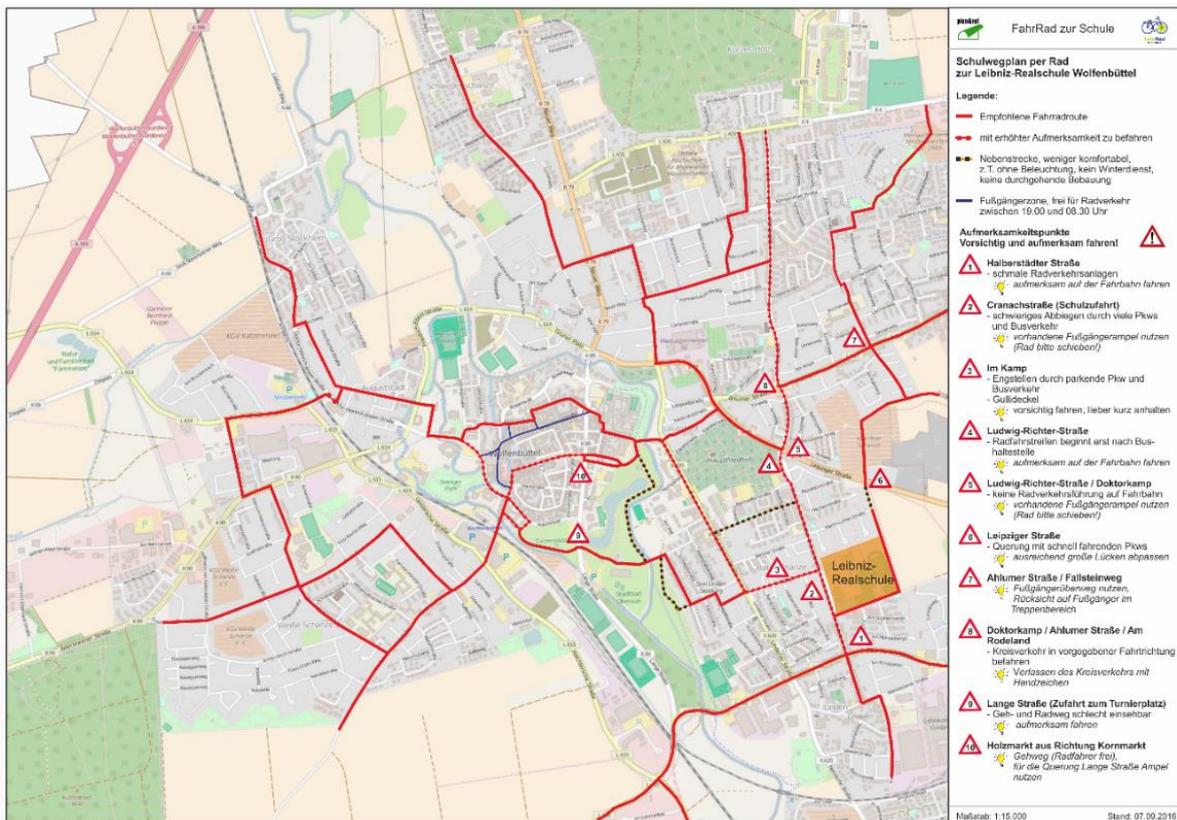
Ein Radschulwegplan ist ein wichtiger Baustein der Schulwegsicherung. Die Erarbeitung von Radschulwegplänen sollte zusammen mit den Schulen (z. B. Projektunterricht), der Polizei, den Eltern und der Stadtverwaltung durchgeführt werden und ist idealerweise Teil der schulischen Mobilitätserziehung.

Die Einführung von Radschulwegplänen für weiterführende Schulen wird auch im Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen als wichtige Maßnahme der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätserziehung genannt.

#### **Best Practice**

Zusammen mit Lehrkräften, der Radverkehrsbeauftragten der Stadt Wolfenbüttel und einem Verkehrsplanungsbüro haben Schüler\*innen der Leibniz Realschule Wolfenbüttel einen Radschulwegplan konzipiert. Unter dem Motto „FahrRad zur Leibniz Realschule“ wurde im Rahmen von drei Projekttagen die Grundlage für den Radschulplan entworfen. Vom Verkehrsplanungsbüro wurde anschließend der Fachplan erarbeitet und ein Leitfaden zur Erstellung von Radschulwegplänen im Rahmen von Projekttagen erstellt.

Der Flyer zum Radschulwegplan kann von den Schüler\*innen von der Website der Schule heruntergeladen werden.



<https://www.leibniz-realschule.de/files/Download/Radschulwegplan.pdf> (Zugriff am 13.12.2021).

## Verkehrssicherheitsaktivitäten und Präventionsmaßnahmen der Polizei

Durch die Polizei werden regionsweit Maßnahmen zur Förderung der Radfahrfähigkeit angeboten. Dazu werden Verkehrssicherheitsberater\*innen eingesetzt. Pflichtaufgabe ist die Durchführung der Verkehrserziehung in Kindergärten und Grundschulen und die Radfahrprüfung. Weitere Aktivitäten sind die Durchführung von Informationsabenden zu Verkehrssicherheitsthemen (altersübergreifend), oft in Zusammenarbeit mit den Radverkehrsbeauftragten der Kommunen oder dem ADFC (Registrierung von Fahrrädern), Aufklärung zur Sichtbarkeit und Verkehrssicherheit von bzw. im Zusammenhang mit Fahrrädern, Auskunft und Information zu rechtlichen Fragestellungen.

Für einen regelkonformen Umgang im Straßenverkehr mit dem Fahrrad hat die Polizeidirektion Braunschweig<sup>47</sup> im Mai 2021 an der länderübergreifenden Verkehrssicherheitsaktion „sicher.mobil.leben“ teilgenommen. Neben polizeilichen Kontrollen für mehr Sicherheit mit dem

<sup>47</sup> = Gebietskörperschaft Region Braunschweig

Fahrrad im Straßenverkehr<sup>48</sup> hat die Polizeidirektion ein Informationsvideo zum „Holländischen Griff“ erstellt. Dabei wird ein sicheres Aussteigen von Autofahrenden bezüglich vorbeifahrenden Radfahrenden gezeigt. Neben der Radfahrprüfung bietet die Polizei weitere Informationen und Aktionen mit dem Fokus auf das Fahrrad an<sup>49</sup>.

### **Aktivitäten von weiteren Akteuren**

Die Deutsche Verkehrswacht Niedersachsen e. V. hat das Ziel, den Umgang im Straßenverkehr sicherer zu machen und die Straßenverkehrsunfälle zu senken. Neben der Mitwirkung an der Radfahrausbildung an Schulen bietet die Verkehrswacht in der Region Braunschweig Nord<sup>50</sup> verschiedene Angebote zur Mobilitätsbildung für Radfahrende an:

- „Kinder und Verkehr“: Programm in Kindergärten und Tagesstätten für Eltern, Erzieher\*innen usw. zur Verkehrserziehung von Kindern zwischen drei und sechs Jahren
- „Mobilitätserziehung im Elementarbereich“: Fortbildung von sozialpädagogischen Fachkräften in Kindertagesstätten
- „Fit mit dem Pedelec“: Aktion für Radfahrende über 50 Jahren mit Hindernisparcours und Grundlagenkursen insbesondere für Pedelec-Interessierte und -Besitzende<sup>51</sup>
- etc.

An der Integrierten Gesamtschule Edemissen (Landkreis Peine) findet seit 2015 jährlich die Fahrradprojektwoche „StatusRad“ statt. Dabei beschäftigen sich zwölf Mädchen und zwölf Jungen aus der neunten Jahrgangsstufe praktisch und theoretisch u. a. rund um die Fragestellung „Kann das Fahrrad ein Statussymbol sein?“. Unter dem Motto #betterbybike sollen Jugendliche für das Fahrrad begeistert werden. Der Regionalverband Großraum Braunschweig unterstützt mit dem aus EU-Mitteln geförderten Projekt „Mobilität neu erfahren“ (Mobi38) die IGS Edemissen, um das schulische Mobilitätsmanagement voranzutreiben. Ziel ist es, eine Musterlösung für die StatusRad-Projektwoche für jede Schule in der Region zu erstellen<sup>52</sup>.

Unter dem Slogan „Hut ab, Helm auf“ hat eine Kampagne auf die Wichtigkeit des Tragens von Fahrradhelmen aufmerksam gemacht. Dazu hat die Heinrich-Büssing-Berufsschule für Technik zusammen mit anderen Beteiligten orangene „HelmFahrräder“ gestaltet und an elf Standorten in der Stadt Braunschweig im Frühsommer 2021 aufgestellt.

---

<sup>48</sup> <https://www.mi.niedersachsen.de/startseite/aktuelles/presseinformationen/sicher-mobil-leben-landerubergreifende-verkehrssicherheitsaktion-in-niedersachsen-200131.html> (Zugriff:15.06.2021).

<sup>49</sup> <https://www.pd-bs.polizei-nds.de/verkehr/fahrrad/> (Zugriff:15.06.2021).

<sup>50</sup> Verkehrswacht e. V. der Städte: Braunschweig, Gifhorn, Helmstedt, Hornburg, Peine, Salzgitter, Wolfenbüttel, Wolfsburg.

<sup>51</sup> <https://www.landesverkehrswacht.de/angebot/> (Zugriff:15.06.2021).

<sup>52</sup> <https://mobi38.de/projektwoche-statusrad/> (Zugriff:14.12.2021).



Abb. E 3-7: „HelmFahrrad“ (Am Theater, Braunschweig)

## Handlungsempfehlungen

Das Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen listet eine Reihe von Handlungsempfehlungen in Federführung der verantwortlichen Ministerien (Niedersächsisches Kultusministerium und Niedersächsische Ministerium für Inneres und Sport) zur Stärkung der schulischen Mobilitätsbildung auf. Es wird empfohlen, diese in Zusammenarbeit mit den Ministerien und weiteren Akteuren in den Kommunen im Großraum Braunschweig zu implementieren. Nachstehend werden Maßnahmen empfohlen, die auch darüber hinaus als wichtig im Sinne einer ganzheitlichen Mobilitätsbildung angesehen werden.

Zum Thema Mobilitätskompetenz im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements siehe die Ausführungen in Kapitel E 5.2. Bezüglich der Handlungsempfehlungen zur Radfahrkompetenz, zu Präventionsmaßnahmen und Kampagnenansätzen zur gegenseitigen Rücksichtnahme wird auf die Kapitel E 3.1 und E 3.2 verwiesen.

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit-horizont	Finanzbe-darf
<b>Schlüsselmaßnahmen</b>		
<p><b>Kurs- und Trainingsprogramme Radkompetenz</b></p> <p>Konzeption und Durchführung eines regionsweiten Kurs- und Trainingsprogramms zur Mobilitätskompetenz mit Unterstützung von Landesseite (siehe Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen).</p> <p>Dazu zählen:</p>		<p>€€</p>

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit- horizont	Finanzbe- darf
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Angebote zur Regelkenntnis, motorischen Fähigkeiten, Bewusstseinsbildung, Rücksichtnahme für alle Altersgruppen,</li> <li>- Frühradfahren im Kindergarten, Radfahrausbildung in den Grundschulen,</li> <li>- Radfahren an weiterführenden Schulen und Berufsschulen, Senioreneinrichtungen,</li> <li>- Fahrtrainings in Kombination mit Sprachkursen, weitere zielgruppenspezifische Angebote.</li> </ul>		
<p><b>Flächenhafte Radfahrausbildung</b></p> <p>Die Radfahrausbildung soll flächenhaft gesichert sein.</p> <p>Das umfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Vermittlung der Grundlagen zum sicheren Radfahren in allen Grund- und Förderschulen.</li> <li>- Die verlässliche Finanzierung von Jugendverkehrsschulen. Dadurch werden leicht zu erreichende Möglichkeiten zum Üben auch im nicht öffentlichen Straßenraum (Schonräume) erhalten oder geschaffen.</li> <li>- Die Radfahrausbildung (Art und Umfang, Fahren im Straßenraum etc., Verbesserungsmöglichkeiten) wird evaluiert und unter Berücksichtigung der Ergebnisse weiterentwickelt.</li> </ul>		€
<p><b>Erstellung von Radschulwegplänen</b></p> <p>Aufbauend auf einer regionsweiten Abfrage zum Bestand von Radschulwegplänen soll darauf hingewirkt werden, dass an den weiterführenden Schulen fehlende Radschulwegpläne unter aktiver Einbindung der Schüler*innen erstellt bzw. vorhandene ggf. aktualisiert werden.</p> <p>Organisatorische Unterstützung durch die Bereitstellung eines entsprechenden Leitfadens und Beratung.</p> <p>Hierbei sollten verstärkt die Möglichkeiten der Digitalisierung, z. B. WebGis (Best Practice: Land Baden-Württemberg<sup>53</sup>) und Social Media genutzt werden.</p>		€
<b>Weitere Maßnahmen/Aktivitäten</b>		
<p><b>Curriculum Mobilität</b></p> <p>Weiterführung der Mobilitätsbildung an den allgemeinbildenden und berufsbildenden Schulen.</p> <p>Berücksichtigung des Curriculum Mobilität in den Lehrplänen.</p>		€€

<sup>53</sup> <https://schulwegplaner-bw.de/> (Zugriff:15.06.2021).

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit- horizont	Finanzbe- darf
<p><b>Auszeichnung „Fahrradfreundliche Schule“</b> Auszeichnung von fahrradfreundlichen Schulen zur Vorbildfunktion. Ziel dabei ist, mehr Menschen, insbesondere Schüler*innen und Lehrkräfte, für das regelmäßige Fahrradfahren zu begeistern.</p>		€
<p><b>Fortbildung für Lehrkräfte und Erzieher*innen</b> Erarbeitung eines Fortbildungskonzeptes zum Thema Radverkehr / nachhaltige Mobilität und Integration in die Fortbildung der Lehrkräfte und Erzieher*innen.</p>		€€
<p><b>Verkehrssicherheitstage an den Schulen</b> Jährliche Verkehrssicherheitstage an allen Schulen und Bildungseinrichtungen im Lehrplan verankern.</p>		€
<p><b>Mobilitätsbezogene Medien/PC-Software</b> Neue Medien und entsprechende PC-Software sollten in der Mobilitätsbildung verstärkt eingesetzt werden.</p>		€€

## 4. Strukturen und Förderung

### 4.1 Strukturen der Zusammenarbeit

*„Alle Akteure ziehen an einem Strang“*

#### Einführung

Eine umfassende und erfolgreiche Radverkehrsförderung wird von vielen Akteuren getragen.

Die Etablierung einer aktiven Kommunikation innerhalb und zwischen den Verwaltungseinheiten sowie starker Netzwerke sind effektive Bestandteile für eine zügige und entschlossene Radverkehrsförderung. Durch die Zusammenarbeit aller Beteiligten (Politik, Planungs- und Aufsichtsbehörde, Wirtschaft und Zivilgesellschaft) können die erforderlichen Maßnahmen und Ziele zügig umgesetzt werden<sup>54</sup>.

Um die Aufgaben der Radverkehrsförderung zu koordinieren, umzusetzen und in Konzepte zu integrieren, sind auf allen Ebenen feste Ansprechpersonen und/oder entsprechende (Verwaltungs-)Strukturen notwendig. So kann ein Zusammenwirken von lokalen, regionalen und überregionalen Konzepten und Planungen funktionieren, Synergieeffekte können genutzt werden (z. B. Reduzierung des Verwaltungsaufwandes durch gemeinsame/abgestimmte Planungen). Mögliche Doppelarbeit ist so vermeidbar, mögliche Konkurrenzen entfallen.

Viele Elemente aktiver Radverkehrsförderung sind keine kommunalen Pflichtaufgaben. Die Kommunen entscheiden in eigener Hoheit und im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung sowie der verfügbaren Haushaltsmittel darüber, welche Maßnahmen wie umgesetzt und welche personellen Kapazitäten bereitgestellt werden.

Auf Ebene der Landkreise, der kreisfreien Städte und der Städte und Gemeinden sind Vernetzungsgremien zum Austausch zwischen Politik, Verwaltung, Verbänden und weiteren Akteuren jedoch eine wichtige Basis für die Zusammenarbeit. Hier werden Informationen ausgetauscht, Positionen und Maßnahmen abgestimmt und eine breite Basis für die Umsetzung von Maßnahmen geschaffen.

Viele Maßnahmen und Handlungsfelder entfalten bei einer akteursübergreifenden Planung und Gestaltung zusätzliche Wirksamkeit. Zumal Radverkehr grenzübergreifend stattfindet und das individuelle Erlebnis sich immer auf eine Gesamtstrecke bezieht. Somit kommen der regionalen Vernetzung, Moderation und Koordination an Schnittstellen zwischen den Aktivitäten des Landes und den einzelnen Landkreisen und Kommunen eine zentrale Rolle zu. Alle Akteure im Verbandsgebiet sind in die Radverkehrsförderung einbezogen, können zielorientiert und synergetisch zusammenwirken und gegenseitig Impulse geben sowie von den Erfahrungen lernen.

Die nachstehend beschriebenen Strukturen tragen wesentlich zur Wirksamkeit und Effizienz der Radverkehrsförderung bei. Sie sind das Grundgerüst des RRVK.

---

<sup>54</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2021): Nationaler Radverkehrsplan 3.0 – Fahrradland Deutschland 2030. Berlin.

## Leitziele

- Die Verbandsglieder und angehörigen Kommunen werden bei der Umsetzung des Regionalen Radverkehrskonzeptes unter Berücksichtigung ihrer Planungshoheit unterstützt.
- Die Akteure pflegen einen zielorientierten, konstruktiven und respektvollen und wertschätzenden Austausch. Sie informieren sich gegenseitig über bedeutsame Vorhaben.
- Es sind Strukturen zum verwaltungsinternen Austausch bezüglich der Koordination der Radverkehrsförderung im Verbandsgebiet eingerichtet.

## Status quo

### Landesebene

Für die Koordination der Radverkehrsplanung ist auf Landesebene das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW; Abteilung 4 Verkehr) zuständig. Für die Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen zeigt die Fachbehörde Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als Fachbehörde des MW verantwortlich. Für den Großraum Braunschweig sind die Geschäftsbereiche Wolfenbüttel und Goslar zuständig.

Unter Federführung des MW und der NLStBV ist 2019 das Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen<sup>55</sup> erarbeitet worden. Damit soll die Radverkehrsförderung auf Landesebene weiter ausgebaut und auf ein tragfähiges Fundament für die Anforderungen der Zukunft gestellt werden. Das Fahrradmobilitätskonzept benennt die konzeptionellen und strategischen Grundlagen für die Entwicklung des Radverkehrs und zeigt die Rahmenbedingungen für die weitere Stärkung des Radverkehrs in Niedersachsen bis 2025 auf. Vorgesehen sind in dem Konzept Stellen für Radverkehrskoordinator\*innen in den regionalen Geschäftsbereichen der NLStBV und feste Ansprechpersonen für Radverkehr auf regionaler Ebene. Im Verbandsgebiet sind das die regionalen Geschäftsbereiche der NLStBV in Wolfenbüttel und Goslar mit ihrer Zuständigkeit für die Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen.

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK) wurde im Jahr 2015 gegründet. Ziel der AGFK ist die Förderung des Radverkehrs und die Unterstützung der Mitgliedskommunen in diesem Bereich. Aktuell sind 64 Kommunen Mitglied.

### Regionesebene

An der Radverkehrsförderung wirken zahlreiche Akteure als Beteiligte mit (Abb. E 4-1). Neben dem Regionalverband, den Verbandsgliedern und ihren Mitgliedskommunen und der Politik

---

<sup>55</sup> Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (2021). Radverkehr neu denken – Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen. Hannover.

gehören dazu die Akteure des ÖPNV (Verbundpartner mit den Verkehrsunternehmen, Deutsche Bahn AG), der Forschung (Hochschulen, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt DLR), aber auch die angrenzenden Gebietskörperschaften und die Akteure des Tourismus.

Zu den Akteuren der Radverkehrsförderung zählen auch die Vereine und Verbände, z. B. der Allgemeine Deutsche Fahrradclub e. V. (ADFC) und der ökologische Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) mit ihren jeweiligen Kreisverbänden. Um die regionalen Belange besser koordinieren zu können, gibt es eine regionale Ansprechstelle im ADFC. Diese wird von den Kreisverbänden des ADFC getragen.

Das Zusammenspiel der Akteure ist für das Gelingen der Radverkehrsförderung von hoher Bedeutung. Wichtig ist es, die Rollen der verschiedenen Akteure zu klären und zu stärken, um Synergien zu nutzen, aber auch, um strategische Partnerschaften einzugehen.

Das Thema Radverkehr wird im Regionalverband als integraler Bestandteil einer gesamtheitlichen regionalen Verkehrsentwicklungsplanung gesehen. Die Zuständigkeit innerhalb des Regionalverbandes ist bei der Abteilung für Regionalverkehr angesiedelt.

Der Regionalverband koordiniert die Radschnellverbindungen Braunschweig – Wolfenbüttel/Salzgitter und Braunschweig – Lehre – Wolfsburg bis zur Bauplanung. Für die Planungen sind entsprechende Verwaltungsvereinbarungen mit den betreffenden Kommunen geschlossen worden. Als aktiver Part ist der Regionalverband in den Arbeitskreisen zur Erstellung von lokalen Radverkehrskonzepten (z. B. Stadt Gifhorn, Stadt Braunschweig) vertreten.

Gemäß dem Gesetz über den Regionalverband können dem Regionalverband auf Antrag der Verbandsglieder weitere Aufgaben übertragen werden<sup>56</sup>.

Der Ausschuss für Regionalverkehr als politisches Gremium ist als vorbereitender Fachausschuss für die Beschlüsse der Verbandsversammlung zuständig. Zur Vorbereitung der politischen Beschlüsse gibt es auf der fachlichen Ebene den Arbeitskreis Regionalverkehr und den Arbeitskreis Regionalentwicklung, Mitglieder sind Vertreter\*innen der Fachverwaltungen der Verbandsglieder.

