



# bewegend

Radverkehr im Landkreis Northeim



## Radverkehrskonzept



# „Auf dem Weg zu einer modernen Fahrradregion“

Vorwort des Landrates vom Landkreis Northeim



In den vergangenen sechs Jahren wurden die Aktivitäten zur Radverkehrsförderung im Landkreis Northeim als ein zentrales Thema intensiviert. Auf der Basis des Radwegegesamtkonzeptes aus dem Jahr 2000, welches sich ausschließlich auf Wegeverbindungen konzentriert hatte, wurden zahlreiche Baumaßnahmen und Radwegeoptimierungen umgesetzt. Radverkehrsförderung jedoch bedeutet wesentlich mehr, als nur Radwegesbau.

Zunächst lag die Konzentration aller Maßnahmen auf den touristischen Radfernwegen im Kreisgebiet, um den Fahrradtouristen einen angenehmen Aufenthalt in unserer Region zu ermöglichen und die Leistungsträger im Rahmen der Wirtschaftsförderung zu unterstützen. Parallel hierzu wurden Themenradrouten im Kreisgebiet entwickelt, die vorrangig für Freizeit und Naherholung, aber auch für Tagestouristen zur Verfügung stehen.

Aus der Situation heraus entstanden im Landkreis Northeim eine Vielzahl von Projekten unterschiedlichster Strahlkraft mit dem Ziel, den Radverkehr in seiner gesamten Breite zu fördern. Von verbesserten Abstellanlagen bis hin zu Forschungsprojekten mit bundesweiter Bedeutung können wir mittlerweile über die Kreisgrenzen hinaus einen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs leisten.

Moderne Radverkehrsförderung bedeutet für mich Fortschritt in fast allen Bereichen des täglichen Lebens, sei es Gesundheitsförderung, Umweltschutz, Mobilitätsförderung und -erziehung, Tourismus- und Wirtschaftsförderung sowie die Berücksichtigung aller sozialen Komponenten.

Es war an der Zeit, alle Aktivitäten und Einzelprojekte im Landkreis Northeim zusammenzufassen und ein externes gutachterliches Meinungsbild hierüber sowie Handlungsempfehlungen für die künftige Entwicklung einzuholen. Unter Zustimmung aller Fraktionen des Northeimer Kreistages habe ich daher das folgende Radverkehrskonzeptes in Auftrag gegeben, dessen Ziel es sein soll, den künftigen Weg hin zu einer modernen „Fahrradregion Landkreis Northeim“ zu ebnen.

**Michael Wickmann**

Landrat Landkreis Northeim

# Inhalt



|           |                                                                                          |           |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b>  | <b>Ausgangslage und Zielsetzung</b>                                                      | <b>06</b> |
| <b>2</b>  | <b>Gründe zur Förderung des Radverkehrs</b>                                              | <b>08</b> |
| <b>3</b>  | <b>Zielgruppe Radfahrer und -touristen</b>                                               | <b>10</b> |
| <b>4</b>  | <b>Radverkehrsinfrastruktur</b>                                                          | <b>12</b> |
| 4.1       | Netzplanung                                                                              | 12        |
| 4.2       | Arbeitsschritte für die Netzplanung                                                      | 14        |
| 4.3       | Wegweisung                                                                               | 15        |
| 4.4       | Radverkehrsanlagen                                                                       | 17        |
| 4.5       | Abstellanlagen                                                                           | 22        |
| 4.6       | Fahrradverleih                                                                           | 25        |
| 4.7       | Handlungsempfehlungen zur Radverkehrsinfrastruktur                                       | 27        |
| <b>5</b>  | <b>Verkehrssicherheitsarbeit</b>                                                         | <b>30</b> |
| 5.1       | Mobilitätserziehung                                                                      | 31        |
| 5.2       | Mobilitätsbildung                                                                        | 33        |
| 5.3       | Handlungsempfehlungen zur Verkehrssicherheitsarbeit                                      | 34        |
| <b>6</b>  | <b>ÖPNV und Fahrrad</b>                                                                  | <b>36</b> |
| 6.1       | Vorteile der Kooperation von ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) und Fahrrad          | 36        |
| 6.2       | Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und Bushaltepunkten                                    | 36        |
| 6.3       | Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV                                                            | 37        |
| 6.4       | Handlungsempfehlungen                                                                    | 38        |
| <b>7</b>  | <b>Fahrradtourismus</b>                                                                  | <b>40</b> |
| 7.1       | Anforderungen an den Fahrradtourismus                                                    | 41        |
| 7.2       | Mountainbike- und Rennradrouten                                                          | 42        |
| 7.3       | Länderübergreifendes Bundespilotprojekt D-Route 3 mit eigenen Maßnahmen                  | 43        |
| 7.4       | Elektromobilität                                                                         | 44        |
| 7.5       | Zertifizierung                                                                           | 45        |
| 7.6       | Handlungsempfehlungen für den Fahrradtourismus                                           | 47        |
| <b>8</b>  | <b>Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit</b>                                           | <b>52</b> |
| 8.1       | Netzwerke für den Radverkehr                                                             | 52        |
| 8.2       | Öffentlichkeitsarbeit für die Förderung des Radverkehrs                                  | 53        |
| 8.3       | Fahrradportal des Landkreises: Fahrrad-Navigator und Controlling der Mängel              | 54        |
| 8.4       | Bürgerbefragung zum Radverkehr                                                           | 54        |
| 8.5       | Handlungsempfehlungen für die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr | 56        |
| <b>9</b>  | <b>Fazit</b>                                                                             | <b>57</b> |
| <b>10</b> | <b>Anhang</b>                                                                            | <b>60</b> |