---

<sup>56</sup> Nach dem Gesetz über den Regionalverband Großraum Braunschweig vom 27.11.1991 (zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 13.10.2021 (Nds. GVBl. S. 700)) kann der Regionalverband mit Zustimmung der Verbandsglieder weitere Aufgaben übernehmen. Ebenfalls kann der Regionalverband Verbandsglieder auf Antrag bei der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstützen. Die Unterstützung bedarf eines Beschlusses der Verbandsversammlung mit der Mehrheit ihrer Mitglieder.

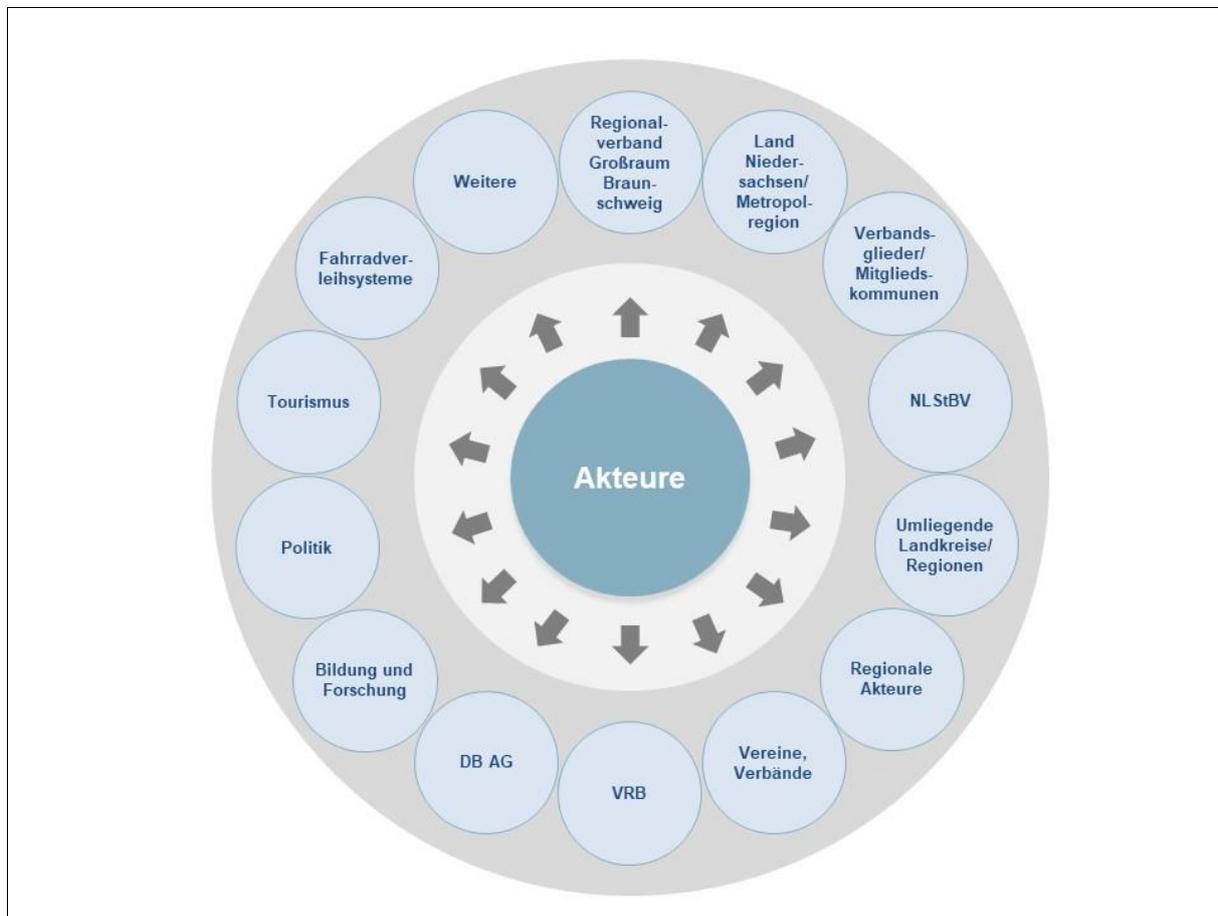


Abb. E 4-1: Akteure im Bereich Radverkehrsförderung im Verbandsgebiet (Quelle: Eigen Darstellung)

Im Jahr 2016 und 2017 wurde das **Kommunalforum Fahrradmobilität** veranstaltet. Das Kommunalforum Fahrradmobilität diente der Vernetzung und dem Informationsaustausch der regionalen Akteure zum Thema Radverkehrsförderung. Es wurde vom Regionalverband koordiniert und war Bestandteil der Aktivitäten des Regionalverbandes zum Thema Fahrradmobilität in der Region. Vertreter\*innen aus Politik, öffentlicher Verwaltung und Fahrradakteuren nahmen teil. Neben aktuellen Themen der Fahrradmobilität in der Region wurden auch zukunftsfähige Visionen ausgetauscht.

Der Regionalverband ist Gründungsmitglied der **Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK)**. Neben der Mitgliedschaft ist der Regionalverband im Vorstand vertreten. Der Regionalverband arbeitet in verschiedenen Arbeitsgruppen mit. Dazu gehört der Ständige Arbeitskreis Radverkehr. Hier kommen die verantwortlichen Akteure der AGFK-Mitgliedskommunen ein- bis zweimal im Jahr zusammen, um sich zu den aktuellen Themen des Radverkehrs auszutauschen.

Im Jahr 2019 erhielt der Regionalverband die Auszeichnung „Impulsgeber Radmobilität“ im Rahmen der zweijährigen Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“. Hervorgehoben

wurde in der Begründung die breite Verankerung der Radverkehrsförderung, die vom Regionalverband als Querschnittsaufgabe verstanden wird<sup>57</sup>.

### Kommunen

Zur Koordination der Radverkehrsförderung in den Kommunen und als Ansprechperson für Radverkehrsbelange gibt es in allen Verbandsgliedern und den Mittelstädten (Bad Harzburg, Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine, Seesen, Wittingen, Wolfenbüttel) Radverkehrsbeauftragte. Zur Koordination mit den Akteuren der Umweltverbände und der Politik sind Runde Tische Radverkehr (z. B. Radwegekommission Braunschweig) eingerichtet.

Folgende Kommunen sind Mitglied der AGFK: Stadt Braunschweig, Stadt Gifhorn, Landkreis Wolfenbüttel, Stadt Wolfenbüttel, Stadt Wolfsburg.

### Handlungsempfehlungen

Eine zentrale Funktion für die Umsetzung gemeinsamer Ziele im Radverkehr und des RRVK kommt der Koordination der Akteure und Handlungsträger zu. Im Rahmen einer regionalen Aufgabe ist der Einsatz für eine effektive Zusammenarbeit der Akteure auf allen Ebenen und die Schaffung entsprechender Angebote zielführend.

Um die Handlungsempfehlungen des RRVK und weiterer Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zügig umzusetzen, sind geeignete Strukturen in den Verwaltungen notwendig. Dabei spielt die Vernetzung auf allen Ebenen eine wichtige Rolle.

Die Einrichtung eines Fachgremiums Radmobilität, die Fortsetzung der Arbeit in der AGFK und die Einrichtung eines Beirates zur Begleitung der Umsetzung des RRVK sind wichtige Maßnahmen zur Vernetzung und Koordination. Für die kommunale Ebene können die zentrale Datenbank und eine fachgerechte Beratung und Weiterbildung von entscheidender Bedeutung sein.

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit-horizont	Finanzbe-darf
<b>Schlüsselmaßnahmen</b>		
<p><b>Zielgerichtete Vernetzung</b></p> <p>Zur Vernetzung und zum Informationsaustausch der unterschiedlichen Akteure mit dem Ziel einer strategischen Radverkehrsförderung im Verbandsgebiet sollten geeignete Vernetzungsstrukturen eingerichtet werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusammenstellung der Akteure und ihrer Aufgabengebiete mit Bezug zum Radverkehr (s. Abb. E1)</li> <li>• Berücksichtigung und Evaluierung vorhandener Angebote (z. B. Kommunalforum)</li> </ul>	⌚	€

<sup>57</sup> Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung in Kooperation mit der Freien und Hansestadt Bremen und der AGFK (2019). Fahrradland Niedersachsen/Bremen. Hannover.

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit- horizont	Finanzbe- darf
<ul style="list-style-type: none"> <li>Konzeption und Einrichtung von zielgerichteten Vernetzungsangeboten</li> </ul>		
<p><b>Radverkehr in der Verkehrsplanung verankern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Für die Umsetzung des RRVK und die daraus abgeleiteten und beschlossenen Aufgaben und Rollen werden feste Ansprechpersonen benannt. Wesentliche Aufgabe ist die Förderung der Radmobilität in der Region.</li> <li>Der Radverkehr wird in der Verkehrsplanung als Teil des Umweltverbundes verankert und in weitere Planungen integriert.</li> </ul>		€€
<p><b>Beirat Radverkehr</b></p> <p>Die Umsetzung des RRVK wird durch einen beratenden Beirat Radverkehr begleitet, der die Akteurslandschaft der Region widerspiegelt.</p>		€
<p><b>Fachgremium Radmobilität</b></p> <p>Zur Koordination der Radverkehrsförderung im Verbandsgebiet wird ein „Fachgremium Radmobilität“ eingerichtet (Arbeitsebene).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mitglieder des Fachgremiums sind wichtige Akteure auf Verbandsebene (s. dazu Abb. E 1 und Anlage E 3 im Materialband)</li> <li>Das Gremium sollte drei- bis viermal pro Jahr tagen. Eine externe Moderation und Fachvorträge sind hilfreich.</li> </ul>		€
<p><b>Zentrale Datenbank</b></p> <p>Die innerhalb des Regionales Radverkehrskonzeptes entwickelte Datenbank zum Regionalen Radverkehrsnetz der regionalen Radverkehrsinfrastruktur wird für alle Akteure zugänglich gemacht.</p>		€
<p><b>Beratung</b></p> <p>Beratung für Verbandsglieder und Mitgliedskommunen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Beratung und Information hinsichtlich Förderprogramme und Förderanträge</li> </ul>		€
<p><b>Weitere Maßnahmen/Aktivitäten</b></p>		
<p><b>Fortführung Mitgliedschaft in der AGFK</b></p> <p>Die Mitgliedschaft in der AGFK und die aktive Mitarbeit in den verschiedenen Arbeitskreisen wird fortgeführt.</p>		€
<p><b>Evaluierung und Wirkungskontrolle</b></p> <p>Notwendig ist eine wirkungsvolle Kontrolle und Evaluation der Radverkehrsprojekte des RRVK (Qualitätssicherung).</p>		€

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit-horizont	Finanzbe-darf
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erarbeitung eines Konzeptes zur Evaluierung/Wirkungskontrolle des RRVK</li> <li>- Durchführung der Evaluierung</li> <li>- Information zum Stand der Radverkehrsentwicklung</li> <li>- Bei Bedarf Nachsteuerung des RRVK</li> </ul>		
<b>Kooperationen und Projekte mit Forschung und Wissenschaft</b> Entwicklung von Kooperationen und Durchführung von Projekten mit regionalen und bundesweiten wissenschaftlichen Forschungseinrichtungen.		€
<b>Fachexkursionen</b> Durchführung von zielgruppenorientierten Fachexkursionen		€
<b>Erstellung Leitfaden „Radverkehrsförderung in der Bauleitplanung“</b> Für eine strukturierte Radverkehrsförderung innerhalb der Bauleitplanung ist die Erstellung eines Leitfadens (z. B. mit Aussagen zur Anbindung von Wohn- und Gewerbegebieten, notwendigen Fahrradabstellanlagen) vorzusehen.		€

## 4.2 Finanzierung und Fördermöglichkeiten

### „Finanzierung sichern, Förderprogramme nutzen“

#### Einführung

Eine ausreichende, verfügbare, leicht zugängliche und verlässliche Finanzierung ist für eine attraktive Radverkehrsförderung von zentraler Bedeutung. Für Baulast- und Vorhabenträger ist zur Sicherstellung ihrer Planungen und Vorhaben die Verlässlichkeit und Verfügbarkeit finanzieller Mittel unabdingbar.

Die finanzielle Förderung des Radverkehrs hat Einfluss auf eine steigende Fahrradnutzung. Nach einer bundesweiten Untersuchung des BMVI im Zeitraum von 2008 bis 2017 hat jeder zusätzliche Euro für die Radverkehrsförderung die jährliche Verkehrsleistung um 30 mit dem Fahrrad gefahrene Personenkilometer erhöht<sup>58</sup>. Eine Studie zu den Kosten des Stadtverkehrs der Universität Kassel kommt zu dem Ergebnis, dass der Radverkehr die geringsten Zuschüsse erhält, an erster Stelle steht der Autoverkehr, der die Kommunen und die öffentliche Hand das Dreifache des ÖPNV kostet. In der Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen bringt der Rad- und Fußverkehr regelrecht einen Gewinn, da er wenig Infrastrukturinvestitionen vor-

<sup>58</sup> Kienzler, Hans-Paul et al. (2019): Finanzierung des Radverkehrs bis 2030. Bericht zum Forschungsvorhaben 97.0377 des BMVI. Berlin.

raussetzt, keine Emissionen und Lärm verursacht, mit wenig Unfallrisiken einhergeht und erheblich zur Gesundheitsprävention und damit zur Vermeidung von Krankheitskosten beiträgt.<sup>59</sup>

Leicht zugängliche Förderprogramme und großzügige Finanzierungen sollen laut dem Nationalen Radverkehrsplan 3.0 allen Akteuren ermöglichen, die Leitziele des NRVP 3.0 zu erreichen. Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 nennt für Bund, Länder und Kommunen eine Orientierung für die finanzielle Förderung des Radverkehrs von perspektivisch rund 30 € pro Person und Jahr.<sup>60</sup>

Der Bund, das Land Niedersachsen sowie der Regionalverband, aber auch einzelne Städte und Kommunen fördern mit unterschiedlichen Programmen die einzelnen Bereiche des Fahrradverkehrs. Die Intensität der Förderung aus Eigen- und Fördermitteln ist je nach Akteur unterschiedlich stark.

Für die Erreichung der Ziele im Radverkehr sind zielgerichtete und leicht zugängliche Investitionen und Förderprogramme von besonderer Bedeutung. Die finanzielle Förderung soll die Landkreise, Städte und Gemeinden, insbesondere aber auch die in den eher dünner besiedelten oder dörflichen Räumen, verlässlich unterstützen.

Die Vergabe von Fördergeldern sollte im Interesse der Qualitätssicherung an die Einhaltung von zu definierten Qualitätsstandards gebunden werden.

### **Leitziele**

- Für eine wirksame Radverkehrsförderung stehen im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit und haushaltsrechtlichen sowie personellen Möglichkeiten Ressourcen für die Umsetzung des RRVK zur Verfügung.
- Finanzierungsmöglichkeiten und Programme zur Förderung des Radverkehrs sind bekannt und werden ausgeschöpft.

### **Status quo**

Den interessierten Gemeinden, Städten, Kommunen und Unternehmen stehen für ihre Radverkehrsprojekte umfangreiche Bundes- und Landesmittel zur Verfügung. Eine Übersicht mit Hinweisen zur Antragstellung und detaillierter Beschreibung zeigt die Anlage E 4. im Maßnahmenband. Nach Bundesland geordnet, findet sich auf der Seite des Nationalen Radverkehrs-

---

<sup>59</sup> Denn der Pkw-Verkehr erfordert zwar durchaus auch – wie der ÖPNV – Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und deren Unterhalt, bringt aber den Kommunen keine unmittelbaren Einnahmen wie der ÖPNV <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/veroeffentlichung-von-ergebnissen-ueber-die-kosten> (Zugriff am 10.02.2022).

<sup>60</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2021): Nationaler Radverkehrsplan 3.0 – Fahrradland Deutschland 2030. Berlin.

plan eine detaillierte Übersicht über bestehende Fördermöglichkeiten des Bundes. Hier können sich die kommunale Verwaltung und auch die interessierte Öffentlichkeit sowie Verbände informieren und wirksame Schritte zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur einleiten<sup>61</sup>.

Mit dem Ziel einer Stärkung des Umweltverbundes sowie Förderung der Radmobilität kofinanziert und fördert der Regionalverband Projekte unterschiedlicher Akteure im Verbandsgebiet. Dazu zählen derzeit u. a. „Rauf aufs Rad“, „Kofinanzierung von Fahrradabstellanlagen“ oder auch „Klimafreundlich leben“<sup>62</sup>.

### Handlungsempfehlungen

Eine Aufgabe im Rahmen der Umsetzung des Regionalen Radverkehrskonzeptes liegt darin, die Akteure bei einzelnen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung zu unterstützen. Hierzu zählen z. B. auch die Unterstützung bei der Erstellung von Förderanträgen sowie eine übersichtliche Zusammenstellung aller Fördermöglichkeiten.

Für eine zeitnahe und umfängliche Nutzung der Mittel – auch für kleinere Gemeinden – sollten die Förderprogramme praxisnah und niedrigschwellig angeboten werden.

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit-horizont	Finanzbe-darf
<b>Schlüsselmaßnahmen</b>		
<b>Beratung für Kommunen</b> Beratung und Unterstützung für die Kommunen zu Fragen der Radverkehrsförderung.		€€
<b>Evaluation und Weiterentwicklung Förderprogramme des Regionalverbandes</b> Verschiedene Förderprogramme des Regionalverbandes, die einen Beitrag zur Förderung der Radmobilität leisten, sollen evaluiert und zielgerichtet unter Berücksichtigung des Regionalen Radverkehrskonzeptes weiterentwickelt werden.		€
<b>Weitere Maßnahmen/Aktivitäten:</b>		
<b>Hinweis auf Fördermöglichkeiten</b>		€

<sup>61</sup> Seite wurde eingestellt (Stand April 2023).

<sup>62</sup> Mehr Informationen unter <http://www.regionalverband-braunschweig.de/>

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit- horizont	Finanzbe- darf
<p>Übersichtliche Aufbereitung und Vermittlung der Bundes- und Landesförderprogramme. Dazu zählen neben einer kurzen Beschreibung auch die Laufzeit und Links zur Antragsstellung.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontinuierliche Darstellung aktueller Fördermöglichkeiten</li> <li>• Hinweis auf die Förderfibel des BMDV <a href="http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/63">www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/63</a></li> </ul>		
<p><b>Neues Förderprogramm: „FahRad für ALLE“</b></p> <p>Das Förderprogramm soll Privatpersonen mit geringem Einkommen – insbesondere Kindern, deren Eltern ein geringes Einkommen haben – die Anschaffung und Nutzung eines verkehrssicheren Fahrrades finanziell erleichtern und somit das Fahrrad mehr in den Alltag integrieren.</p> <p>Die Idee dahinter ist es, unbenutzte Fahrräder (z. B. von Bürger*innen oder „verlassene“ Fahrräder an Bahnhöfen) reparieren zu lassen und diese kostenfrei an bedürftige Personen zu geben. Außerdem sollte die Beschaffung von Fahrradhelmen, Sicherheitswesten und anderen verkehrssicherheitsrelevanten Mitteln finanziert werden. Bei anfälligen Reparaturen kann mit Hilfe des Förderprogrammes eine Partner-Werkstatt aufgesucht werden und kostenfrei repariert werden (z. B. 1-2x pro Person/Jahr).</p> <p>(s. Handlungsfeld 3.3 „Mobilitätskompetenz“ und 5.2 „Mobilitätsmanagement“)</p>		<p>€€</p>

<sup>63</sup> Seite wurde eingestellt (Stand April 2023).

## 5. Mobilitätsmanagement und Kommunikation

### 5.1 Öffentlichkeitsarbeit

#### *„Fahrradfreundliche Mobilitätskultur etablieren“*

##### **Einführung**

Öffentlichkeitsarbeit umfasst alle Informations- und Kommunikationsmaßnahmen, dazu zählen auch Kampagnen<sup>64</sup>. Öffentlichkeitsarbeit beinhaltet Verfahren der Betroffenenbeteiligung und dient neben der Information über anstehende Planungen und Maßnahmen auch dazu, zunächst einmal das Interesse der Bürger\*innen zu wecken bzw. bestimmte Voraussetzungen für eine längerfristige Beteiligung zu schaffen (FGSV 2018).

Öffentlichkeitsarbeit soll ein radverkehrsfreundliches Klima schaffen bzw. sicherstellen und darüber hinaus durch kontinuierliche Information die Realisierung von Konzepten und Maßnahmen begleiten. Öffentlichkeitsarbeit und Marketingmaßnahmen sind notwendige und eigenständige Bestandteile jeder (Rad)Verkehrsplanung.

Öffentlichkeitsarbeit wird dabei verstanden als Querschnittsaufgabe, die über die technische Verwaltung (zuständig für Radverkehrsinfrastruktur) hinausgeht. Sie erfordert eine Kommunikationsstrategie, die ziel- bzw. zielgruppenorientiert ist und sowohl nach außen (allgemeine Öffentlichkeit, Bürgerschaft) als auch nach innen (Verwaltung, Politik) gerichtet ist. Öffentlichkeitsarbeit schafft Transparenz im Verwaltungshandeln, sie ermöglicht Synergieeffekte und stärkt das "Wir-Gefühl" der Verwaltung als kommunalem Dienstleister.

Bei der Öffentlichkeitsarbeit werden verschiedene Ebenen der Öffentlichkeit bzw. Zielgruppen der Beteiligung unterschieden. Die institutionelle Ebene, die organisierte Ebene und die Allgemeinheit (Abb. E 5-1). Zur Allgemeinheit zählen alle Bürgerinnen und Bürger eines Planungsraums in unterschiedlichen Zielgruppen und Rollen. Innerhalb der verschiedenen Öffentlichkeiten stellen die „Planungsbetroffenen“ eine besondere Teilöffentlichkeit dar. Gemeint sind die von den jeweiligen (Rad)verkehrsplanungsmaßnahmen in ihren Interessen unmittelbar betroffenen Personen, Gruppen, Institutionen und Organisationen. Planungsbetroffene nehmen häufig verschiedene und wechselnde Rollen und Funktionen wahr. Sie gehören z. B. Planenden, Verwaltungen, kommunalpolitischen Parteien und gleichzeitig örtlich engagierten Verbänden und Initiativen an. Als Bürger\*innen sind sie zugleich Bewohner\*innen, Berufstätige, Einzelhändler\*innen, Eltern, Kinder, Jugendliche, Senior\*innen, als Verkehrsteilnehmende wechseln sie in ihrer Rolle als zu Fuß Gehende, Radfahrende, Autofahrende oder Nutzer\*innen öffentlicher Verkehrsmittel (Schäfer 2021).

---

<sup>64</sup> Unter Kampagnen sind zeitlich und räumlich begrenzte, mittelfristig angelegte Aktionen gemeinsam handelnder Stakeholder zu verstehen, bei der unter einer gemeinsamen „Message“ unterschiedliche Einzelformate wie z. B. Poster, Events oder Anzeigen zusammenwirken. Ziel einer Kampagne ist es, Einstellungen und Handlungsweisen der Zielgruppe zu beeinflussen und dabei gleichzeitig wichtige Informationen zu transportieren (Difu 2012). Neuere Kampagnen vermeiden eher den Begriff Kampagne und wählen „Initiative“ (z. B. Initiative RadKULTUR Baden-Württemberg) oder „Schwerpunktthema“ (z. B. VCD „Jahresschwerpunkt Lebenswerte Städte“).

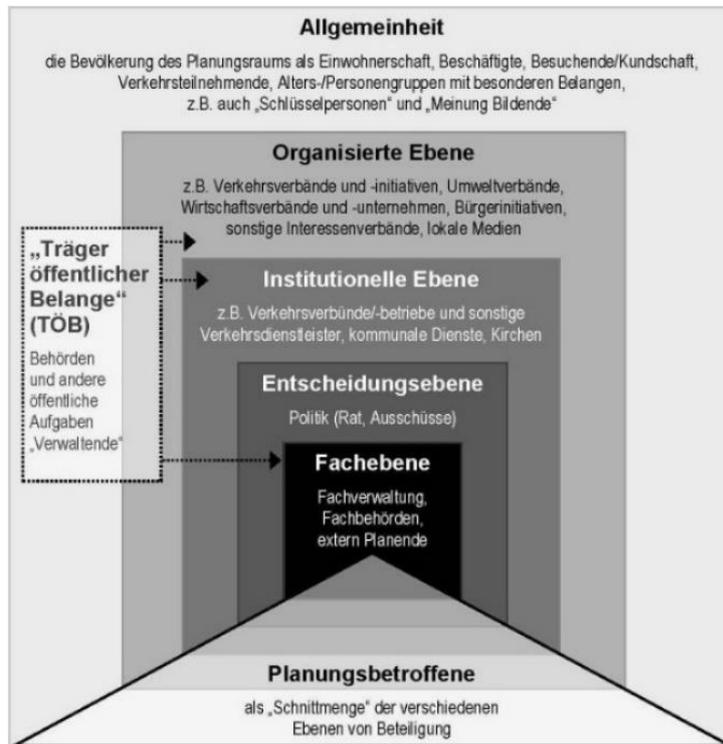


Abb. E 5-1: Öffentlichkeit in der Verkehrsplanung (Quelle: FGSV 2018)

Öffentlichkeitsarbeit umfasst neben der Werbung für das Radfahren auch Ansätze, Verhaltensänderungen anzustoßen. Eine zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit z. B. von „typischen“ Radfahrer\*innen, Autofahrer\*innen, Senior\*innen ist dabei entscheidend. Dies gilt insbesondere für Bevölkerungsgruppen, für die das Fahrradfahren bislang eher eine geringere Bedeutung hat<sup>65</sup> (s. Kap. E 3.2 und E 5.2).

Erst durch das Zusammenwirken von Infrastruktur und Öffentlichkeitsarbeit mit entsprechenden Kommunikationsstrategien können die Potenziale der Radverkehrsförderung voll ausgeschöpft werden.

Öffentlichkeitsarbeit ist Teil des Leitbilds „Radverkehr als System“, sie erfordert personelle und finanzielle Ressourcen. Im Verhältnis zu investiven Maßnahmen ist Öffentlichkeitsarbeit sehr kosteneffizient, wirkt eher langfristig und lässt bedingt Schlüsse zur Wirksamkeit einzelner Maßnahmen zu.

### Leitziele

- Die Umsetzung von Zielen und Maßnahmen des Regionalen Radverkehrskonzeptes wird unter möglichst umfassender und differenzierter Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt, sodass Radmobilität als eigenständige, vollwertige/gleichwertige Mobilitätsform in der Verkehrsplanung berücksichtigt wird.

<sup>65</sup> BMVI (2021): Nationaler Radverkehrsplan 3.0 – Fahrradland Deutschland 2030. Berlin.

- Gemeinsam mit den kommunalen Partner\*innen wird regionsweit eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur etabliert.
- Um eine große Breitenwirkung zu erzielen, werden die lokale Politik, die lokalen Verwaltungen sowie die Öffentlichkeit für die Relevanz der Öffentlichkeitsarbeit zur Radmobilität sensibilisiert. Dazu werden Akteure aus der Wirtschaft, Wissenschaft, dem öffentlichen Verkehr und Verbänden einbezogen. Alle Akteure leisten einen aktiven Beitrag.

## Status Quo

### Regionsweite Aktivitäten

Die bundesweite **Aktion Stadtradeln** ist ein organisierter Wettbewerb des Klimabündnis e. V. zur Stärkung und Förderung des Radverkehrs und des Klimaschutzes. Im Großraum Braunschweig nehmen bereits zahlreiche Kommunen aus fast allen Landkreisen und kreisfreien Städten an der Aktion teil. Die Fahrradteams aus Schulklassen, Vereinen, Unternehmen, Kommunalpolitiker\*innen und Bürger\*innen haben das Ziel, möglichst viele Kilometer privat und beruflich in den 21 Aktionstagen klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückzulegen<sup>66</sup>. Tab. E 5-1 gibt eine Übersicht über die Aktion *Stadtradeln* im Verbandgebiet seit 2017. Gelistet sind die teilnehmenden Landkreise und Städte, untergliedert nach der Anzahl der Radelnden, der gefahrenen Kilometer und der Anzahl der Teams.

Zum Auftakt von *Stadtradeln* in Braunschweig wird jährlich eine RADtour vom ADFC Braunschweig organisiert. Die Stadt Gifhorn wurde mit dem Förderprogramm „Rauf aufs Rad“ bei der Aktion Stadtradeln 2020 unterstützt. Auch ein Team des Regionalverbandes aus Verwaltung sowie Politik ist beim *Stadtradeln* mit dabei<sup>67</sup>.

Landkreis/ Stadt	Radelnde (Teams) geradelte Kilometer				Termine
	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Stadt Braunschweig</b>	3.397 (224) 635.968 km	4.048 (254) 818.526 km	5.111 (327) 1.029.010 km	5.712 (399) 12.291.80 km	05.09.-25.09.2021
<b>Stadt Wolfsburg</b>	1.390 (26) 151.383 km	896 (64) 227.111 km	1.546 (76) 228.441 km	1.259 (80) 226.310 km	10.09.-30.09.2021
<b>Stadt Gifhorn</b>	283 (27) 66.867 km	k. A.	900 (70) 151.770 km	877 (60) 199.176 km	27.06.-17.07.2021
<b>Stadt Wolfenbüttel</b>	745 (49) 144.965 km	917 (75) 168.936 km	1.400 (84) 230.907 km	942 (71) 197.114 km	09.05.-29.05.2021

<sup>66</sup> Klima-Bündnis | Climate Alliance | Alianza del Clima e. V. (2019): Stadtradeln – Kampagnenkonzept. Frankfurt am Main.

<sup>67</sup> <https://www.regionalverband-braunschweig.de/aktuelles/nachrichtenebersicht/nachricht/news/detail/News/team-des-regionalverbandes-beim-stadtradeln-dabei/> (Zugriff am 06.05.2021)

Landkreis/ Stadt	Radelnde (Teams) geradelte Kilometer				Termine
	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Landkreis Peine</b>	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	08.05.-28.05.2021
<b>Stadt Seesen</b>	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	25.05.-15.07.2021
<b>Stadt Salzgitter</b>	keine Teilnahme				
<b>Landkreis Helmstedt</b>	keine Teilnahme				

Tab. E 5-1: Teilnehmende Landkreise/ Städte beim Stadtradeln in den Jahren 2017-2021 nach Anzahl Radelnder, Teams und geradelter Kilometer (Quelle: Eigene Darstellung nach stadtradeln.de)

In Kooperation mit dem Regionalverband, der Allianz für die Region (AfdR), den Tourismusorganisationen, den Kommunen und den regionalen Kreisverbänden des ADFC wurde in den Jahren 2015-2017 das „**Sattelfest**“ durchgeführt. An zwei Aktionstagen wurden an verschiedenen Orten im Verbandsgebiet geführte Themen- und Stadtrundfahrten angeboten. Die Programme und Angebote hatten zum Ziel, das Radfahren in der Region aktiv zu fördern, Akteure zu vernetzen und in den Fokus der öffentlichen Wahrnehmung zu rücken<sup>68</sup>. Gezeigt hat sich, dass für eine erfolgreiche Umsetzung eines derartigen Formates erhebliche personelle Ressourcen und Finanzmittel sowie eine breite operative Unterstützung auf der kommunalen Ebene notwendig sind<sup>69</sup>. Das Format „Sattelfest“ wurde vorrangig aufgrund der relativ geringen Resonanz aus der Bevölkerung, sowie durch den Rückzug der AfdR aus der Projektarbeit eingestellt und in das Förderprogramm „Rauf aufs Rad“ überführt. Wegen der positiven Resonanz auf die Förderaufrufe in den Jahren 2019 und 2020 und die eingereichten attraktiven und öffentlichkeitswirksamen Projekte wird die Förderung von „Rauf aufs Rad“ fortgesetzt (Kap. E 4.2 und E 5.3).

<sup>68</sup> <https://www.radportal-braunschweig.de/beteiligung/sattelfest/> (Zugriff: 06.05.2021).

<sup>69</sup> Regionalverband Braunschweig (2021). Informationsvorlage 2021/045-E1.



Abb. E 5-2: Plakat für die Aktion Stadtradeln (Ringgleis Braunschweig)



Abb. E 5-3: Sattelschoner zur Bewerbung des Sattelfestes

**Fahrradmessen** sind für die Öffentlichkeitsarbeit innerhalb der Region ein wichtiger Bestandteil. Aussteller präsentieren ihre Produkte, Trends und Neuheiten konventioneller Fahrräder, Pedelecs, Mountainbikes etc. Außerdem finden Vorträge, Workshops und weitere Programme zu fahrradspezifischen Themen (z. B. Verkehrssicherheitstraining) statt.

Bis zum Jahr 2019 wurde in der Brunsviga von der Fahrradinitiative Braunschweig (ein Zusammenschluss der Fahrradverbände) jährlich die Messe *RAD'xx* organisiert und durchgeführt. Seit 2021 wird die Fahrradmesse Fahrrad Festival Braunschweig vom Veranstalter M.O.V.E. Messen aus Wolfsburg durchgeführt. Sie hat Ende Juni 2021 in der der Millenium – Halle in Braunschweig stattgefunden<sup>70</sup>.

<sup>70</sup> <https://www.fahrradfestival-bs.de/> (Zugriff: 20.05.2021).



Abb. E 5-4: Fahrradmesse „Fahrradfestival Braunschweig“

Der Städtepartnerschaftsradweg Braunschweig – Magdeburg verbindet die beiden Partnerstädte Braunschweig und Magdeburg auf bestehenden Radrouten. Er ist ein Gemeinschaftsprojekt der beiden Partnerstädte und wurde in vergleichsweise kurzer Zeit durch eine **intensive interkommunale Kooperation** mit den anliegenden Gebietskörperschaften geschaffen. Der Städtepartnerschaftsradweg wurde am 03. Oktober 2016, dem Tag der Deutschen Einheit, mit einer **Staffelfahrt** von Magdeburg und Braunschweig eingeweiht. Die Staffelfelübergabe erfolgte in Helmstedt und klang mit einem **Fest mit Informationen und Unterhaltung rund um das Fahrrad** aus. Seit 2017 ist *Cycle Tour* für die Durchführung verantwortlich<sup>71</sup>.

<sup>71</sup> <https://www.cycletour.de/event/rueckblick/> (Zugriff: 06.05.2021).

### Städtepartnerschaftsweg Braunschweig – Magdeburg

Die Route verläuft zwischen Oker und Elbe, sie führt von der Braunschweiger Innenstadt weitestgehend abseits von Hauptverkehrsstraßen über Königslutter, Helmstedt, Marienborn, Eilsleben, Niederndodeleben bis ins Zentrum von Magdeburg. Den Mittelpunkt bildet Helmstedt mit der Gedenkstätte am ehemaligen Grenzübergang Helmstedt - Marienborn. Die Route ist durchgehend beschildert und durch ein eigenes Routenlogo gekennzeichnet.

Zum Städtepartnerschaftsweg gibt es einen Radwanderführer mit Etappenkarten, Informationen zu Sehenswürdigkeiten, Übernachtungs- und Einkehrmöglichkeiten an der Strecke sowie zum Fahrradservice.

Ein länderübergreifender Städtepartnerschaftsweg zwischen den alten und neuen Bundesländern ist in dieser Form einzigartig. Er schafft mehr als Infrastruktur, mehr als eine Verbindung zwischen Großstädten ehemals politisch getrennter Systeme.



Eröffnung des Städtepartnerschaftswegs

[www.staedtepartnerschaftsweg.de](http://www.staedtepartnerschaftsweg.de)



Ankunft beider Teams in Helmstedt

Regionsweite Informationen zum Radverkehr finden sich auf der **Internetseite des Regionalverbandes** unter dem Menüpunkt ÖPNV und Mobilität (Abb. E 5-5). Neben der allgemeinen Aufgabe des Regionalverbandes im Radverkehr sind Informationen über aktuelle Radverkehrsprojekte zu finden<sup>72</sup>.

Für einen detaillierten Informationsaustausch zum regionalen Radverkehr und aktuellen Radverkehrsthemen wurde im Jahr 2019 die Internetseite *Radportal Großraum Braunschweig* aktualisiert<sup>73</sup>. Das Radportal hat sich jedoch im Pflegeaufwand als sehr aufwändig erwiesen und es wurden lediglich ausgewählte Aktionen des Regionalverbandes (z. B. Förderprojekt „Rauf

<sup>72</sup> <https://www.regionalverband-braunschweig.de/radverkehr/> (Zugriff am 05.05.2021).

<sup>73</sup> <https://www.radportal-braunschweig.de/> (Zugriff am 06.05.2021).

aufs Rad“ (Kap. E 4.2)) sowie News eingestellt. Die statistische Auswertung zeigt, dass im Zeitraum 01.04.2019 bis zum 01.04.2020 die Besucherzahlen eher gering waren.<sup>74</sup>

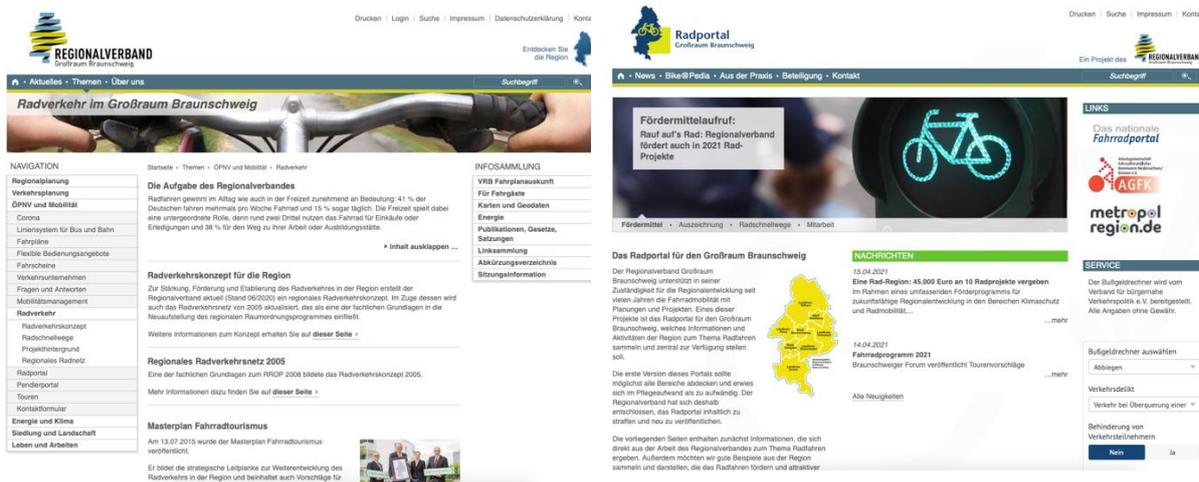


Abb. E 5-5: Internetauftritt Regionalverband zum Radverkehr

Aktuell wird vom Regionalverband die Mobilitätsplattform „mobi38“ (<https://mobi38.de/>) aufgebaut. Der Schwerpunkt ist eine breit angelegte Informationskampagne mit dem Ziel, die unterschiedlichen Zielgruppen zu motivieren, nachhaltige Verkehrsmittel zu nutzen (s. Kap. E 5.2).

## Kommunale Öffentlichkeitsarbeit

Über die kommunale Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr wird in der Regel über die Websites der Landkreise und größeren Kommunen informiert. Öffentlichkeitswirksame Aktionen werden i. d. R. mit der Polizei, dem örtlichen ADFC oder Fahrradhandel sowie weiteren Akteuren durchgeführt. Beispielhaft sei die Infoveranstaltung der Stadt Salzgitter „Fit mit dem Pedelec“ oder der „Radler-Pass“ des Landkreises Peine angeführt (Kap. E 5.3).

Auch die Sommerradtouren einiger Landräte „Mit dem Landrat unterwegs“ (Landkreis Gifhorn, Landkreis Helmstedt) sind in diesem Zusammenhang zu nennen. Bereist werden mit dem Fahrrad verschiedene Gemeinden, Ziel ist der Dialog mit der Bevölkerung oder auch Betrieben und Einrichtungen vor Ort.

Ein Gesamtkonzept zur Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr liegt in der Stadt Wolfenbüttel vor. Das Konzept umfasst mögliche Kampagnenbausteine nach Baukastensystem, einen Kampagnenfahrplan und Vorschläge für jährliche Schwerpunkte („Mit dem Rad zur Schule/ Hochschule“, „Mit dem Rad zur Arbeit“ etc.).

<sup>74</sup> In dem einen Jahr wurden 1.500 Besuche mit insgesamt ca. 2.800 Seitenansichten erfasst. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer lag unter zwei Minuten. Die Nachfragestruktur legt nahe, dass die Seite vorwiegend von Suchmaschinen-Bots besucht wird (Regionalverband Braunschweig (2021). Informationsvorlage 2021/045-E1).

## Kampagnen

Öffentlichkeitswirksame Kampagnen gibt es bislang vereinzelt im Verbandsgebiet. Beispielhaft seien die Kampagne zu mehr Rücksichtnahme auf dem Ringgleis der Stadt Braunschweig und die Kampagnen begleitend zur Öffnung der Fußgängerzone in der Stadt Gifhorn angeführt.

Das Braunschweiger Ringgleis ist ein die Kernstadt umschließender Grüngürtel entlang aufgegebener Bahntrassen mit hohem Naherholungs- und Freizeitwert, aber auch genutzt für den Alltagsradverkehr. Auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg sind immer mehr Menschen unterwegs, auch der Radverkehr nimmt zu. Da die zur Verfügung stehende Trassenbreite in vielen Bereichen begrenzt ist, funktioniert die gemeinsame Nutzung nur mit gegenseitiger Rücksichtnahme. Daran appellieren neu aufgebrachte Piktogramme und Schilder (Abb. 5-6 und 5-7). Dies ist eine gemeinsame Aktion der Stadt Braunschweig, dem ADFC und dem braunschweiger forum.



Abb. E 5-6 und E 5-7: Piktogramm „Gemeinsam mit Rücksicht“ (Ringgleis Braunschweig)

Unter dem Motto „Das geht mit Sicherheit!“ ist die Gifhorer Fußgängerzone im Rahmen einer sechsmonatigen Probephase als Reallabor ganztägig für den Radverkehr freigegeben. Die Probephase vom 1. Juni bis 30. November 2021 wurde durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Die Verbindung durch die Fußgängerzone ist eine wichtige Radverkehrsverbindung im Gifhorer Radverkehrsnetz. Bislang war der Radverkehr nur zwischen 18 und 11 Uhr bzw. sonntags am ganzen Tag erlaubt. Weitere Bestandteile des Projektes sind Informationen und Hinweise an allen relevanten Stellen der Fußgängerzone (Abb. E 5-8), Bodenmarkierungen, die Hinweise und Orientierung geben, zusätzliche mobile Fahrradabstellanlagen und weitere analoge sowie digitale Infos. Die sechsmonatige Probephase wird gutachterlich begleitet.

In diesem Zusammenhang fand eine Online-Befragung statt. Nach der Auswertung und der Bewertung der Probephase erfolgt eine Empfehlung für die zukünftige dauerhafte Regelung. Das Projekt wird unterstützt durch den Regionalverband Großraum Braunschweig mit Mitteln des Förderprogramms „Rauf aufs Rad“ (Kap. E 4.2).