Europa-Radweg R1 im Landkreis Northeim:  
Radtouristen auf dem Hengstauzüchtgestüt Hunnesrück.



# 1 Ausgangslage und Zielsetzung

Das zu erarbeitende Radverkehrskonzept für den Landkreis Northeim soll dazu dienen, dass die vielen Einzelprojekte und Aktivitäten konzeptionell verbunden werden. Grundgedanke dieser Untersuchung ist es, die vielfältigen Potenziale zwischen dem Alltagsradverkehr und dem Fahrradtourismus im Landkreis Northeim herauszustellen und deren Zusammenhänge zu verdeutlichen. Neben einer Bestandsaufnahme enthält der Bericht Vorschläge und Handlungsempfehlungen, wie der Radverkehr im Landkreis Northeim weiterhin gefördert werden kann. Neben der Verbindung von ÖPNV und Fahrrad und der Verkehrssicherheit, wird auch die Öffentlichkeitsarbeit betrachtet. Im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit wurde eine Befragung von 197 Bürgern des Landkreises Northeim organisiert. So konnten das Verhalten und die Wünsche der Rad fahrenden Bewohner sowie Schwachstellen in der Radverkehrsinfrastruktur ermittelt werden.



Abb. 1: Der Landkreis Northeim mit seinen Gemeinden.



Beliebtes Ziel für Radfahrer und Naturfreunde:  
Beobachtungsstand an der Leine bei Hollenstedt.

Folgende Besprechungstermine wurden im Erarbeitungsprozess des Radverkehrskonzeptes Northeim wahrgenommen:

| Datum          | Institution / Gesprächspartner                                   | Thema des Gesprächs                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 23. Juni 2011  | Landkreis Northeim, Herr Gröbel                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Radwegeplanungen</li> <li>• Fahrradfreundliche Schule</li> <li>• MTB- Netz, Rennradrouten</li> <li>• Bauliche Mängel</li> <li>• Wiebkes Milchhaus</li> <li>• Fragebögen zum Radverkehr im Landkreis</li> </ul>                                                                |
| 23. Juni 2011  | Wiebkes Milchhaus                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bericht über Besucheranzahl</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                        |
| 27. Juni 2011  | Naturpark Solling-Vogler, Herr Hapke                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Themenrouten im Naturpark</li> <li>• Mountainbike- Routen, Parcours</li> <li>• E-Bike-Routen</li> </ul>                                                                                                                                                                       |
| 28. Juni 2011  | Rhumetalschule, Herr Passian                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekt „Sichere Schul(rad)wege“</li> <li>• Projekt „Fahrradfreundliche Schule“</li> <li>• Bereits stattgefundenen Aktionen, geplante Aktionen</li> <li>• Einbindung Thema Rad in den Schulunterricht</li> <li>• Fahrradwerkstatt</li> <li>• Mountainbike-Parcours</li> </ul> |
| 15. Juli 2011  | Jury-Mitglieder des Wettbewerbs, Experten des Landkreis Northeim | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Teilnahme an der Präsentation des Landkreises Northeim im Rahmen des Wettbewerbes „Fahrradfreundliche Kommune“ in Niedersachsen</li> </ul>                                                                                                                                    |
| 24. Aug. 2011  | Stadt Einbeck, Frau Wandrey, Einbeck Marketing, Herr Linne       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes für die Kernstadt 2006</li> <li>• Gefahrenstellen in der Stadt</li> <li>• Maßnahmen in den nächsten Jahren</li> <li>• Masterplan Einbeck</li> <li>• Bedeutung des Fahrradtourismus</li> </ul>                                         |
| 26. Aug. 2011  | ADFC, Kreisverband Northeim, Herr Ziebarth                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Radwegekonzept 1999</li> <li>• Zukünftige Vorstellung des Radverkehrs im Landkreis</li> </ul>                                                                                                                                                                                 |
| 27. Sept. 2011 | Landkreis Northeim, Herr Gröbel                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abgabe des Zwischenberichtes</li> <li>• Besprechung weiterer Themen</li> </ul>                                                                                                                                                                                                |
| 06. Dez. 2011  | Wirtschaftsausschuss des Landkreises Northeim                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Präsentation der Handlungsempfehlungen und Diskussion</li> </ul>                                                                                                                                                                                                              |
| 07. Dez. 2011  | 6. Fahrradkonferenz des Landkreises Northeim                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Präsentation der Handlungsempfehlungen und Diskussion</li> </ul>                                                                                                                                                                                                              |
| 15. Febr. 2012 | Landkreis Northeim                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abgabe und Besprechung des Endberichtes (Entwurf)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                  |
| 04. April 2012 | Landkreis Northeim                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abgabe und Besprechung des Endberichtes (2. Entwurf)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                               |
| 27. Juni 2012  | Landkreis Northeim                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abgabe und Besprechung des Endberichtes (3. Entwurf)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                               |

# 2 Gründe zur Förderung des Radverkehrs

Mobilität und Umweltschutz stellen zwei der wichtigsten Aufgaben für Landkreise und Kommunen dar, die heute und zukünftig auf der Agenda stehen. Das Fahrrad als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel steht hierbei im Mittelpunkt. Doch neben dem Aspekt der emissionslosen Fortbewegung gibt es noch weitere Argumente, die eine verstärkte Investition in Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs rechtfertigen:

- Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel für (fast) jedermann. Fast jeder kann Rad fahren.
- Über 80 % der Haushalte in Deutschland verfügen über mindestens ein Fahrrad.
- Viele Menschen sind auf die Nutzung des Fahrrads angewiesen.
- Eine fahrradfreundliche Verkehrsumwelt erleichtert den Zugang von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen zum Fahrradverkehr.
- Bis etwa 5 km stellt der Radverkehr die kostengünstigste und schnellste Mobilitätsvariante der Verkehrsförderung für Kommunen dar.
- Die Investitionskosten für den Radverkehr liegen bei deutlich weniger als 10 % der Kosten für gleich lange Straßen für den Autoverkehr.
- Innerstädtischer Radverkehr ist bei gleichen Reisezeiten die günstigere Alternative für Kommunen im Vergleich zum ÖPNV. Rad fahren spart Zeit und Geld. Im innerstädtischen Verkehr ist das Fahrrad dem Auto zeitlich oft überlegen.
- Bike & Ride-Plätze erweitern den Einzugsbereich von ÖPNV-Haltestellen auf etwa drei Kilometer im Vergleich zum fußläufigen Einzugsbereich von 500 m.
- Die Verlagerung von Kurzstrecken vom PKW auf das Rad entlastet nicht nur die Umwelt, sondern auch die Straßen und den Parkraum.
- Radverkehr verbessert den Ablauf des Wirtschaftsverkehrs und erhöht die Erreichbarkeit der Zentren für Menschen, die das Rad nicht nutzen können.
- In traditionellen Fahrradregionen wie Münster oder Borken erreicht der Anteil des Radverkehrs über 30 %.
- Der Fahrradtourismus trägt schon heute in einigen Regionen erheblich zur Wertschöpfung bei. Nach der Grundlagenuntersuchung zum Fahrradtourismus Deutschland aus

dem Jahr 2009 geben diese Fahrradtouristen durchschnittlich 60-70 Euro pro Person und Tag aus.