Abb. E 5-8: Banner „Das geht mit Sicherheit“ (Fußgängerzone Gifhorn)

## Handlungsempfehlungen

Die Handlungsempfehlungen umfassen abgestimmte Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit und zum Wissenstransfer zwischen den verschiedenen Akteuren im Großraum Braunschweig und darüber hinaus mit dem Ziel einer stärkeren Fahrradnutzung, einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur und insbesondere eines sicheren Miteinanders aller Verkehrsarten unter Berücksichtigung objektiver und subjektiver Sicherheitsfaktoren (Handlungsfeld 3.2 Verkehrssicherheit (subjektiv)).

Dazu gehört eine umfassende Kommunikationsstrategie und deren kontinuierliche Umsetzung sowie Vernetzung der verschiedenen Akteure im Bereich Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Wissenstransfer. Ein gutes Beispiel ist das regionale Fachportal in Rheinland-Pfalz.<sup>75</sup>

Weitere mögliche Maßnahmen/Aktivitäten sind ein jährlich stattfindender Aktionstag, die gemeinsame Teilnahme an der Aktion Stadtradeln und die Beteiligung an der Europäischen Woche der Mobilität.

<sup>75</sup> <https://www.radwanderland-fachportal.de/?menuid=1&getlang=de> (Zugriff am 19.07.2022)

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit- horizont	Finanzbe- darf
<b>Schlüsselmaßnahmen</b>		
<p><b>Regionsweite Öffentlichkeitsarbeit für eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur</b></p> <p>Entwicklung einer regionsweiten, inspirierenden Kommunikationsstrategie zur Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur und eines sicheren Miteinanders.</p> <p>Neben der Beteiligung der Kommunen sollen sich auch Interessensverbände (ADFC, VCD) sowie die Verbundpartner, der Einzelhandel, Betriebe etc. engagieren.</p> <p>Schwerpunkthemen sollten sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Information und Aktivitäten zur Stärkung der Regelkenntnis und gegenseitigen Rücksichtnahme (aller Verkehrsteilnehmenden) im Straßenverkehr (Überholabstand, Helmnutzung, Sichtkontakt, Rücksichtnahme für Lkw-Fahrer*innen usw.)</li> <li>- Initiierung von Anreizsystemen, z. B. Rabatte bei Fahrradinspektion und -reparatur, Brezeln für Fahrrad-Pendelnde</li> <li>- Lebensfreude und neue Freiheit des Radverkehrs</li> </ul> <p>(s. auch Handlungsfeld 3.2 Verkehrssicherheit (subjektiv)).</p>		€€
<p><b>Plattform für Vernetzung und Wissenstransfer (Fachportal)</b></p> <p>Konzept, Aufbau und Pflege einer Plattform zur Vernetzung und zum Wissenstransfer der Akteure in der Region. Das Fachportal sollte umfangreiche Informationen, Hintergrundmaterialien und Anregungen zur Radverkehrsförderung für Akteure in der Region bieten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erstellung eines Konzeptes (Ziele, Inhalte, Formate, Anforderungen, Pflege)</li> <li>- Berücksichtigung der spezifischen Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit mit Verwaltung, Politik, Verbänden und Institutionen sowie mit der allgemeinen Öffentlichkeit</li> <li>- Aufbau und Pflege der Plattform mit öffentlichem und internem Bereich (autorisierter Zugang)</li> </ul> <p>Als Vorbild kann das Fachportal radwanderland.de in Rheinland-Pfalz angesehen werden (Federführung Landesbetrieb Mobilität; www.radwanderland-fachportal.de).</p>		€
<b>Weitere Maßnahmen/Aktivitäten</b>		
<p><b>Aktionstag oder Aktionswoche im Großraum Braunschweig</b></p>		€

Konzeption und Durchführung regionsweiter Aktivitäten im Rahmen eines Aktionstages oder einer Aktionswoche rund ums Rad. Koordinierung und Aktivitäten könnten unter jährlich wechselnder Federführung stattfinden.

#### **Aktion Stadtradeln**

Flächendeckende Etablierung der Aktion *Stadtradeln* im Großraum Braunschweig.



## 5.2 Mobilitätsmanagement

*„Kräftig in die Pedale treten lohnt sich“*

### Einführung

Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage bzw. des Mobilitätsverhaltens mit dem Ziel, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Mobilitätsmanagement setzt also bereits an der Entstehung des Verkehrs an und bietet den Verkehrsteilnehmenden durch „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service Anreize, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellungen zur Mobilität zu ändern. Dabei übernehmen Akteure, wie z. B. Betriebe, Wohnungsunternehmen oder Schulen, Verantwortung für den von ihnen verursachten Verkehr und kooperieren mit Kommunen, Verkehrsbetrieben und Mobilitätsdienstleistern.

#### **Konkrete Zielsetzungen von Mobilitätsmanagement (ökologische, ökonomische und soziale Ziele gleichermaßen)**

- Verbesserung des Zugangs zum Umweltverbund,
- Ausschöpfung der Potenziale von Multi- und Intermodalität,
- Reduktion des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr (Fahrtenanzahl, Distanzen),
- Verbesserung der Koordination und Verknüpfung zwischen Verkehrsträgern,
- Verbesserung der wirtschaftlichen Effizienz des gesamten Verkehrssystems (einschließlich Energieverbrauch),
- Reduktion der Verkehrsauswirkungen (Lärm, Schadstoffe),
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Bewegungsförderung, insbesondere bestimmter Zielgruppen (Kinder, Senior\*innen usw.).

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV; 2018): Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement (EAM). Köln.

Die strategischen Ziele des Mobilitätsmanagements korrespondieren in der Regel mit der Ziel-Triade der nachhaltigen Verkehrsentwicklung: der Vermeidung, der Verlagerung und der Verbesserung bzw. verträglichen Abwicklung von Verkehr. Mobilitätsmanagement wirkt so auf die vier wesentlichen gesellschaftsrelevanten Felder Umwelt, Gesundheit, Kosten und Sicherheit.

Unter den Begriff „Mobilitätsmanagement“ werden vorrangig Maßnahmen des betrieblichen, kommunalen und schulischen Mobilitätsmanagements gefasst.

Besonders effektiv ist Mobilitätsmanagement, wenn es zielgruppenspezifisch ist und die Menschen in ihren jeweiligen Lebenslagen anspricht. Ein wichtiger Ansatzpunkt für das Mobilitätsmanagement sind Lebensumbruchsituationen (Umzug, neuer Arbeitsstandort, Betriebsverlagerung oder -erweiterung, Studienbeginn, Kinder sind ausgezogen etc.), in denen Menschen offener sind, auch ihr Mobilitätsverhalten zu ändern, oder Firmen dazu bereit sind, über neue Mobilitätslösungen nachzudenken. Damit sind beispielsweise Neubürgerinfos ein wichtiger Maßnahmenansatz im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements.

Beispielhafte Maßnahmen mit dem Fokus Radverkehr sind u.a. Duschen, Umkleiden, Werkzeuge, Reparaturservice, hochwertige und sichere Abstellanlagen, vergünstigte Fahrräder für Mitarbeiter\*innen, Dienstfahrräder, Mobilitätsinformationen zum Radfahren, Betriebsausflüge mit dem Fahrrad, Belohnung Rad fahrender Mitarbeiter\*innen.<sup>76</sup>

### **Leitziele**

- Mobilitätsmanagement soll im gesamten Großraum Braunschweig dafür eingesetzt werden, Verhaltensänderungen auf allen Ebenen hin zu einer nachhaltigen Mobilität zu erreichen.
- Die Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement werden besonders für die Zielgruppen auf kommunaler, betrieblicher und schulischer Ebene verstärkt. Dabei sind insbesondere Lebensumbruchsituationen zu nutzen.

### **Status quo**

#### **Behördliches/kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)**

Konzepte zum BMM werden von Unternehmen, Institutionen, Organisationen und Behörden (z. B. Kommunen, Landesverwaltungen) in ihrer Eigenschaft als Arbeitgeber\*in und damit als Verursacher von Arbeitswegen und Dienstwegen, fallweise auch Besuchsverkehren, konzipiert und umgesetzt.

---

<sup>76</sup> Siehe dazu die Broschüre „Förderung des Radverkehrs. Mobilität im Unternehmen effizient gestalten“. (<https://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2012/01/Foerderung-des-Radverkehrs-Broschuere.pdf>) (Zugriff am 15.09.2021).

Abb. E 5-9 gibt einen Überblick, was zum kommunalen Mobilitätsmanagement zählt. Dabei wird unter kommunalem Mobilitätsmanagement die Gesamtheit der systematischen Mobilitätsmanagementaktivitäten einer Kommune, aber auch der in regionalen Körperschaften (z. B. Regionalverband Großraum Braunschweig) verstanden.<sup>77</sup>



Abb. E 5-9: Überblick über kommunales zielgruppenbezogenes Mobilitätsmanagement (Quelle: FGSV 2018)

Typische Anlässe für BMM sind Verkehrsprobleme am Standort (z. B. Parkraumangel), Wechsel oder Ausbau des Standorts, Durchführung eines Programms zur Gesundheitsförderung, Anstoß durch Förderprogramme zur Erstellung von Mobilitätsmanagement-Konzepten.

Wenn es gelingt, Mitarbeiter\*innen zu einer verstärkten Fahrradnutzung zu bewegen, profitieren Arbeitgeber\*innen u. a. von gesünderen Mitarbeiter\*innen sowie einem reduzierten Flächenbedarf für Beschäftigtenparkplätze. Beides können relevante Kostenfaktoren sein.

Hilfreiche Informationen bietet die Broschüre „Fahrradfreundliche Arbeitgeber – leicht gemacht“ des ADFC.<sup>78</sup>

<sup>77</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV; 2018): Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement (EAM). Köln.

<sup>78</sup> ADFC (2017): Fahrradfreundlicher Arbeitgeber – leichtgemacht. Berlin. <https://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de/> (Zugriff am 15.09.2021).



Abb. E 5-10: Typische Maßnahmenbereiche des Betrieblichen Mobilitätsmanagements (Quelle: MWVLW 2021)

#### Ausgewählte Maßnahmen aus dem Bereich Radverkehr

- Qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen (nah zum Arbeitsplatz, barrierefrei, ausreichende Abstände je Fahrrad, sichere Abschließmöglichkeit, Überdachung etc.),
- Duschen/Umkleiden, Spinde/Trockenräume
- Unterstützung bei Fahrradreparaturen,
- Dienstfahrräder/Radleasing,
- Einbindung von öffentlichen Fahrradvermietsystemen,
- Analyse und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Umfeld,
- Interne Radfahrwettbewerbe und -kampagnen oder Teilnahme an allgemeinen Kampagnen wie „Stadtradeln“, „Mit dem Rad zur Arbeit“
- Gemeinsame Fahrten zum Arbeitsplatz (Radfahrgemeinschaften)
- Betriebsausflug mit dem Rad.

Im Verbandsgebiet gibt es einige Kommunen, die sich im Bereich fahrradfreundliche Verwaltung engagieren. Dazu gehören beispielsweise die Kommunen, die sich an der bundesweiten Aktion „Stadtradeln“ beteiligen (s. Kap. E 5.1). Ferner gibt eine Reihe von Unternehmen und Betrieben, die bei ihren Mitarbeiter\*innen unterschiedliche Anreize zur Fahrradnutzung setzen

(z. B. durch Radleasing). Insgesamt gibt es vielversprechende Ansätze, die Verbreitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Region ist jedoch noch ausbaufähig. Die Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen (KEAN) hat 2021 das Programm „Impulsberatung KMU Betriebliches Mobilitätsmanagement“ aufgelegt. Damit sollen klein- und mittelständische Unternehmen (KMU) bei der Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte unterstützt werden. Betrachtet werden die Bereiche Dienstreisen, Mitarbeiter\*innen-Mobilität, der eigene Fuhrpark sowie die Verkehrsinfrastruktur und der zur Verfügung stehende Parkraum. Im Rahmen der Beratung erhält das Unternehmen individuelle Umsetzungsempfehlungen für eine nachhaltigere betriebliche Mobilität<sup>79</sup>.

### Schulisches Mobilitätsmanagement

Schulisches Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die dazu beitragen, den Verkehr von und zu Schulen sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten, sowie bei Kindern und Jugendlichen ein Bewusstsein für ihr Mobilitätsverhalten zu schaffen (Abb. 5-11). Zum Handlungsfeld Verkehrserziehung/Mobilitätsbildung, siehe Kapitel E 2.3. Bei einem schulischen Mobilitätsmanagement wird für einen Schulstandort ein Gesamtkonzept entwickelt.



Abb. E 5-11: Ziel- und Handlungsfelder Schulisches Mobilitätsmanagement (Quelle: Eigene Darstellung nach FGSV 2018)

<sup>79</sup> <https://www.klimaschutz-niedersachsen.de/energieberatung/unternehmen/impulsberatung-betriebliches-mobilitaetmanagement.php> (Zugriff am 15.09.2021).

**Ausgewählte Maßnahmen aus dem Bereich Radverkehr**

- Geschwindigkeitsbeschränkungen im Schulumfeld, Einrichten von Fahrradstraßen
- Anpassung von Lichtsignalschaltungen (möglichst kurze Wartezeiten, ausreichend lange Grünzeiten)
- Qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen (sichere Abschließmöglichkeit, Überdachung), auch für Roller und Kickboards
- Fahrradausflüge, Betriebsausflug (Lehrkräfte) mit dem Rad
- Gemeinsame Vorbereitung auf die Fahrradprüfung im Schulumfeld
- Teilnahme an schulübergreifenden Aktionen (z. B. VCD-Aktion „Mit dem Rad zur Schule“)
- Einrichten von Schülerarbeitsgruppen (z. B. Fahrradwerkstatt)
- Radfahrgemeinschaften (gemeinsam zur Schule radeln)
- Benennung von verantwortlichen Lehrkräften
- Erstellung eines Radschulwegplans (z. B. im Rahmen von Projekttagen)
- Regelmäßige und gezielte Elterninformation (vor allem zu Beginn eines neuen Schuljahres)

Im schulischen Bereich ist Mobilitätsmanagement weiterhin eher die Ausnahme. Vielfach sind an den Schulen keine geeigneten Abstellanlagen vorhanden, viele Schulen klagen über Verkehrschaos und gefährliche Situationen vor den Schulen, die durch Eltern hervorgerufen werden, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen („Elterntaxis“).

**Radverkehr in der City-Logistik**

Innovative City-Logistik-Konzepte mit Lastenrädern werden in Zukunft eine immer größere Rolle in den Innenstädten spielen. Immer mehr Menschen bestellen Waren im Internet, der innenstadtbezogene motorisierte Güterverkehr stößt an seine Grenzen. Konzepte zur Entlastung der städtischen Infrastruktur sind notwendig.

Das Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen sieht als einen Baustein die finanzielle Unterstützung zur Durchführung von Modellvorhaben zur City-Logistik in den Kommunen vor. Der Bund fördert mit der E-Lastenfahrrad-Richtlinie die Anschaffung von E-Lastenfahrrädern im gewerblichen Verkehr, dem Dienstleistungssektor und in den Kommunen (s. Kap. E 4.2).

Für die Innenstadt von Braunschweig ist aktuell eine Studie zur City-Logistik vorgelegt worden. Die Vorschläge der branchenübergreifenden Logistik- und Mobilitätsstudie sollen einen Beitrag dazu leisten, die Entwicklung der Letzte-Meile-Verkehre in der Innenstadt nachhaltig zu beeinflussen. Mikrodepots und die Auslieferung mit Lastenrädern sind dabei von Bedeutung.<sup>80</sup>

---

<sup>80</sup> Braunschweig Zukunft GmbH (Hg.; 2021). Bearbeitung: KE-CONSULT Kurte & Esser GbR/ IFH Köln GmbH: Branchenübergreifende Logistik- und Mobilitätsstudie für die Braunschweiger Innenstadt. Braunschweig/Köln.

Auch Privatpersonen können dazu beitragen, indem Transporte verstärkt mit einem (Leih-) Lastenrad erfolgen anstatt mit dem Pkw. Erste Beispiele, z. B. in Braunschweig mit „Heinrich der Lastenlöwe“, zeigen positive Ergebnisse.

### Heinrich der Lastenlöwe

Die Einrichtung des Lastenradverleihs ist eine Initiative des ADFC Kreisverbands Braunschweig e. V. in Kooperation mit der Frank Tristram Unternehmensberatung e. K. Ermöglicht wird das kostenfreie Ausleihen von aktuell acht Lastenrädern (Lastenlöwen), zum Teil mit E-Antrieb. Nach einer Registrierung auf der Internetseite, dem Ausfüllen eines Ausleihformulars und Personalisierung können die Räder ausgeliehen und vom jeweiligen Ausleihstandort abgeholt werden. Die Standorte der Räder sind über die Stadt verteilt an populären Orten zu finden, z. B. AStA TU Braunschweig, Touristinfo Braunschweig oder Quartierszentrum im Westlichen Ringgebiet. [www.heinrich-der-lastenloewe.de](http://www.heinrich-der-lastenloewe.de)



### Regionsweite Aktivitäten

Ende 2020 hat der Regionalverband das Projekt „Mobilitätsmanagement für den Großraum Braunschweig“ gestartet. Unter der Marke „mobi38“ mit der Sympathiefigur „mobi“ und dem Slogan „Gut fürs Klima, gut für Dich“ soll die Mobilität in der Region zukünftig mit Bus, Bahn, Fahrrad, zu Fuß und dem Auto neu erfahren werden. Das Projekt wird mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert und läuft bis Juni 2022. Der Schwerpunkt des Vorhabens ist eine breit angelegte Informationskampagne. Bestandteil ist eine Website mit Informationen und Videos und einem Co2-Rechner, ein vierteljährlich erscheinender Newsletter, Webinare zum Mobilitätsmanagement sowie Projekte im Bereich schulisches Mobilitätsmanagement. Verlinkt wird auf die Website „fahrmit38“, ein Pendlerportal, auf der sich die passenden Fahrgemeinschaften für die Fahrt zur Arbeit oder die Tour am Wochenende finden lassen. Übergeordnetes Ziel aller Maßnahmen ist es, die jeweilige Zielgruppe zu motivieren, nachhaltige Verkehrsmittel zu nutzen. Zum Themenbereich Fahrrad wurde bislang die Projektwoche StatusRad an der Integrierten Gesamtschule Edemissen (LK Peine)<sup>81</sup> unterstützt (s. Kap. E 3.3).

<sup>81</sup> Projektwoche StatusRad – Wissensvermittlung rund ums Rad, Ausprobieren und positive Erlebnisse und Verknüpfung mit eigenen Themen

## Handlungsempfehlungen

Im Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen sind eine Reihe von Handlungsempfehlungen genannt, die den Themenbereich Mobilitätsmanagement betreffen.

Nachstehend werden weitere Maßnahmen empfohlen, die als regionale Aufgabe wahrgenommen werden können. Dazu zählt die Einrichtung einer Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement.

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit-horizont	Finanzbe-darf
<b>Schlüsselmaßnahmen</b>		
<p><b>Einrichtung einer Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement</b></p> <p>Für einen möglichst großen Erfolg ist eine Koordination der verschiedenen Aktivitäten und ihrer Beiträge zum Mobilitätsmanagement sinnvoll und erforderlich. Damit soll an das Projekt „mobi38“ angeknüpft werden. Der Fokus auf den Radverkehr sollte verstärkt werden.</p> <p>Folgende Aufgaben sollten von der Koordinierungsstelle wahrgenommen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kontaktstelle und Beratung für interne und externe Partner*innen</li> <li>- Wahrnehmung der strategischen Aufgaben</li> <li>- Koordination der Entwicklung multimodaler Mobilitätsangebote</li> <li>- Einbringen der Belange des Mobilitätsmanagement in kommunale Prozesse der Verbandsglieder</li> <li>- Steuerung des Monitorings und der Wirkungskontrolle des Mobilitätsmanagement</li> <li>- Steuerung der verbandsweiten Öffentlichkeitsarbeit zum Mobilitätsmanagement</li> <li>- Initiierung von Modellprojekten (z. B. zur City-Logistik mit Schwerpunkt Lastenräder, Vermietung von Lastenrädern bei Betrieben)</li> <li>- Federführung bei den Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement</li> <li>- Austausch mit anderen Kommunen/Regionen</li> </ul>		€€
<b>Weitere Maßnahmen/Aktivitäten:</b>		
<p><b>Gegenseitige Unterstützung bei der Einführung von Fahrradleasing</b></p> <p>Fahrradleasing ist seit vielen Jahren in der freien Wirtschaft etabliert, seit Oktober 2020 auch für die Beschäftigten des öffentlichen Dienstes möglich (Einigung der Tarifpartner*innen). Im Unterschied zur freien Wirtschaft ist der Vertragsabschluss mit einem Leasingunternehmen jedoch ein komplexes, zeitintensives Verhandlungsverfahren, meist unter Inanspruchnahme einer Anwaltskanzlei. Was wiederum eine wesentliche Hürde darstellt.</p>		€

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit-horizont	Finanzbe-darf
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verwaltungsinterne Informationsverbreitung und Bedarfsabfrage über die Möglichkeiten und Randbedingungen von Fahrradleasing</li> <li>- Bündelung der kommunalen Bedarfe mehrerer interessierter Verwaltungen und gemeinsame Beauftragung einer Kanzlei zur Verhandlung eines Rahmenvertrages alle sechs Jahre (Laufzeit beträgt sechs Jahre).</li> </ul>		
<b>Broschüre „Radnutzung in Betrieben“</b> Leitfaden/Faktenblatt zur verbesserten Radnutzung in Betrieben		€
<b>Broschüre „Radfahrgemeinschaften“ (Pedibus)</b> Leitfaden zur Einführung von Radfahrgemeinschaften (gemeinsam mit dem Rad zur Schule) für weiterführende Schulen		€
<b>„Firmenradprivileg“ bekannt machen</b> Verbesserung der Bekanntheit des „Firmenradprivilegs“, das Arbeitgeber*innen die Möglichkeit gibt, ihren Mitarbeitenden durch Steuervorteile den vergünstigten Kauf von Fahrrädern zu ermöglichen.		€
<b>Förderung „Neubürgermarketing“</b> Förderung von Neubürgermarketingaktivitäten in Kommunen unter Berücksichtigung der Mobilitätsalternative Radverkehr		€
<b>Vorbildfunktion</b> Vorbildfunktion als fahrradfreundlicher Arbeitgeber verstetigen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erarbeitung Konzept betriebliches Mobilitätsmanagement</li> <li>- Ausreichende und gesicherte Fahrradabstellanlagen (s. Handlungsfeld 1.2 Fahrradparken)</li> </ul>		€

### 5.3 Radtourismus und Freizeitradverkehr

*„Radfahren im Urlaub und in der Freizeit sind in der Region beliebt“*

#### Einführung

Kaum ein Urlaubssegment wächst so dynamisch wie der Radtourismus in Deutschland. Radurlaub erfreut sich steigender Beliebtheit, vor allem die Anzahl der Kurzreisen mit dem Rad steigen kräftig an. Zudem erschließt der Radtourismus neue Zielgruppen und allgemein konnte festgestellt werden, dass Menschen nach einem Radurlaub auch im Alltag häufiger Rad fahren.

Unter Radtourismus fallen neben dem mehrwöchigen Urlaub auf dem Rad auch die Wellness-Reise mit Fahrradausflügen, spontane Radkurztrips mit Städtebesuch, Sterntouren mit einer festen Unterkunft oder die aktive Auszeit in der Nähe des Wohnortes. Bei der Nutzung des Fahrrades in der alltäglichen Freizeit (z. B. die Fahrt zum Baggersee, zu sportlichen Aktivitäten) erleben die Menschen die Vorteile des Fahrrades.

Radfahren ist gesund, wirkt Bewegungsmangel entgegen, trainiert Ausdauer, Kraft, Koordinationsvermögen und Beweglichkeit. Das Fahrrad ist wirksame Medizin gegen zahlreiche durch Bewegungsmangel hervorgerufene Zivilisationskrankheiten wie Übergewicht, Bluthochdruck sowie Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Altersdiabetes. Radfahren und Radverkehrsförderung ist somit auch ein Beitrag zur Gesundheitsförderung.

Laut ADFC-Travelbike Radreiseanalyse 2021 haben ca. 45 % der deutschen Bevölkerung einen Tagesausflug im Urlaub oder in der Freizeit mit dem Rad unternommen. Insgesamt wurden 464 Millionen Tagesausflüge in der Freizeit (2019: 330 Mio.) von zu Hause aus von Personen unternommen, die entweder nur in der Freizeit oder in der Freizeit und im Urlaub Tagesausflüge durchgeführt haben. Außerdem stieg die durchschnittliche Anzahl unternommener Fahrradausflüge pro Person und Jahr verglichen mit dem Jahr 2019 von 10 auf 16.<sup>82</sup> Direkt vom Wohnort werden 65 % der Tagesausflüge gestartet. Wenn der Ausflug von einem anderen Startpunkt beginnt, wird zu 67 % der Pkw, 22 % die Bahn und 11 % der lokale öffentliche Nahverkehr genutzt. Der Startpunkt ist dabei in den meisten Fällen im Umkreis von 20 bis 40 Kilometern vom Wohnort entfernt.

Eine Radreise wird in der Regel relativ kurzfristig geplant und eher im Frühsommer durchgeführt. Rund jeder zweite Radreisende hat sich ca. zwei Monate vor der Abfahrt für das Reiseziel entschieden. Nach wie vor sind Informationen über Radkarten und persönliche Empfehlungen (Mundpropaganda) wichtig, das Internet zur Informationsrecherche gewinnt an Bedeutung. Dazu gehört auch die Nutzung von Apps für Smartphones, Tablets und Smartwatches (Google, Komoot, Outdooractive usw.). Während eines Tagesausflugs sind Beschilderungen (Wegweisung) und Apps eine wichtige Informationsquelle zur Orientierung. Der Trend, mit einem Elektrofahrrad einen Ausflug zu machen, steigt stetig an (2019: 29 %, 2020: 32 %).

Der Radsport umfasst den Straßenradsport mit Straßenradrennsport, Radmarathon und Jedermann-Rennen, aber auch das Mountainbiking (MTB), Cyclecross, Trial (Geschicklichkeitsfahren), BMX (Bicycle Motocross). Dem Radsport kommt als Sympathieträger und Imagefaktor eine wichtige Rolle zu. Radsportverbände und -vereine sind Multiplikatoren und Interessenvertretung für die Belange des Radverkehrs.

---

<sup>82</sup> Aufgrund der Corona-Pandemie und des damit einhergehenden Beherbergungsverbot sowie den Einschränkungen ist das Marktvolumen des Fahrradtourismus bei Kurzreisen mit bis zu zwei Übernachtungen von 5,4 Mio. (2019) auf 3,5 Mio. (2020) gesunken.

## Leitziele

- Für Urlaube und Freizeitrad werden verstärkt die Verkehrsmittel des Umweltverbundes Rad und ÖPNV genutzt.
- Radverkehr ist integrierter Bestandteil von Tourismus- und Naherholungskonzepten.

## Status quo

### Strukturen

Niedersachsen ist für Radreisende in Deutschland auf Platz 3 der beliebtesten Bundesländer in 2020. Die Vermarktung des Reiselandes Niedersachsen übernimmt als 100 %-ige Landesgesellschaft die TourismusMarketing Niedersachsen GmbH (TMN), dabei liegt ein Schwerpunkt der TMN im Radtourismus. Auf der Website [reiseland-niedersachsen.de](http://reiseland-niedersachsen.de) sind die Radfernwege und ausgewählte Radrouten detailliert dargestellt, ein landesweiter Radroutenplaner erleichtert die Planung einer Radtour.

In den Kreisen und kreisfreien Städten der Region sind die Tourismusorganisationen auch zuständig für den Radtourismus (Tab. E 5-2).

Kreis/ Kreisfreie Städte	Tourismusorganisation
<b>Stadt Braunschweig</b>	Braunschweig Stadtmarketing GmbH
<b>Stadt Wolfsburg</b>	Wolfsburg Wirtschaft und Marketing GmbH
<b>Stadt Salzgitter</b>	Wirtschafts- und Innovationsförderung Salzgitter (WIS)
<b>Landkreis Gifhorn</b>	Südheide Gifhorn GmbH
<b>Landkreis Goslar</b>	Harzer Tourismusverband e. V.
	GOSLAR Marketing GmbH
<b>Landkreis Helmstedt</b>	Tourismusgesellschaft Elm-Lappwald e. V.
<b>Landkreis Peine</b>	Wirtschafts- und Tourismusfördergesellschaft Landkreis Peine (wito GmbH)
<b>Landkreis Wolfenbüttel</b>	Wolfenbüttler Land Tourismusverband e. V.

Tab. E 5-2: Zuständigkeiten (Rad)Tourismus im Gebiet des Regionalverbandes  
(Quelle: Eigene Zusammenstellung)

Auf lokaler Ebene werden die (rad)touristische Aufgaben auch von den kreisangehörigen Städten und Samtgemeinden wahrgenommen. Tourist-Informationen sind in einzelnen Orten

der Region zu finden. Dazu gehören: Altenau, Bad Harzburg, Braunlage, Braunschweig, Buntebock, Clausthal-Zellerfeld, Gifhorn, Goslar, Hahnenklee-Bockswiese, Hankensbüttel, Helmstedt, Hornburg, Königslutter, Lautenthal, Salzgitter(-Bad), Sankt Andreasberg, Schulenberg, Seesen, Torfhaus, Vienenburg, Wildemann, Wolfsburg, Wolfshagen im Harz.

Der Regionalverband hat zusammen mit der Allianz für die Region GmbH im Jahr 2015 den Masterplan Fahrradtourismus erarbeitet. Der Masterplan hat Impulse gegeben, wie der Regionalverband aus seinen Kernaufgaben heraus Beiträge leisten kann. Einzelne Themen sind umgesetzt bzw. in ihrer Bearbeitung vorangebracht worden. Dazu zählen u. a.:

- Radschnellverbindungen (Super Cycle Highways)
- Erweiterung Verkehrsmodell um das Modul „Radverkehr“
- Entwicklung des Ringgleises (City Cicle Circles)
- Förderprogramm „Rauf aufs Rad“
- Erarbeitung eines regionalen Radverkehrskonzeptes, Definition eines Basis-Radverkehrsnetzes.

Gleichzeitig gilt es, die Grundbedürfnisse von Radfahrenden durch entsprechende Basisqualitäten (Radwege, Beschilderung, Information, Service) zu bedienen und darüber hinaus gute Angebote für Landschafts- und Kulturerlebnis vorzuhalten.<sup>83</sup>

Der Regionalverband arbeitet zur Förderung des Radtourismus mit den Kommunen und Touristikern beim touristischen Regionalmarketing zusammen. Aktuell liegt der Fokus im Bereich Freizeit und Tourismus auf der Naherholung. Für die projektbezogene Zusammenarbeit mit regionalen Akteuren bestand der Arbeitskreis Radmobilität. Eine Evaluierung und Neuausrichtung der Strukturen der Zusammenarbeit ist in Arbeit (siehe auch Kap. E 4.1).

### **Touristische Radinfrastruktur**

Die touristische Radinfrastruktur in der Region zeichnet sich durch einige Radfernwege mit bundes- und europaweiter Bedeutung aus, ergänzt durch Radfernwege des Niedersachsennetzes (N-Netz), einer ganzen Reihe von weiteren regional bedeutsamen Radwanderwegen (Kap. D1 und Abb. D1-4) und weiterer Themenrouten auf lokaler Ebene (Abb. E 5-12).

Eine Zertifizierung kann die Vermarktung von touristischen Radwegen erleichtern. Der ADFC hat dazu ein einheitliches Bewertungsverfahren für Radfernwege geschaffen. Mit dem Gütesiegel „ADFC Qualitätsroute“ setzt der ADFC damit deutschlandweit Standards für Radfernwege. Voraussetzung ist ein eindeutiger Name und eine Länge von mindestens 100 Kilometern. Bis zu fünf Sterne zeigen an, welche Qualität Radwanderern auf einer Route geboten wird.

---

<sup>83</sup> BTE Tourismus- und Regionalberatung (2015): Masterplan Fahrradtourismus Region Großraum Braunschweig. Hannover.

Im Landkreis Goslar verläuft der Europaradweg R1 (D-Netz Route 3/ EuroVelo Route 2). Diese Radroute ist als ADFC-Qualitätsroute mit drei Sternen<sup>84</sup> ausgezeichnet und hat damit eine durchschnittliche Qualität. Der Iron Curtain Trail (EuroVelo Route 13) verläuft entlang der ehemaligen deutschen Grenze und wird bislang noch nicht auseichend vermarktet.<sup>85</sup>

Die drei Radfernwege des N-Netzes (Weser-Harz-Heide-Radweg, Aller-Radweg, West-Ost-Radfernweg) sind bislang ebenfalls nicht als Qualitätsrouten zertifiziert.

Das Radroutenangebot in einzelnen Teilräumen der Region zeigt Abb. E 5-12. Es ist sehr umfangreich und in unterschiedlicher Qualität. Einige der Radrouten zählen zu den regional bedeutsamen Radwanderwegen, andere sind lediglich lokal bedeutsam. Zwischen Braunschweig und Magdeburg verläuft darüber hinaus der Städtepartnerschaftsradweg Braunschweig – Magdeburg in einer Länge von 100 Kilometern (s. Kap. E 5.1). Einheitliche Standards für Themenrouten liegen nicht vor.

Das Thema **Barrierefreiheit im touristischen Radverkehr** für Menschen mit Behinderungen gewinnt an Bedeutung. Zur Förderung des barrierefreien Radfahrens werden Radrouten mit überregionaler Bedeutung barrierefrei hergerichtet. Beispielhaft seien hierzu der Glan-Blies-Radweg & Odenbach-Radweg in Rheinland-Pfalz<sup>86</sup> oder die Römer-Lippe-Route<sup>87</sup> in Nordrhein-Westfalen genannt.

---

<sup>84</sup> Zu den Qualitätskriterien der ADFC-Qualitätsrouten siehe Kap. C 1.2.

<sup>85</sup> BTE Tourismus- und Regionalberatung (2015): Masterplan Fahrradtourismus Region Großraum Braunschweig. Hannover.

<sup>86</sup> <https://www.glan-blies-weg.de/> (Zugriff am 30.08.2021).

<sup>87</sup> Das Projekt „Barrierefreiheit am Beispiel der Römer-Lippe-Route“ hat beim Deutschen Fahrradpreis 2020 den 1. Platz in der Kategorie Service belegt. <https://www.roemerlipperoute.de/> (Zugriff am 30.08.2021).

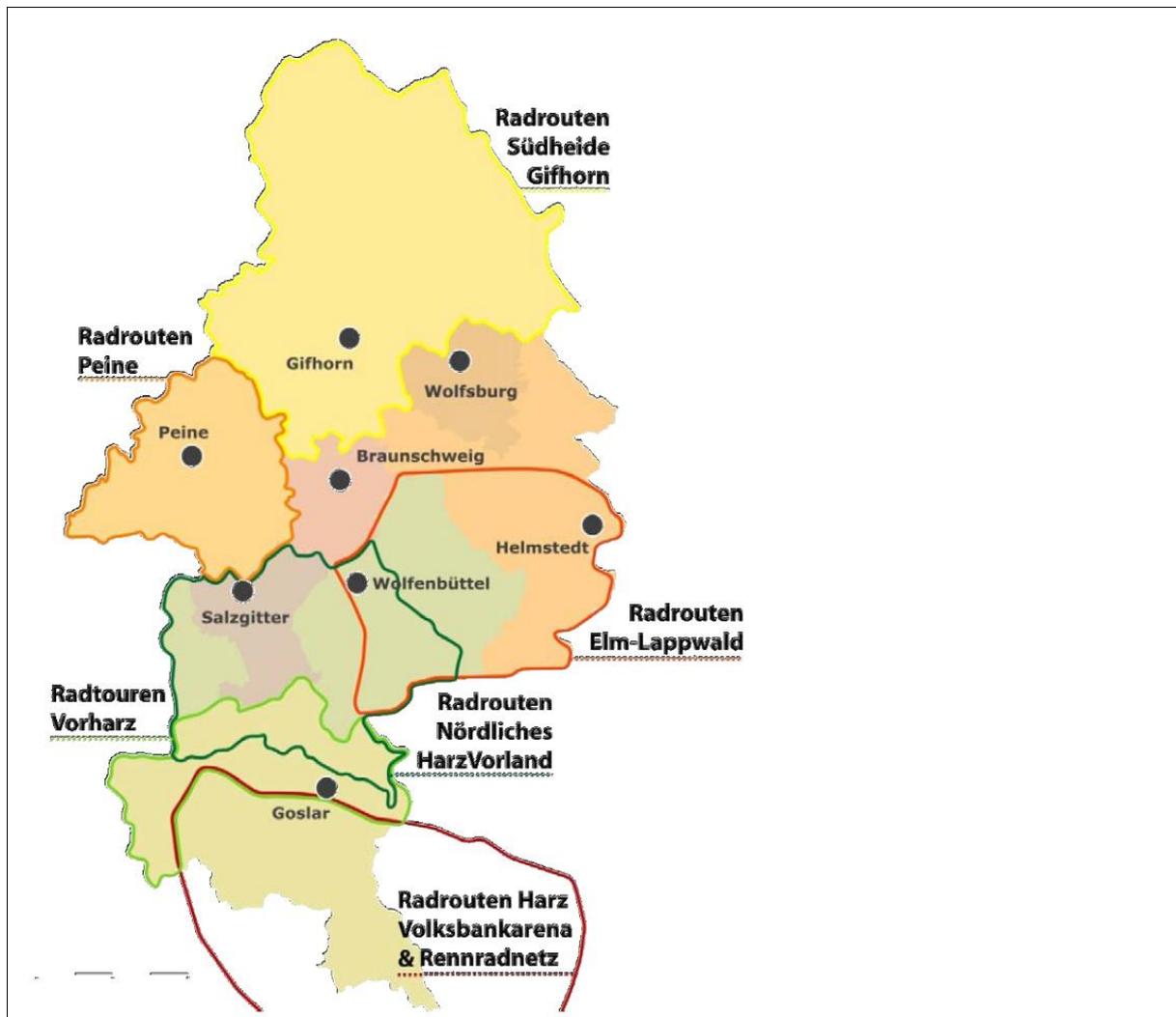


Abb. E 5-12: Radroutenangebot in Teilräumen der Region (Quelle: BTE 2015)

Neben der Zertifizierung als Qualitätsradroute gibt es das Zertifizierungssystem für ADFC-RadReiseRegionen. Dabei wird die Qualität von mindestens zehn ausgewählten Radrouten im räumlichen Zusammenhang beurteilt. Die Qualitätskriterien sind mit denen für Qualitätsradrouten vergleichbar, Beherbergung und Gastronomie, Reparaturservice, aber auch Reiseangebote, Events, die Aktualität des Kartenmaterials und Internetpräsentation spielen eine Rolle. Die nördlich an das Verbandsgebiet angrenzende Region Uelzen ist als RadReiseRegion zertifiziert.

Das Angebot von **Mountainbike- und Rennradangeboten** in der Region konzentriert sich auf die touristische Destination Harz. Die Volksbank Arena Harz ist ein eigenständiges Netz von Mountainbike-Radrouten mit insgesamt 74 Rundrouten und einer Länge von 2.300 Kilometern. Sie bietet eine Vielzahl von unterschiedlichen Strecken und Angeboten. Für einen längeren

Aufenthalt werden Urlaubsangebote mit Übernachtungen, Kartenmaterial, Verpflegung usw. angeboten.<sup>88</sup>

### Die Volksbank-Arena

An 31 Orten rund um den Harz (Zwölf liegen in der Region Großraum Braunschweig, z. B. Bad Harzburg, Braunlage, Goslar, Clausthal-Zellerfeld) können die Routen begonnen werden. Mit rund 100.000 Besucher\*innen im Jahr ist die Arena regional bedeutsam.

Das Routennetz wird kontinuierlich vergrößert und gefördert. Mithilfe der eigenen Internetpräsenz, einer Telefon-Hotline und einem Informationsstand vor Ort sowie durch verschiedene Ausstellungen auf Messen ist die Öffentlichkeitswirksamkeit der Volksbank Arena Harz gut ausgebaut.

Neben den Routenangeboten bietet die Volksbank Arena Harz auch Service-Angebote an, wie z. B. TourGuides, Trainingskurse, Fahrradgeschäfte oder Standorte zum Aufladen der Akkus von Pedelecs. Außerdem werden regelmäßig Rennen veranstaltet, z. B. der Endurothon Schierke, der Harzer-MTB-Marathon-Cup oder der Rosstrappendownhill.

Die Website beschreibt die Anreise mit Bus und Bahn zu den Ausgangsorten.

<https://www.volksbank-arena-harz.de/> (Zugriff am 20.05.2021)



Rund um den Elm gibt es 16 Mountainbike-Touren, die u. a. von Outdooractive vermarktet werden.<sup>89</sup>

Des Weiteren gibt es im Harz fünf Bikeparks unterschiedlicher Schwierigkeitsgrade (z. B. Bikepark Hahnenklee, Bikepark Braunlage). Detaillierte Informationen bieten die dazugehörigen Internetseiten und Telefonhotlines.<sup>90</sup>

Für den Rennradsport bietet der Harz ebenfalls ein gutes Angebot. Auf 30 unterschiedlichen Rennradrouten mit einer Steigung von bis zu 18 % können Radsportler\*innen intensive Wettkampfvorbereitung und Trainingseinheiten durchführen. Neben den verschiedenen Touren

<sup>88</sup> <https://www.harzinfo.de/erlebnisse/mountainbike-rad> (Zugriff am 20.05.2021).

<sup>89</sup> <https://www.outdooractive.com/de/mtb-touren/elm/mtb-touren-in-elm/5930261/> (Zugriff am 30.08.2021).

<sup>90</sup> <https://www.harzinfo.de/erlebnisse/mountainbike-rad/mountainbike/bikeparks> (Zugriff am 20.05.2021).

bietet die Region auch rennradfreundliche Gastbetriebe, regelmäßige Rennveranstaltungen und andere Events an (z. B. Niedersachsenrundfahrt, Deutschlandtour).<sup>91</sup>

### **Radtouristische Angebote**

Der Großraum Braunschweig lässt sich durch unterschiedliche radtouristische Angebote erkunden. Geführte Fahrradtouren, Pauschalreisen oder Radtouren als Element des Städtetourismus werden in einzelnen Städten und Landkreisen angeboten. Besonders Städte sind nicht nur Start- oder Zielpunkt von Radtouren, sondern zunehmend Gegenstand von Fahrraderlebnissen.<sup>92</sup>

Die geführten Radtouren werden von der Stadtmarketing Braunschweig GmbH, den Tourismusgesellschaften und den verschiedenen ADFC-Kreisverbänden im Großraum Braunschweig angeboten. Eine Übersicht zu den geführten Fahrradtouren in den kreisfreien Städten und den Landkreisen der Region befindet sich in Anlage E-6 im Materialband.

Ein weiteres radtouristisches Angebot in der Region sind Pauschalreisen mit dem Fahrrad. Nennenswerte Pauschalangebote sind die Radreiseangebote der Südheide Gifhorn GmbH<sup>93</sup>. Außerdem bietet der Harz verschiedene Urlaubsangebote unterschiedlicher Art mit dem Fahrrad an.<sup>94</sup> Einzelne Hotels oder Ferienwohnungen der Region bieten ebenfalls Arrangements für Radfahrende (z. B. Braunschweiger Hof – Radfahr Wochenende<sup>95</sup>).

Fahrradfreundliche Gastbetriebe werden mit dem ADFC-Qualitätssiegel „Bett & Bike“ ausgezeichnet. Bett & Bike ist ein anerkanntes Zertifikat. Es müssen festgelegte Kriterien erfüllt sein (z. B. Aufnahme auch für eine Nacht, abschließbarer Fahrradraum). Die Anzahl der Bett-&-Bike-Betriebe in der Region liegt bei ca. 40 Betrieben (Stand 2015), angestrebt werden sollte die Zielmarke von 100 Betrieben (BTE 2015).

### **Veranstaltungen/Events**

Für den Freizeitradverkehr und den Radtourismus sind Veranstaltungen rund um das Thema Fahrrad in der Region ein wichtiger Bestandteil.

Ein Radevent ist der jährliche AOK-Fahrraderlebnistag. Dabei ist die Straße L 515 von Langelsheim bis in den Oberharz für den motorisierten Verkehr gesperrt. Auf der 20 Kilometer langen autofreien Strecke gibt es musikalische Unterhaltung, Spiele, Informationsstände und weitere Aktionen.<sup>96</sup> Die BraunschweigerLANDpartie ist ebenfalls ein Fahrradevent, das zu Beginn der Fahrradsaison Radfahrbegeisterte in das Braunschweiger Umland zieht. Dabei kann

---

<sup>91</sup> <https://www.harzinfo.de/erlebnisse/mountainbike-rad/rennrad> (Zugriff am 20.05.2021).

<sup>92</sup> BTE Tourismus- und Regionalberatung (2015): Masterplan Fahrradtourismus Region Großraum Braunschweig. Hannover.

<sup>93</sup> <https://www.suedheide-gifhorn.de/unterkuenfte-angebote/reiseangebote/radurlaub> (Zugriff am 20.05.2021).

<sup>94</sup> <https://www.harzinfo.de/planen-uebernachten/urlaubsangebote/mountainbike-touren> (Zugriff am 20.05.2021).

<sup>95</sup> <https://www.braunschweiger-hof.com/radler-1/> (Zugriff am 20.05.2021).

<sup>96</sup> <https://www.langelsheim.de/Wirtschaft-Tourismus/Fahrraderlebnistag/> (Zugriff: 20.05.2021).

die Region mithilfe von über 50 Veranstaltungen zwischen Elm und Asse entdeckt werden. Die Wirtschafts- und Tourismusfördergesellschaft Landkreis Peine bietet jährlich einen Radler-Pass an. Dabei können verschiedene Stationen entlang der Fahrradrouten besucht werden. Über 20 Stationen sind im Pass enthalten. Außerdem kann dieser bei einigen Krankenkassen für Bonusprogramme angerechnet werden.<sup>97</sup>

Der Regionalverband hat zur Stärkung der Radmobilität in der Region ein Förderprogramm „Rauf aufs Rad“ aufgelegt, mit den Projekten und Veranstaltungen im Radtourismus und Alltagsradverkehr unterstützt werden (Kap. 4.2).

Ausgewählte Projekte im Zeitraum 2019 bis 2021 zeigt nachstehende Zusammenstellung.

#### **Ausgewählte Projekte (2019 – 2021)**

- Radnadel für den Naturpark Elm-Lappwald
- Ausbildung von Fahrradguides für den Naturpark Elm-Lappwald
- Jüdische Kulturtage zwischen Harz und Heide – mit dem Fahrrad
- Gefühlte 6-Tage-Radtour im Braunschweiger Land
- App für 15 Mountainbike-Touren im Naturpark Elm-Lappwald
- Lokal vernetzt – Radrouten im Peiner Land
- 15 Rad- und E-Bike-Touren in der Tourismusregion „Elm – Börde“
- Ilseder Radpartie – Kerzen – Kräuter – Kunst 2019

Weitere Angebote/Dienstleistungen des Regionalverbandes umfassen digitale Informationen auf der Website (Fahrplanauskunft, mobi38, Fahrradmitnahme) sowie die Kooperation mit Leistungsträgern (z. B. die Begleitung der HATIX-Einführung, der Nutzung der Gästekarte auch als Fahrkarte auf fast allen Buslinien im Harz; s. Kap. E 5.2).

### **Handlungsempfehlungen**

Bei den Handlungsempfehlungen geht es vorrangig um die Unterstützung einer stärkeren Kooperation von Radverkehrsinfrastrukturplanung und Tourismus sowie um eine Qualitätsoffensive bezüglich der Radrouten in puncto Routenführung, Qualitätsstandards und Wegweisung sowie die Stärkung vermarktungsfähiger touristischer Radrouten, aber auch um die Verbesserung der Naherholungsmöglichkeiten mit dem Fahrrad. Hierbei spielt die Erreichbarkeit der Freizeitziele mit dem ÖPNV eine große Rolle. Der Masterplan Fahrradtourismus aus dem Jahr 2015 bietet weitere Impulse.

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit-horizont	Finanz-bedarf
<b>Schlüsselmaßnahmen</b>		

<sup>97</sup> <https://www.tourismus-peine.de/radfahren> (Zugriff: 20.05.2021).

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit-horizont	Finanz-bedarf
<p><b>Sicherung der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunikation der Erreichbarkeit und Anbindung von Freizeitzielen mit dem Fahrrad bzw. der Fahrradverleihangebote vor Ort</li> <li>• Erarbeiten von Tourenkarten mit Routenverlauf, Hinweisen zu Sehenswürdigkeiten, Einkehrmöglichkeiten, Anbindung an den ÖPNV (Fortführung der Aufarbeitung der Regionalen Radwanderwege und regionalen Radrouten)</li> <li>• Einpflegen auf der Website und in Broschüren bzw. entsprechender Faltblätter von touristischen Leistungsträgern, Mobilitätsdienstleistern und dem Gastgewerbe</li> <li>• Broschüre und Internetauftritt „Mit Rad &amp; Bahn durch die Region“. Als Vorbild kann das Konzept „Rhein-Main-Vergnügen“ des RheinMain-Verkehrsverbundes (RMV) dienen.<sup>98</sup></li> </ul>		€€€
<p><b>Ergänzung radtouristische Infrastruktur</b></p> <p>Bau von qualitätsvollen Abstellanlagen an touristisch bedeutsamen Orten, Rastplätzen, Informationstafeln, Toilettenanlagen. Bei Sanitäreinrichtungen auch Kooperation mit dem Gastgewerbe möglich. Überprüfung und Unterhaltung der Wegweisung (s. Handlungsfeld 1.3).</p>		€€€
<p><b>Weitere Maßnahmen/Aktivitäten</b></p>		
<p><b>RadReiseRegion</b></p> <p>Entwicklung und Qualifizierung der Region zur RadReiseRegion</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verdichtung und Qualifizierung der radtouristischen Routen und Verknüpfung der einzelnen Radrouten (Themenrouten) zu vermarktungsfähigen touristischen Radnetzen</li> <li>- Qualifizierung und Weiterentwicklung von Themenrouten</li> <li>- Konzeption neuer Themenrouten (z. B. Route der Industriekultur (Salzgitter), von <i>frauenort</i> zu <i>frauenort</i> (regionsweit))</li> <li>- Aufbau einer regionalen radtouristischen Koordinierungsstelle</li> <li>- Regionsweiter Internetauftritt</li> <li>- Zertifizierung als ADFC-RadReiseRegion</li> </ul>		€€€€
<p><b>Qualifizierung der Radfernwege zu Qualitätsradrouten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Qualifizierung der Radfernwege (D-Netz und N-Netz) in den Segmenten Infrastruktur, Serviceeinrichtungen, Vermarktung</li> <li>- Qualifizierung der Radfernwege nach den ADFC-Qualitätskriterie</li> <li>- Auszeichnung der Radfernwege mit mindestens drei Sternen</li> </ul>		€€€

<sup>98</sup> <https://www.rmv.de/c/de/service/freizeitangebote/rhein-main-vergnuegen> (Zugriff am 30.08.2021).

Maßnahme/Kurzbeschreibung	Zeit- horizont	Finanz- bedarf
<p><b>Leitfaden „Qualitätskriterien für Radrouten“</b> Erarbeitung eines Leitfadens „Qualitätskriterien für Radrouten im Großraum Braunschweig – Infrastruktur und Service“. Berücksichtigung der Standards des Regionalen Radverkehrsnetzes (Basisstandard), der Standards für regional bedeutsame Radwanderwege (Radfernwege, Themenrouten) und der nutzerspezifischen Anforderungen an Infrastruktur und Service (z. B. von Älteren bzw. Mobilitätseingeschränkten).</p>		€
<p><b>Modellprojekt „Barrierefreie Radroute“</b> Umsetzung eines Modellprojektes einer barrierefreien Radroute nach dem Vorbild des Glan-Blies-Radwegs &amp; Odenbach-Radwegs in Rheinland-Pfalz.</p>		
<p><b>Bett &amp; Bike</b> Ausbau der Bett-&amp;-Bike-Angebote in der Region. Notwendig sind dazu verstärkte Aktivitäten des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs e. V. (ADFC) und der touristischen Leistungsträger.</p>		€
<p><b>Fahrradmitnahme</b> Sicherung der Fahrradmitnahme in radtouristisch relevanten Destinationen (s. Handlungsfeld 2.3 Fahrradmitnahme)</p>		€

## F Umsetzung des Radverkehrskonzeptes

### Einführung

Das Thema Radverkehr wird im Regionalverband als integraler Bestandteil einer gesamtheitlichen regionalen Verkehrsentwicklungsplanung gesehen. Mit der Umsetzung des Regionalen Radverkehrskonzeptes (RRVK) soll die Situation des Radverkehrs im Großraum Braunschweig spürbar verbessert werden und im Sinne eines Paradigmenwechsels dem Radverkehr zukünftig eine stärkere Bedeutung beigemessen werden.

Das RRVK beinhaltet wesentliche Empfehlungen zur zukünftigen erfolgreichen Weiterentwicklung der Radmobilität im Großraum Braunschweig. Der Zielhorizont für das RRVK ist das Jahr 2030.

Bestandteil des RRVK ist das Regionale Radverkehrsnetz (RRVN) mit einer Gesamtlänge von 2.223 Kilometern. Das RRVN ist das Grundgerüst der Netzplanung im Großraum Braunschweig. Die kommunalen Netze sind zum einen Bestandteil des RRVN, zum anderen ergänzen sie dieses auf kommunaler Ebene. Die Hierarchisierung des Netzes in Basisnetz, Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen berücksichtigt bereits heute die Klassifikation, die in der neuen Richtliniengeneration verankert bzw. vorgesehen, das RRVN ist somit zukunftsgerichtet aufgestellt.

Das RRVK umfasst in 15 definierten Handlungsfeldern insgesamt gut 90 Maßnahmen<sup>99</sup>, die gemeinsam dem Ziel dienen, den Radverkehr zu fördern und den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr gemessen an der Zahl der Wege zu steigern. Seit dem Nationalen Radverkehrsplan 2002 ist allgemein anerkannt, dass Radverkehrsförderung deutlich mehr umfasst als Infrastrukturförderung. Für eine erfolgreiche Umsetzung ist es entscheidend, den Radverkehr in der gesamten Breite und Komplexität zu beachten, die die Handlungsfelder aufzeigen. Die Ausgestaltung der Handlungsfelder mit ihren Leitzielen und Handlungsempfehlungen wird dem gerecht.

Die vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen verstehen Radverkehrsförderung als Querschnittsaufgabe, die sowohl eine horizontale als auch eine vertikale Vernetzung und Zusammenarbeit der Akteure erfordert. Diese sind in Schlüsselmaßnahmen, die von übergeordneter Priorität für die Erreichung der Leitziele gelten, und weitere Maßnahmen/Aktivitäten unterteilt. Das RRVK ist in den Handlungsfeldern als Maßnahmenkonzept aufgestellt und erlangt dadurch Steuerungswirkung in der Umsetzung, aber auch eine stärkere Möglichkeit der Außenwirkung („Tue Gutes und rede drüber“).

Um die Leitziele in den einzelnen Handlungsfeldern zu erreichen, braucht die Radverkehrsförderung in der Region auf allen Ebenen Kontinuität, effiziente Organisationsstrukturen sowie eine angemessene und verlässliche Ausstattung mit Personal und Finanzmitteln.

---

<sup>99</sup> Die Maßnahmen setzen sich aus Schlüsselmaßnahmen und weiteren Maßnahmen zusammen.

## **Impulse für den Großraum Braunschweig**

Der Regionalverband hat mit der Erstellung des RRVK einen strategischen Handlungsrahmen für weitere Aktivitäten geschaffen. Der Regionalverband versteht sich als Impulsgeber und Koordinator für die Stärkung der Fahrradmobilität in der Region. Der Regionalverband fungiert als Schnittstelle zwischen den Aktivitäten des Landes und den einzelnen Landkreisen und Kommunen und bezieht sie in die Radverkehrsförderung mit ein.

Grundlage für die Rolle des Regionalverbandes ist das nachstehende Leitziel für das RRVK, das im Rahmen des Erstellungsprozesses des RRVK mit den Beteiligten erarbeitet wurde:

*„Der Regionalverband Großraum Braunschweig ist Impulsgeber für die Stärkung der Fahrradmobilität in der Region. Der Regionalverband unterstützt inhaltlich fachlich die Landkreise, Städte und Gemeinden bei der Umsetzung des Regionalen Radverkehrskonzeptes. Ziel ist eine stärkere Nutzung des Fahrrades im Alltag, auch als Beitrag zum Klimaschutz und zur nachhaltigen Mobilität.“*

## **Akteure der Radverkehrsförderung**

Die Radverkehrsförderung ist eine Aufgabe für die gesamte Region und somit eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, sie kann nur im Zusammenspiel der Akteure funktionieren.

Das RRVK richtet sich daher an alle Akteure der Radverkehrsförderung. Neben dem Regionalverband, den Verbandsgliedern und ihren Mitgliedskommunen und der Politik gehören dazu die Akteure des ÖPNV (Verbundpartner mit den Verkehrsunternehmen, Deutsche Bahn AG), der Forschung (Hochschulen, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt DLR), aber auch die angrenzenden Gebietskörperschaften und die Akteure des Tourismus.

Zu den Akteuren der Radverkehrsförderung zählen auch die Vereine und Verbände, z. B. der Allgemeine Deutsche Fahrradclub e. V. (ADFC) und der ökologische Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) mit ihren jeweiligen Kreisverbänden. Darüber hinaus kommen Verbänden und auch Akteuren außerhalb der klassischen Radverkehrsförderung wichtige Rollen zu.

Der Regionalverband ist kein Baulastträger. Im Rahmen des RRVK können deshalb nur Empfehlungen ausgesprochen werden, insbesondere gegenüber den Kommunen. Die Verbandsglieder und ihre Mitgliedskommunen werden eingeladen, unter Achtung der kommunalen Selbstverwaltung und des Subsidiaritätsprinzips, an der Umsetzung mitzuwirken.

## **Koordination**

Für die weitere Konkretisierung von Rollen, Aufgaben und der Ausgestaltung der Maßnahmen sowie einer letztendlich erfolgreichen Umsetzung der vorliegenden regionalen Radverkehrsstrategie ist es erforderlich, dass das RRVK allen Akteuren bekannt ist, als strategischer Handlungsrahmen mitgetragen wird und dass Möglichkeiten der Zusammenarbeit geschaffen und angenommen werden. Für viele Aktivitäten sind eine horizontale und vertikale Koordination und Vernetzung der Akteure auf allen Ebenen eine wesentliche Voraussetzung für eine effektive Zusammenarbeit.

Im Rahmen der Aufgabe einer regionalen, integrierten Verkehrsentwicklungsplanung bietet es sich an, dass der Regionalverband innerhalb der Stelle „Förderung der Radmobilität“ im Einvernehmen mit den Verbandsgliedern und der Verbandspolitik Aufgaben oder Maßnahmen des RRVK koordiniert. Dafür sind geeignete Vernetzungs- und Koordinationsstrukturen einzurichten.

Für die Umsetzung des RRVK kommen dem Regionalen Radverkehrsnetz und der Datenbank mit den georeferenzierten Befahrungsergebnissen eine zentrale Bedeutung zu. Allen Akteuren werden damit entsprechende Datengrundlagen für Planungen und Maßnahmen zur Verfügung gestellt.

Zur Abstimmung mit den örtlich relevanten Akteuren wird darüber hinaus die Einrichtung von Runden Tischen Radverkehr oder ähnlichen Vernetzungsgremien in den Kommunen empfohlen.

### **Finanzielle und personelle Ressourcen**

Für die Umsetzung des RRVK und der darin benannten Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern sind auf allen Ebenen Investitionen erforderlich.

Bund und Land haben ihre finanziellen Investitionen im Bereich Radverkehr in den letzten Jahren erhöht. Auch bei den Kommunen sind die für den Radverkehr verfügbaren Haushaltsmittel in den letzten Jahren ebenfalls spürbar gesteigert worden. Über die Fördermöglichkeiten von Bund und Land hinaus unterstützt der Regionalverband die Radverkehrsförderung in den Städten, Gemeinden und Kommunen der Region mit Förder-/Ko-Finanzierungsprogrammen. Diese Programme werden evaluiert und zielgerichtet weiterentwickelt.

Die wesentlichen Kosten zur Förderung einer sicheren Radnutzung liegen im infrastrukturellen Bereich. Aufgabe von besonderer Relevanz ist die kontinuierliche Weiterentwicklung und Umsetzung des RRVN entsprechend der Qualitätsstandards, die Realisierung von größeren Infrastrukturmaßnahmen wie Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten, der systematische Ausbau von Fahrradabstellanlagen an den Schnittstellen des RRVN zum ÖPNV und weiteren regional bedeutsamen Zielen sowie der Aufbau eines regionsweiten öffentlichen Fahrradverleihsystems.

Für eine erfolgreiche Umsetzung des RRVK hat es eine hohe Bedeutung, dass Kommunen bei einzelnen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung im Rahmen ihrer Bedarfe Beratung und Unterstützung erhalten. Hierzu zählen z. B. die Unterstützung bei der Erstellung von Förderanträgen, eine übersichtliche Zusammenstellung aller Fördermöglichkeiten, mehr Reichweite ihrer Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit und bei Bedarf die Erschließung von Kofinanzierungsmöglichkeiten.

Für die erfolgreiche Bewerbung auf Mittel aus Förderprogrammen kann es sachdienlich sein, das RRVK als Grundlage anzuführen.

Die Förderung der regionalen Radmobilität erfordert eine spürbare Intensivierung bzw. Fokussierung der bisherigen Aktivitäten. Für die in den Schlüsselmaßnahmen sowie in den als wich-

tig erachteten Handlungsempfehlungen beschriebenen Aufgaben des RRVK gilt es, akteursübergreifend Rollen- und Aufgabenverständnis zu klären. Diese teilweise zusätzlichen Aufgaben sind mit den bestehenden personellen Ressourcen abzugleichen und in Übereinstimmung zu bringen. Die Benennung einer jeweils festen Ansprechperson („Radverkehrsbeauftragte“) bei den Akteuren mit der wesentlichen Aufgabe Förderung der Radmobilität und die Verankerung des Radverkehrs in der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung hat sich als der Sache zuträglich herausgestellt und wird deswegen dringend empfohlen.

### **Qualitätssicherung/Erfolgskontrolle**

Die zielgerichtete Umsetzung der Maßnahmen des RRVK erfordert eine kontinuierliche Erfolgskontrolle und entsprechende Steuermechanismen.

Durch die Einführung von Monitoring- und Evaluationselementen schon in der frühen Phase der Umsetzung des RRVK kann die zeitliche Umsetzung der ergriffenen Maßnahmen überwacht und ihre Wirksamkeit durch geeignete Methoden im Sinne einer Erfolgskontrolle überprüft werden. Daraus können Nachjustierungen der Handlungsempfehlungen oder – bei veränderten Rahmenbedingungen – auch eine Nachsteuerung des RRVK einschließlich der Leitziele abgeleitet werden.

Zur Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle der Radverkehrsprojekte des RRVK sollte zeitnah ein Konzept zur Evaluierung erarbeitet und kontinuierlich durchgeführt werden. Als Element für das Monitoring werden jährliche Status-quo-Berichte empfohlen.

## G Beteiligungsprozess

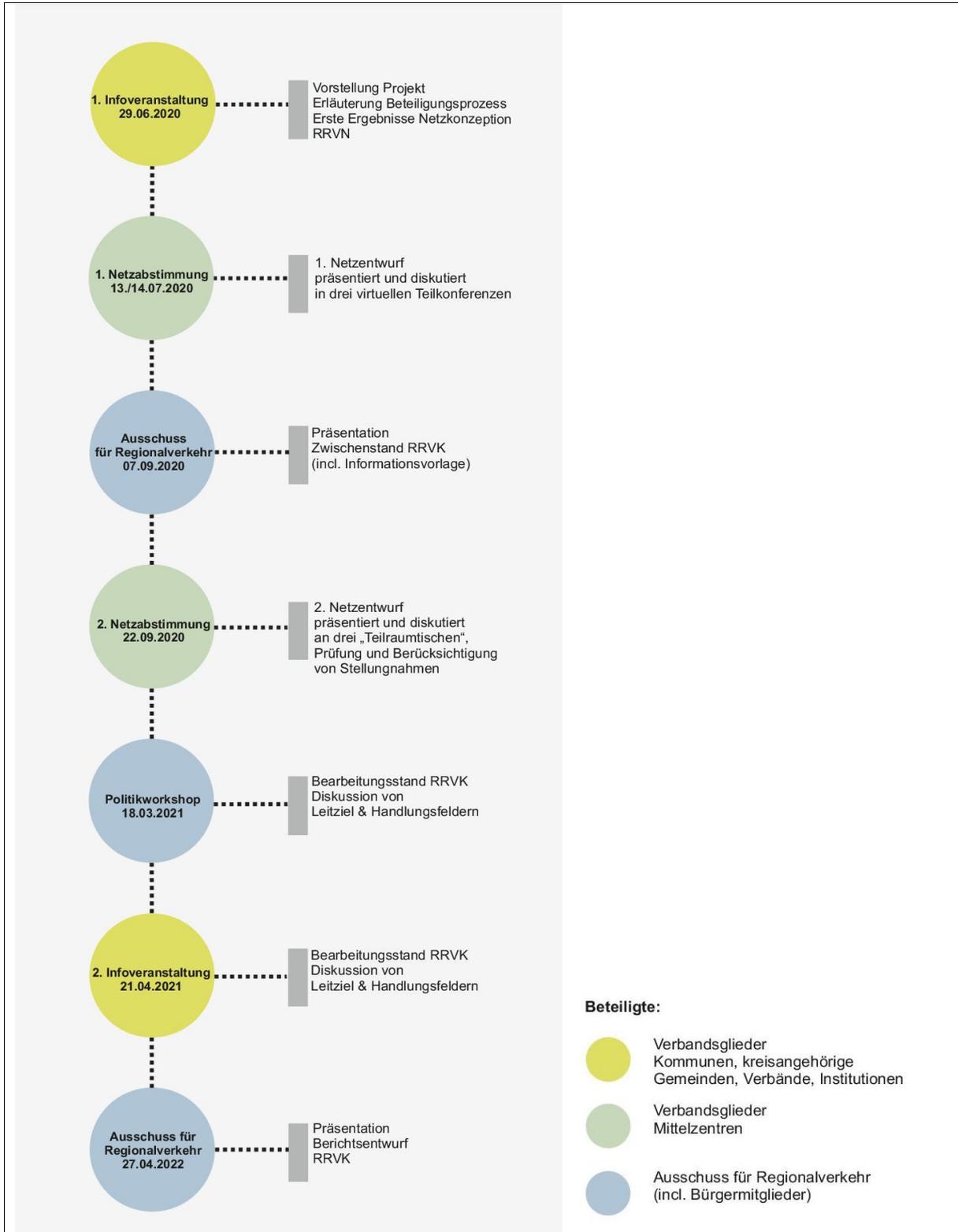


Abb. G-1: Übersicht Beteiligungsprozess

## Beteiligungsprozess zur Erstellung des RRVK

Die Bearbeitung des RRVK war auf eine breite Beteiligung, insbesondere der Verbandsglieder, der Kommunen und der wesentlichen Akteure im Bereich Radverkehrsplanung und -förderung sowie weiterer Akteure außerhalb der klassischen Radverkehrsförderung (z. B. Verbände, Hochschulen) ausgerichtet. Aufgrund der Covid-19-Pandemie (seit März 2020) wurde das breit aufgestellte Beteiligungskonzept mit begleitendem Arbeitskreis und Informationsveranstaltungen als Präsenzveranstaltungen zugunsten digitaler Beteiligungsformate in begrenzterem Rahmen geändert. So erfolgten die Informationsveranstaltungen zum Stand des Bearbeitungsprozesses digital, ebenfalls die Abstimmungen des Netzentwurfs und die Diskussion der Handlungsfelder. Die finale Netzabstimmung wurde als Präsenzveranstaltung in der Stadthalle durchgeführt. Aufgrund des Hygienekonzepts war die Zahl der Teilnehmenden begrenzt, sodass lediglich Vertreter\*innen der Verbandsglieder und der Mittelstädte eingeladen werden konnten.

Zwischen dem ersten und zweiten Termin zur Netzabstimmung hatten Verbandsglieder und Mitgliedskommunen Gelegenheit zur Stellungnahme zum 1. Netzentwurf. Die Stellungnahmen wurden fachlich aufgearbeitet und auf der eigens für das Projekt eingerichteten Internetplattform (Intranet) zur Einsicht zur Verfügung gestellt.

### 1. Informationsveranstaltungen

#### 1. Informationsveranstaltung am 29. Juni 2020 (virtuell)

Die erste Veranstaltung bildete den **Auftakt** zum Beteiligungsprozess und gab einen Überblick über die Ziele, die Aufgabenstellung, das Arbeitsprogramm und das Beteiligungskonzept des RRVK sowie über den Stand der Bearbeitung.

An der Veranstaltung haben 44 Personen teilgenommen, darunter Vertreter\*innen der Verbandsglieder, von Kommunen, Verbänden und Institutionen (z. B. TU Braunschweig, ADFC, DLR), Regionalverband, Gutachtenteam.

Die Erwartungshaltung an das RRVK wurde im Vorfeld mit der Einladung abgefragt. Die Antworten haben erste Hinweise auf die gewünschte Zielstellung des RRVK wie regionales Netz mit einheitlichen Standards und den Wunsch, dass alle Gebietskörperschaften in der Region an einem Strang ziehen, gegeben.

Auf der vom Regionalverband eingerichteten Internetplattform erhalten die Teilnehmenden Zugang zu allen wesentlichen Unterlagen (Präsentation, Protokoll, Netzentwurf).

#### 2. Informationsveranstaltung am 21. April 2021 (virtuell)

An der zweiten Informationsveranstaltung haben 61 Personen teilgenommen, darunter Vertreter\*innen der Verbandsglieder, Kommunen und Landkreise, Verbände und Institutionen (ADFC, DLR, TU Braunschweig, Hochschule Ostfalia), Regionalverband, Gutachtenteam.

Die zweite Veranstaltung hatte den Stand der Bearbeitung nach zwei Terminen zur Netzabstimmung und der Befahrung zum Thema. Die **Handlungsfelder** und das **Leitziel** wurden vorgestellt und diskutiert.

An die **Vorträge** zum Regionalen Radverkehrskonzept (Ziel RRVK, Befahrungsnetz und Methodik der Befahrung, daraus entwickeltes Regionales Radverkehrsnetz und deren Hierarchisierung, Qualitätsstandards, Aufbereitung der Befahrungsdaten, Erläuterung Maßnahmendatenblätter) und zu den **Handlungsfeldern** (textliche Bearbeitung und Leitfragen) gab es die Möglichkeit zur Diskussion.

Die vorgeschlagenen Handlungsfelder wurden anhand von drei Leitfragen vertieft. Nach einer abschließenden Befragung unter den Teilnehmenden wurde das Handlungsfeld Infrastruktur eindeutig als das mit der höchsten Priorität und mit dem größten Handlungsbedarf beurteilt. Die mögliche Rolle des Regionalverbandes bei der Förderung des Radverkehrs wurde stark über ein regionsweites Fahrradverleihsystem diskutiert.

Dem vorgeschlagenen Leitziel wurde weitgehend zugestimmt. Dem Regionalverband wird von den Teilnehmenden eine wichtige Vermittler- und Kommunikationsrolle – auch in der Öffentlichkeit – zugeschrieben.

Die Informationen im Intranet wurden aktualisiert (Protokoll, Präsentation, Regionales Netz, Qualitätsstandards).

## 2. Netzabstimmungen

### 1. Termin Netzabstimmung am 13./14. Juli 2020 (drei virtuelle Teilkonferenzen)

Der 1. Netzentwurf ist den Verbandsgliedern und Kommunen über die Informationsplattform zugeleitet worden. Ziel des ersten Termins Netzabstimmung war, das Vorgehen bei der Netzkonzeption vorzustellen und ein erstes Feedback zum vorgelegten Netzentwurf zu erhalten. Im Nachgang bestand für die Verbandsglieder, die Landkreise und Kommunen Gelegenheit, den 1. Netzentwurf mit den gebietsangehörigen Kommunen oder weiteren Akteuren vor Ort abzustimmen und dem Regionalverband Einwände und Anregungen zuzuleiten.

Der erste Termin Netzabstimmung ist mit den Beteiligten in drei virtuellen Teilkonferenzen durchgeführt worden. Dem ADFC und dem VCD wurde der 1. Netzentwurf zur Stellungnahme zugeleitet.

Die Gliederung des Verbandsgebietes in die drei Teilräume zeigt Abb. G-2. Für jeden der drei Teilräume wurde jeweils getrennt voneinander eine Videokonferenz durchgeführt.

Insgesamt haben 30 Personen (Vertreter\*innen der Verbandsglieder und von Kommunen) teilgenommen (13 im Teilraum 1, zehn im Teilraum 2, sieben im Teilraum 3).

Nach einführenden Beiträgen zur Netzanalyse und Netzkonzeption wurden jeweils drei Diskussionsrunden durchgeführt: 1) Einschätzung zum Netzentwurf, 2) Fragen zu Streckenverläufen und Änderungsbedarfen, 3) Fragen zu unsicheren Streckenabschnitten.

Die Einschätzungen zum 1. Netzentwurf waren positiv, die Routenführungen des Regionalen Netzes wurden als plausibel eingestuft. Die Anregungen und Änderungswünsche (größtenteils im Chat) wurden aufgenommen.

Für weitere Rückmeldungen im Nachgang wurde der Termin 20. August 2020 genannt. Die aktuellen Karten, Präsentationen und Protokolle wurden im Intranet zur Verfügung gestellt.

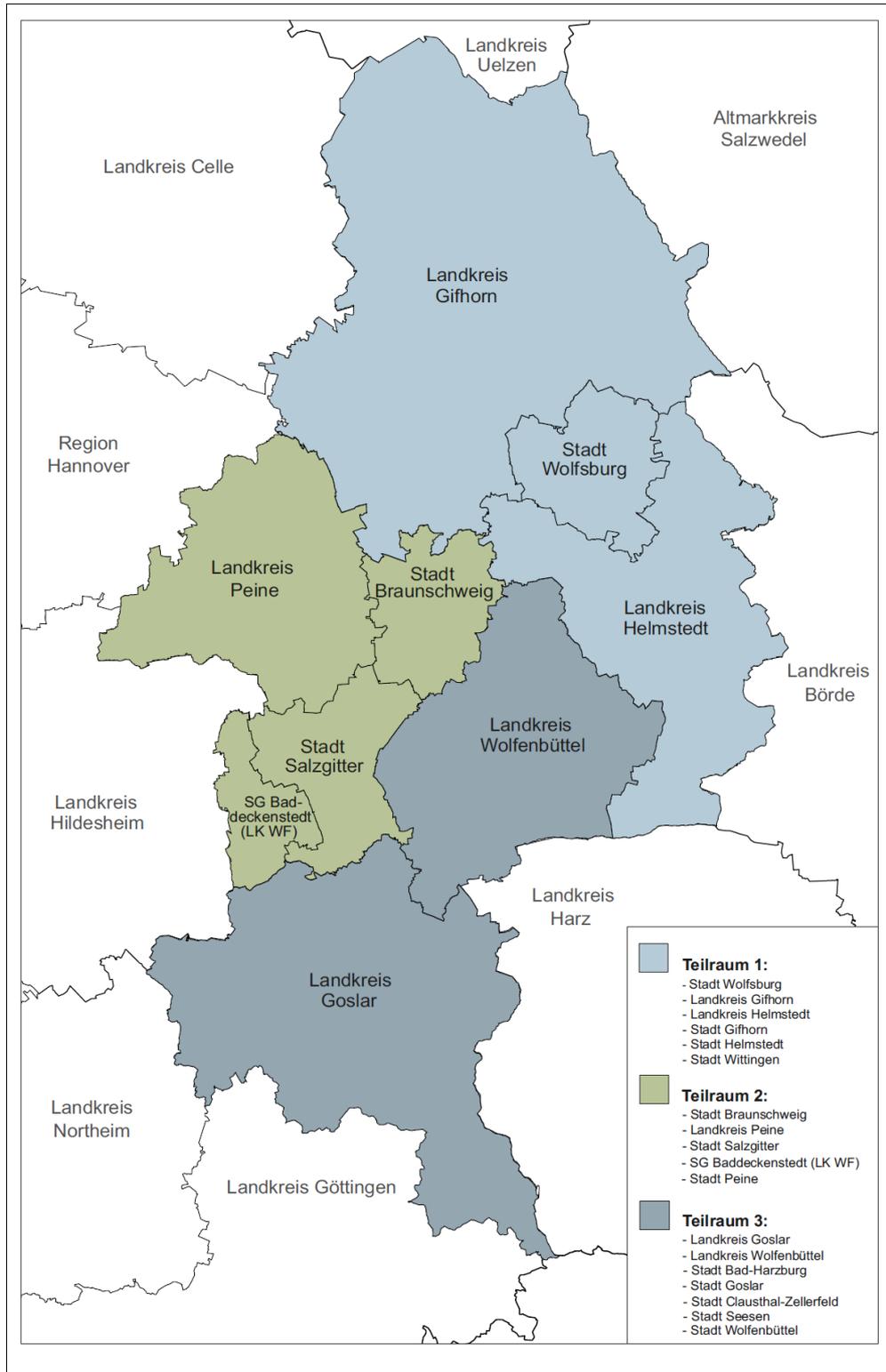


Abb. G-2: Gliederung des Verbandsgebietes in drei Teilräume

## Stellungnahmen zum 1. Netzentwurf und Erarbeitung 2. Netzentwurf

Auf der Basis der Rückmeldungen wurde der 2. Netzentwurf erarbeitet. Insgesamt wurden 170 Anmerkungen eingereicht, die entweder Ergänzungen zum Netzentwurf, alternative Führungen oder allgemeine Stellungnahmen beinhalteten (Tab. G-1). Die Stellungnahmen wurden in Formblätter aufgearbeitet, in denen die jeweilige Stellungnahme, der Prüfauftrag, das Ergebnis der fachlichen Prüfung sowie eine Planskizze aufgenommen wurde. Prüfkriterien für die fachliche Bewertung waren: Direktheit der Verbindungen, subjektive Sicherheit/Alltagstauglichkeit, Anbindung der festgelegten Ziele, Netzdichte.

Mit der Einarbeitung der Stellungnahmen lag das Ergebnis für den 2. Netzentwurf mit einer Länge von 2.215 Kilometern vor, zusätzlich ca. 100 Kilometer als Alternativrouten, die im Rahmen der Befahrung zu klären waren.

	Verbandsmitglied	Anzahl
1	Stadt Braunschweig	24 (davon ADFC 16)
2	Stadt Salzgitter	12
3	Stadt Wolfsburg	5
4	Landkreis Gifhorn	44
5	Landkreis Goslar	19
6	Landkreis Helmstedt	8
7	Landkreis Peine	31 (davon ADFC 11)
8	Landkreis Wolfenbüttel	27 (davon ADFC 14)
	<b>Summe</b>	<b>170</b>

Tab. G-1: Übersicht Stellungnahmen zum Netzentwurf

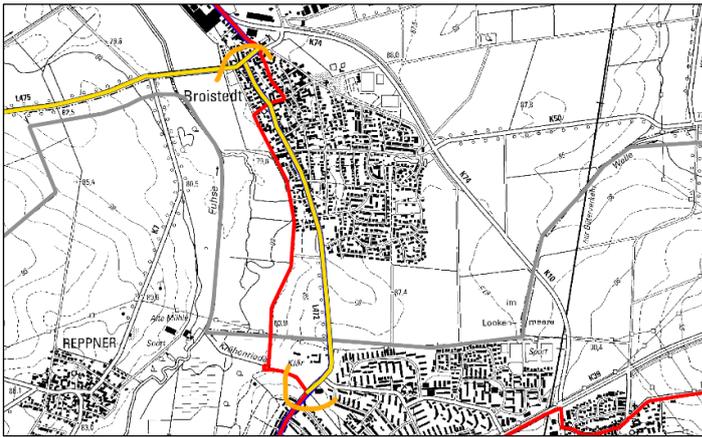
<b>Beteiligte Stelle / Gebietskörperschaft:</b> Stadt Salzgitter	<b>Eingegangen am:</b> 28.08.2020	<b>SN-Nr.:</b> 2-6
<b>Stellungnahme / Einzelhinweis</b>		
Länge: ca. 2,3 km Anmerkung zur L472 (Feldstraße) vom Knotenpunkt Feldstraße/Wildkamp bis Broistedt (Lebenstedt). Empfehlung: Führung über straßenbegleitenden Radweg an L 472.		
<b>Netzänderung / Prüfauftrag</b>	<b>Betroffene Gebietskörperschaft</b>	
Alternative Führung einer Radroutenverbindung im Netzentwurf.	Stadt Salzgitter Landkreis Peine (Gemeinde Lengede)	
<b>Ergebnis der fachlichen Prüfung</b>		
Den Ausführungen des Antragstellers kann gefolgt werden. → Das regionale Radverkehrsnetz wird dementsprechend aktualisiert.		
<b>Planausschnitt</b>		
		
Verlauf zwischen Lebenstedt und Broistedt über die L472, gelb markiert (in orangenen Klammern).		

Abb. G-3: Aufarbeitung der Stellungnahmen (Beispiel)

## 2. Termin Netzabstimmung am 22. September 2020 (Präsenzveranstaltung)

Der zweite Termin zur Netzabstimmung hat als Präsenzveranstaltung stattgefunden. Die Veranstaltung wurde wegen der Corona-Pandemie unter Berücksichtigung besonderer Sicherheitsvorkehrungen durchgeführt. Teilgenommen haben 19 Personen: Vertreter\*innen der Verbandsglieder, der Mittelstädte, vom Regionalverband und vom Gutachtenteam.

Kernthema war die Diskussion über den 2. Netzentwurf an drei Teilraumbenken.

Für die Diskussion lagen an den Teilraumbenken jeweils ein Plan des 2. Netzentwurfs sowie ein Planausschnitt des jeweiligen Teilraumes aus. Planänderungen konnten auf Plänen an den Stellwänden eingezeichnet, Anregungen und Änderungswünsche angepinnt werden. Die für die Teilräume maßgeblichen Formblätter mit den gutachterlichen Stellungnahmen lagen als Tischvorlage vor. Im Vordergrund der Abstimmung standen die Überprüfung der Verknüpfungspunkte zwischen den Landkreisen sowie weitere Änderungswünsche und Anregungen.

Der anschließende Fachvortrag „Aktuelle Themen der Radverkehrsplanung“ stellte unter dem Motto „Der Radverkehr muss größer und mutiger gedacht werden“ aktuelle Entwicklungen, Zahlen und Trends im Radverkehr sowie Anforderungen an die Infrastruktur vor.

Am Ende der Veranstaltung, nach Abstimmung und einer Abschlussdiskussion, wurde festgehalten, dass der 2. Netzentwurf (mit den zusätzlichen Änderungen) das Zielnetz für die Befahrung darstellt.

Die Aufarbeitung der Stellungnahmen (170 Formblätter) wurden im Nachgang auf der Internetplattform zur Verfügung gestellt. Der Abwägungsprozess war somit nachvollziehbar und transparent.

Nach der Erstellung des Zielnetzes wurde das Ergebnis der NLStBV (Geschäftsbereiche Wolfenbüttel und Goslar) zur Stellungnahme vorgelegt. Die schriftlichen Erwidernungen wurden bearbeitet und abgewogen. Die Aufbereitung erfolgte wiederum in den bewährten Formblättern.



Abb. G-4: Arbeit an den Teilraumböden

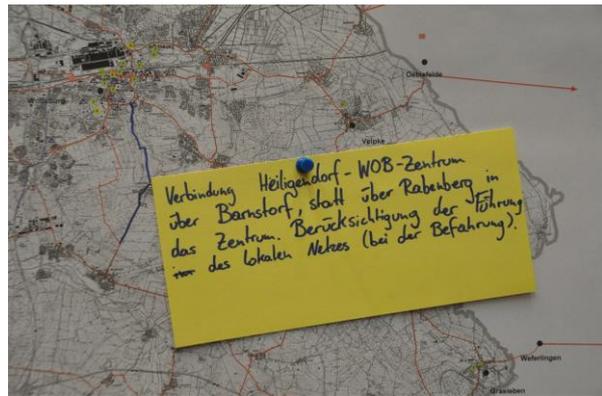


Abb. G-5: Stellungnahme zum 2. Netzentwurf

### 3. Ausschuss für Regionalverkehr (ARV)

Der Fachausschuss des Regionalverbandes wurde regelmäßig über den Bearbeitungsstand des RRVK informiert. Zur engeren Einbindung des Ausschusses für Regionalverkehr in den Erstellungsprozess des RRVK wurde der Politikworkshop durchgeführt.

#### Informationsvorlage und Präsentation Zwischenstand RRVK am 9. September 2020

Auf der Sitzung des ARV am 7. September 2020 wurden seitens des Gutachtenteams Ziele, konzeptionelles Vorgehen, Qualitätsstandards, mögliche Handlungsfelder und der Beteiligungs- und Abstimmungsprozess vorgestellt. Die Informationsvorlage (2020/79 vom 20.08.2020) wurde zustimmend zur Kenntnis genommen.

#### Politikworkshop am 18. März 2021 (virtuell)

An dem Politikworkshop haben 17 Personen teilgenommen: Neun Mitglieder des ARV, Regionalverband, Gutachtenteam.

Schwerpunkt des Politikworkshops war neben der Vorstellung des Bearbeitungsstandes die Vorstellung und Diskussion von Leitziel und Handlungsfeldern.

Zum Stand der Bearbeitung wurde ausgeführt, dass das Regionale Radverkehrsnetz final abgestimmt, die Befahrung des Netzes abgeschlossen ist. Hierarchisierung und Qualitätsstandards des Netzes sowie die Vorgehensweise zur Aufbereitung der Daten (Datenbank, Maßnahmendatenblätter) wurden erläutert.

Anschließend folgte die moderierte Diskussion über Leitziel und Handlungsfelder.

Leitziel und Handlungsfelder fanden die Zustimmung der Ausschussmitglieder und wurden mitgetragen. Die Handlungsfelder „Verknüpfung mit anderen Verkehrssystemen“, Infrastruktur“ und „Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit“ wurden als wichtigste Handlungsfelder hervorgehoben.

#### **4. Ausblick**

Das Regionale Radverkehrskonzept wurde im Auftrag des Regionalverbandes erstellt. Ziel war es, aus einer gutachterlichen Perspektive inhaltliche und fachliche Empfehlungen und Hinweise zur Förderung der regionalen Radmobilität zusammenzustellen. Das Teilkonzept Regionales Radverkehrsnetz wurde als Zielnetz in enger Kooperation mit den Gebietskörperschaften, Verbänden und weiteren Akteuren erarbeitet.

In der Folge ist es nun erforderlich, zukünftige Rollen, Aufgaben und Maßnahmen unter Achtung der kommunalen Selbstverwaltung und des Subsidiaritätsprinzips mit den Verbandsgliedern, ihren Mitgliedskommunen, Baulastträger und der Politik zu klären und auszugestalten. Für die erfolgreiche Förderung der Radmobilität sind die Akteure aufgefordert, diesen Prozess gemeinsam und aktiv mitzugestalten.

Mit dem Beschluss erkennt die Versammlung das RRVK als fachliche Grundlage und als grundsätzlich strategischen Handlungsrahmen für die weitere Ausgestaltung der regionalen Zusammenarbeit zur Förderung der Radmobilität im Regionalverband Großraum Braunschweig an.

## Quellenverzeichnis

- ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB ADFC (2017): Fahrradfreundlicher Arbeitgeber – leichtgemacht. Berlin. <https://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de/> (Zugriff am 15.09.2021).
- ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB (ADFC): ADFC-Radreiseanalyse 2021. Berlin.
- ARBEITSGEMEINSCHAFT FAHRRADFREUNDLICHER KOMMUNEN NIEDERSACHEN/ BREMEN E. V. (K. J.): Mitglieder – Regionalverband Großraum Braunschweig. <https://www.agfk-niedersachsen.de/ueber-uns/mitglieder/regionalverband-grossraum-braunschweig.html> (Zugriff: 14.05.2021).
- BÖREGIO, PLAN&RAT (2013): Förderung des Radtourismus Großraum Braunschweig – ADFC Positionspapier. Braunschweig.
- BRAUNSCHWEIG ZUKUNFT GMBH (HG.; 2021). BEARBEITUNG: KE-CONSULT KURTE & ESSER GBR/ IFH KÖLN GMBH: Branchenübergreifende Logistik- und Mobilitätsstudie für die Braunschweiger Innenstadt. Braunschweig/ Köln.
- BRAUNSCHWEIGER FORUM (2021): Fahrrad Programm 2021 für Braunschweig. [https://www.fahrradprogramm.de/media/Archiv/FaPro2021\\_web.pdf](https://www.fahrradprogramm.de/media/Archiv/FaPro2021_web.pdf) (Zugriff: 20.05.2021)
- BTE TOURISMUS- UND REGIONALBERATUNG (2015): Masterplan Fahrradtourismus Region Großraum Braunschweig. Hannover.
- BTE TOURISMUS- UND REGIONALBERATUNG/PLANUNGSGRUPPE UMWELT (2015): Fachbeitrag Erholung und Tourismus für die Fortschreibung RROP Großraum Braunschweig. Braunschweig/Hannover.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS; 2010): Innovative Mobilität in Städten – Integration öffentlicher Fahrradverleihsysteme in den ÖPNV. Rechtliche und finanzielle Aspekte. BMVBS-Online-Publikation, Nr. 14/ 2010.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI; 2021). Nationaler Radverkehrsplan 3.0 – Fahrradland Deutschland 2030. Berlin.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI; HG.). BEARBEITUNG CLAUDIA NOBIS. Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Berlin.
- CYCLE TOUR (2020): Rückblicke. <https://www.cycletour.de/event/rueckblick/> (Zugriff: 06.05.2021)
- DEUTSCHE VERKEHRSWACHT NIEDERSACHEN E. V. (2021): Die Radfahrprüfung. <https://www.landesverkehrswacht.de/verkehrswacht-region-hannover-ev/mobile-verkehrsschule-fahrradfuehrer-schein/die-radfahrpruefung/> (Zugriff: 10.06.2021).
- DEUTSCHE VERKEHRSWACHT NIEDERSACHEN E. V. (2021): Angebot. <https://www.landesverkehrswacht.de/angebot/> (Zugriff:15.06.2021).
- DRACHENFELS, OLAF VON (2010): Überarbeitung der Naturräumlichen Regionen Niedersachsens, Informationen des Naturschutz Niedersachsens, Jahrgang 30, Nr. 4.

- ENERGIEREGION WEIZ-GLEISDORF GMBH (O. J.): Mobilitäts- und Marketingkonzept für den Pedelec-Einsatz in der Energie-Region Weiz-Gleisdorf. Gleisdorf.
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV; 2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA. Köln.
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV; 2012): Hinweise zum Fahrradparken. Köln.
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV; 2018): Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement (EAM). Köln.
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV; 2019): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung (M WBR). Entwurf 2019. Köln.
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV; 2020): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA (Entwurf unveröffentlicht). Köln.
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV; 2021): Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten. Ausgabe 2021. Köln.
- GEORG CONSULTIUNG UNTER MITWIRKUNG BFR BÜRO FÜR REGIONALANALYSE (2020): KOREG - Konzept regionalbedeutsamer Gewerbestandorte. Hamburg/Dortmund.
- GESCHÄFTSSTELLE ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW (HG.; 2020). Bearbeitung: Green City Experience GmbH. Betriebliches Mobilitätsmanagement in Kommunen. Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Köln.
- GWIASDA, PETER (1996): Attraktivitätssteigerung des Fahrradeinsatzes für Zu- und Abbringerfahrten zum ÖPNV. FE-Vorhaben 77384 des BMV. Köln.
- HAHNENKLEE TOURISMUS MARKETING GMBH (K. A.): Geführte Fahrradtouren. <https://www.hahnenklee.de/natur/9-spas/92-gefuehrte-fahrradtouren-harz> (Zugriff: 20.05.2021)
- HARZKLUBVEREIN SALZGITTER (2021): Radtouren. <https://harzklubzweigvereinsalzgitter.de/wanderungen/radtouren.html> (Zugriff: 20.05.2021)
- HARZER TOURISMUSVERBAND E. V. (K. A.): Bikeparks. <https://www.harzinfo.de/erlebnisse/mountainbike-rad/mountainbike/bikeparks> (Zugriff: 20.05.2021)
- HARZER TOURISMUSVERBAND E. V. (K. A.): Bikespass im Harz. <https://www.harzinfo.de/erlebnisse/mountainbike-rad> (Zugriff: 20.05.2021)
- HARZER TOURISMUSVERBAND E. V. (K. A.): Rennrad fahren. <https://www.harzinfo.de/erlebnisse/mountainbike-rad/rennrad> (Zugriff: 20.05.2021)
- HARZER TOURISMUSVERBAND E. V. (K. A.): Urlaubsangebote Mountainbike-Touren. <https://www.harzinfo.de/planen-uebernachten/urlaubsangebote/mountainbike-touren> (Zugriff: 20.05.2021)
- HOTEL BRAUNSCHWEIGER HOF (K. A.): Ihr Fahrrad Hotel im Herzen der Lüneburger Heide. <https://www.braunschweiger-hof.com/radler-1/> (Zugriff: 20.05.2021)

- INFRAVELO GRÜNBERLIN (2021): Standort- und Potenzialanalyse – Mehr Fahrradstellplätze an Berliner U- und S-Bahnhöfen. <https://www.infravelo.de/projektarten/fahradparken/standort-und-potenzialanalysen/> (Zugriff: 03.06.2021)
- INSTITUT FÜR MOBILITÄT & VERKEHR IMOVE TU KAISERSLAUTERN (2011): Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr. Praxiserfahrungen und Handlungsempfehlungen. Grüne Reihe Nr. 70. Kaiserslautern.
- IVM GMBH (HG; 2013). BEARBEITUNG BLEES, VOLKER, VOGEL, JENS, WIESKOTTEN, GRETA: Schulisches Mobilitätsmanagement. Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche. Handbuch für die kommunale Praxis. Schriftenreihe der ivm Nr. 2. Frankfurt.
- IVM GMBH (O. J.): Mobilität im Unternehmen effizient gestalten: <https://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2012/01/Foerderung-des-Radverkehrs-Broschuere.pdf> (Zugriff am 15.09.2021).
- KIENZLER, HANS-PAUL ET AL. (2019): Finanzierung des Radverkehrs bis 2030. Bericht zum Forschungsvorhaben 97.0377 des BMVI. Berlin.
- KLIMA-BÜNDNIS DER EUROPÄISCHEN STÄDTE MIT INDIGENEN VÖLKERN DER REGENWÄLDER / ALIANZA DEL CLIMA E. V. (2020): RADar – Bring deinen Radweg auf den Schirm. <https://www.radar-online.net/home> (Zugriff: 06.05.2021)
- LANDESAMT FÜR STATISTIK NIEDERSACHSEN LSN 2020: Bevölkerung und Katasterfläche in nds. Landkreisen [https://www.statistik.niedersachsen.de/startseite/themen/bevolkerung/bevolkerungsstand\\_einwohnerzahl\\_niedersachsens/bevolkerungsstand-einwohnerzahl-niedersachsens-tabellen-201964.html](https://www.statistik.niedersachsen.de/startseite/themen/bevolkerung/bevolkerungsstand_einwohnerzahl_niedersachsens/bevolkerungsstand-einwohnerzahl-niedersachsens-tabellen-201964.html) (Zugriff: 12.04.2021)
- MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (2018): Leitfaden Mobilitätsmanagement in fünf Schritten. Stuttgart.
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU (MWVLW; 2021). Bearbeitung: PGV Hannover, plan & rat, INOVAPLAN: Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030. Mainz.
- MIT DEM RAD ZUR ARBEIT (MDRZA; 2021): MdRzA in Niedersachsen. <https://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/niedersachsen/> (Zugriff: 06.05.2021)
- M.O.V.E. MESSEN (2021): Fahrrad Festival Braunschweig. <https://www.fahradfestival-bs.de/> (Zugriff: 20.05.2021)
- NAHVERKEHRSGESELLSCHAFT BADEN-WÜRTTEMBERG MBH (NVBW; 2019): Leitfaden Bike+Ride Baden-Württemberg. Stuttgart.
- NIEDERSÄCHSISCHE LANDESBEHÖRDE FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR (NLSTBV)/NIEDERSÄCHSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT, VERKEHR UND DIGITALISIERUNG (HG.; 2018). (Bearbeitung: PGV Alrutz GbR/ SHP Ingenieure: Gutachterentwurf für ein Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen. Hannover.

- NIEDERSÄCHSISCHES MINISTERIUM FÜR INNERES UND SPORT (2021): sicher.mobil.leben. – Länderübergreifende Verkehrssicherheitsaktion in Niedersachsen. <https://www.mi.niedersachsen.de/startseite/aktuelles/presseinformationen/sicher-mobil-leben-landeruebergreifende-verkehrssicherheitsaktion-in-niedersachsen-200131.html> (Zugriff:15.06.2021).
- NIEDERSÄCHSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT, VERKEHR UND DIGITALISIERUNG IN KOOPERATION MIT DER FREIEN UND HANSESTADT BREMEN UND DER AGFK (2019). Fahrradland Niedersachsen/Bremen. Hannover.
- NIEDERSÄCHSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT, VERKEHR UND DIGITALISIERUNG (2021): Radverkehr neu denken – Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen. Hannover.
- PLANERSOCIÄTÄT/VIA EG (2017): Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Regionale e-Radschnellwege als Instrument zum Klimaschutz und zur Co2-Minderung Alltagsverkehr. Dortmund/Köln.
- POLIZEIDIREKTION BRAUNSCHWEIG (2020): Radfahrprüfung? Bestanden. [https://www.pd-bs.polizei-nds.de/download/74594/Fahradpruefung\\_Bestanden\\_von\\_der\\_Polizeiinspektion\\_Braunschweig.pdf](https://www.pd-bs.polizei-nds.de/download/74594/Fahradpruefung_Bestanden_von_der_Polizeiinspektion_Braunschweig.pdf) (Zugriff: 15.06.2021).
- POLIZEIDIREKTION BRAUNSCHWEIG (2021): Polizeiliche Informationen – Fahrrad und Elektrokleinstfahrzeuge. <https://www.pd-bs.polizei-nds.de/verkehr/fahrad/> (Zugriff:15.06.2021).
- PTV AG, AGENTUR BAHNSTADT GBR, DB STATION&SERVIE AG, FRAUENHOFER IML (2019): Fahrradparken an Bahnhöfen. Berlin/Prien.
- RADPORTAL GROSSRAUM BRAUNSCHWEIG (2019): Kommunalforum Fahrradmobilität. <https://www.radportal-braunschweig.de/beteiligung/kommunalforum/> (Zugriff: 06.05.2021).
- RADPORTAL GROSSRAUM BRAUNSCHWEIG (K. A.): Radportal Großraum Braunschweig. <https://www.radportal-braunschweig.de/> (Zugriff: 06.05.2021).
- RADPORTAL GROSSRAUM BRAUNSCHWEIG (K. A.): Das SATTELFEST – Radfahren in der Region. <https://www.radportal-braunschweig.de/beteiligung/sattelfest/> (Zugriff: 06.05.2021).
- RADPORTAL GROSSRAUM BRAUNSCHWEIG (K. A.): Wir fördern Ihren Beitrag zur Radmobilität. <https://www.radportal-braunschweig.de/projekte/> (Zugriff: 20.05.2021)
- REGION HANNOVER (HG; 2019). KONZEPTION: PGV ALRUTZ GBR/ SHP INGENIEURE): Ausstattung von Bike+Ride-Anlagen – Modulkatalog. Beiträge zum Handlungskonzept Radverkehr Nr. 3. Hannover.
- REGIONALVERBAND GROSSRAUM BRAUNSCHWEIG (2017). BEARBEITUNG: KORIS, E4-CONSULT; PLANUNGSGRUPPE UMWELT): Masterplan 100 % Klimaschutz für den Großraum Braunschweig. Braunschweig.
- REGIONALVERBAND GROSSRAUM BRAUNSCHWEIG (2018): Beschlussvorlage – Unterstützung zur Weiterentwicklung der regionalen Radmobilität im Rahmen der Aufgabe Regionalmarketing. Braunschweig.
- REGIONALVERBAND GROSSRAUM BRAUNSCHWEIG (2018): Team des Regionalverbandes beim STADTRADELN dabei. <https://www.regionalverband-braunschweig.de/aktuelles/nachrichtenu>

- [bersicht/nachricht/news/detail/News/team-des-regionalverbandes-beim-stadtradeln-dabei/](#) (Zugriff 06.05.2021).
- REGIONALVERBAND GROSSRAUM BRAUNSCHWEIG (2019): Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig. Braunschweig.
- REGIONALVERBAND GROSSRAUM BRAUNSCHWEIG (2019): Zukunftskonzept für die Region Großraum Braunschweig. Strategisches Arbeitsprogramm für den Verband zur Weiterentwicklung der Region. Braunschweig.
- REGIONALVERBAND GROSSRAUM BRAUNSCHWEIG (HG.; 2020). Bearbeitung: Agentur Bahn Stadt GbR: Stationsrahmenpläne im Großraum Braunschweig. Neue Ideen für Bahnhofsumfelder, Verknüpfungsanlagen und Empfangsgebäude. Braunschweig/Berlin.
- REGIONALVERBAND GROSSRAUM BRAUNSCHWEIG (K. A.): Radverkehr im Großraum Braunschweig. <https://www.regionalverband-braunschweig.de/radverkehr/> (Zugriff: 05.05.2021).
- REGIONALVERBAND GROSSRAUM BRAUNSCHWEIG: Bike+Ride im Großraum Braunschweig. <https://www.radportal-braunschweig.de/bikepedia/bikeride/> (Zugriff: 14.05.2021).
- RHEIN-MAIN-VERKEHRSVERBUND (RMV; 2021): Maßnahmenplan Fahrrad und ÖPNV. Hofheim (Taunus).
- SCHÄFER, KARL-HEINZ (2021): Öffentlichkeitsarbeit in der Verkehrsplanung. In: Gies, Jürgen et al. (Hg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Loseblattsammlung, Beitragsnummer 3.4.18.1. Berlin/Offenbach.
- SABINE DEGENER, MICHAEL HESS, KLAUS SCHUH (2006): Neue Schule – neue Wege. Informationen zur Schulwegsicherung für Eltern, Schulen und Behörden. Berlin.
- SINUS INSTITUT (2020): Fahrradmonitor Deutschland 2019. [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/fahrradmonitor-2019-ergebnisse.pdf?\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/fahrradmonitor-2019-ergebnisse.pdf?_blob=publicationFile) (Zugriff am 15.08.2021).
- STADT BRAUNSCHWEIG (2021): Braunschweig aktiv – Unsere Angebote. [https://www.braunschweig.de/tourismus/gruppenfuehrungen/G\\_fahrrad\\_start.php](https://www.braunschweig.de/tourismus/gruppenfuehrungen/G_fahrrad_start.php) (Zugriff: 20.05.2021)
- STADT LANGELSHEIM (K. A.): Harz per Rad. <https://www.langelsheim.de/Wirtschaft-Tourismus/Fahrraderlebnistag/> (Zugriff: 20.05.2021)
- STADT WOLFENBÜTTEL, LEIBNIZ REALSCHULE, PLAN&RAT (2016): Radschulwegplan Leibniz-Realschule Wolfenbüttel. <https://www.leibniz-realschule.de/files/Download/Radschulwegplan.pdf> (Zugriff: 15.06.2021).
- STADT WOLFSBURG (2021): Fahrradtouren. <https://www.wolfsburg.de/newsroom/2019/02/20/15/34/fahrradtouren> (Zugriff: 20.05.2021)
- SÜDHEIDE GIFHORN (K. A.): Begleitete Radtouren. <https://www.suedheide-gifhorn.de/entdecken-erleben/fuehrungen/fuehrungen-mit-dem-fahrrad> (Zugriff: 20.05.2021)
- SÜDHEIDE GIFHORN GMBH (K. A.): Radurlaub in der Lüneburger Heide. <https://www.suedheide-gifhorn.de/unterkuenfte-angebote/reiseangebote/radurlaub> (Zugriff: 20.05.2021)
- SYSTEMVERBUND BAHN (2020): Fahr-Rad-zum-Zug: Umsteigen für die Verkehrswende. Berlin.

- TOURISMUSGEMEINSCHAFT ELM-LAPPWALDE E. V. (K. A.): Hüben & Drüben. <https://www.elm-lappwald.de/veranstaltungen/hueben-drueben/> (Zugriff: 20.05.2021)
- TRAILTECH MOUNTAINBIKING HARZ (2021): Mountainbike Touren & Trails. <https://www.trailtech.de/mountainbike-touren> (Zugriff: 20.05.2021)
- TU DRESDEN – LEHRSTUHL VERKEHRS- UND INFRASTRUKTURPLANUNG (2010). Bearbeitung: Aurich, Tanja; Böhmer, Thomas; Klotsch, Jeanette; Pitrone, Anna: Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung – Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten. Dresden.
- VERKEHRSWACHT MEDIEN & SERVICE-CENTER (K. A.): Fahrradpass (Faltpass). <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/shop/grundschule/radfahrausbildung/fahrradpass-faltpass/> (Zugriff: 15.06.2021).
- VOLKSBANK ARENA HARZ (K. A.): Willkommen bei der Volksbank Arena Harz. <https://www.volksbank-arena-harz.de/> (Zugriff: 20.05.2021)
- WIRTSCHAFTS- UND TOURISMUSFÖRDERGESELLSCHAFT LANDKREIS PEINE MBH (WITO GMBH) (2021): Radfahren und Radtouren in und um Peine. <https://www.tourismus-peine.de/radfahren> (Zugriff: 20.05.2021)
- WOLFENBÜTTEL REGIONDO (2021): Mit dem Rad auf Lessings Spuren. <https://wolfenbuettel.regiondo.de/mt-dem-rad-auf-lessings-spuren> (Zugriff: 20.05.2021)
- WVI PROF. DR. WERMUTH VERKEHRSFORSCHUNG UND INFRASTRUKTURPLANUNG GMBH (2018): Masterplan 100 % Klimaschutz für den Großraum Braunschweig. Verkehrlicher Fachbeitrag. Braunschweig.
- ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW (HG.; 2017): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 2. aktualisierte und überarbeitete Auflage. Köln.
- ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW (HG.; 2020). Bearbeitung: Jansen, Theo et al.: Kommunales Mobilitätsmanagement als Change – Management – Prozess. Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Köln.

## Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club e. V.
AGFK	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V.
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
B+R	Bike+Ride
BYPAD	Bicycle Policy Audit
DB	Deutsche Bahn
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
HRSV	Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten
Kfz	Kraftfahrzeug
KMK	Kultusministerkonferenz
Lkw	Lastkraftwagen
LKSG	Landesklimaschutzgesetz
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park+Ride
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
Regionalverband	Regionalverband Großraum Braunschweig
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
VCD	Verkehrsclub Deutschland e. V.
VSVI	Vereinigung für Straßenbau- und Verkehrsingenieure
VwV	Verwaltungsvorschrift
WHO	Weltgesundheitsorganisation
ZIV	Zweirad-Industrie-Verband

## Bildnachweis

### **plan & rat, Büro für kommunale Planung und Beratung**

Deckblatt

Seite 31

Seite 68

Seite 79

Seite 82

Seite 83

Seite 94

Seite 96

Seite 98

Seite 102

Seite 106

Seite 111

Seite 124

Seite 131

Seite 148

Seite 149

Seite 150

Seite 152

Seite 184

### **Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV-Alrutz GbR**

Seite 54

Seite 55

Seite 56

Seite 57

Seite 58

Seite 59

Seite 60

Seite 61

Seite 63

Seite 71

Seite 76

### **böregio**

Seite 153