- Im Münsterland z.B. entfällt ein Drittel der jährlich mehr als 3 Mio. Übernachtungen auf den Fahrradtourismus.
- Die Förderung des Radverkehrs leistet einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Der niederländischen Forschungseinrichtung CE Delf zufolge leisten Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur einen höheren Beitrag zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen als Investitionen zur Verflüssigung des Kfz-Verkehrs.
- Neben den Aspekten der Mobilität und des Umweltschutzes zählen auch der gesundheitliche Aspekt und damit die Ersparnisse für das Gesundheitssystem. In Dänemark fand man heraus, dass 30 Minuten Radfahren am Tag das Erkrankungsrisiko um 40 % senkt. Einer finnischen Studie nach bringen Investitionen in Radverkehrsanlagen pro aktiven Radfahrer jährlich 1200 Euro.
- Eine verbesserte Gesundheit und ein höheres subjektives Wohlbefinden kommen auch den Arbeitgebern zugute.
- In Betrieben, die die Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg unterstützen, sank die Zahl der Krankheitstage der Rad fahrenden Mitarbeiter um die Hälfte.
- Wo mehr Mitarbeiter mit dem Rad zur Arbeit kommen, können unter Umständen PKW-Parkflächen reduziert und Platz für Betriebserweiterungen gewonnen werden. Auf einem Autoparkplatz können bis zu zehn Fahrräder abgestellt werden.

Der Radverkehr kann aber nur dann effektiv und kostengünstig gefördert werden, wenn die Förderung systematisch und konsequent geschieht. Hierbei bedarf es des zielgerichteten Zusammenspiels aller verhaltensprägenden Faktoren, indem diese sowohl in ein räumlich umgreifendes Entwicklungskonzept als auch in ein Gesamtmobilitätskonzept integriert werden.

Die ganzheitliche Förderung des Radverkehrs umfasst drei gleichberechtigte Faktoren :

- Die **Infrastruktur** bildet den Grundbaustein und schafft alle Voraussetzungen für ein sicheres und komfortables Radfahren. Dazu gehören alle Führungs- und Sicherungselemente, die zu einem zügigen und angenehmen Vorwärtkommen

beitragen, sowie sichere und komfortable Fahrradabstellanlagen am Start und Ziel der Fahrt. Auch eine touristische Infrastruktur entlang eines touristischen Radweges ist von großer Bedeutung (z. B. mit Bett & Bike-Betrieben)

- Die **Information** stellt eine weitere zentrale Komponente dar. Radverkehrsförderung will eine Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bürger erreichen, indem Wege vermehrt mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurückgelegt werden. Die Bürgerinnen und Bürger, aber auch die Fahrradtouristinnen und Fahrradtouristen werden mittels gängiger Medien (Internet, Printmedien, Karten) kontinuierlich über die umfangreichen Vorteile des Radfahrens und die verbesserten Rahmenbedingungen wie z. B. neue Routen, ein verbessertes Serviceangebot oder Veränderungen innerhalb der Rechtsetzung, speziell der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) informiert.
- Die **Kommunikation** zwischen den Akteuren in Politik, Verwaltung, Tourismus sowie den Bürgerinnen und Bürgern bildet den zentralen Schlüsselfaktor, vor allem bei der Entwicklung von zielgruppenorientierten Angeboten im Alltags- und Freizeitradverkehr. In der Kommunikation müssen Zuständigkeiten für die Förderung des Radverkehrs und finanzielle Rahmenbedingungen klar geregelt sein.

Der Landkreis Northeim hat eine Reihe dieser Potenziale für die Radverkehrsförderung zu bieten. Besonders hervor-

zuheben sind die Mittelzentren Einbeck, Bad Gandersheim, Northeim und Uslar. Durch die Lage an den Radfernwegen Europaradweg R 1 und Leine-Heide Radweg besitzen die Stadt Einbeck und die Gemeinde Kreensen ein großes radtouristisches Potenzial, dass noch stärker entwickelt werden kann. Diese radtouristischen Vorteile bestehen auch für die Städte Bad Gandersheim (Europaradweg R 1/Skulpturenweg) und Northeim (Leine-Heide Radweg/Rhume-Leine-Erlebnispfad). Der Landkreis Northeim engagiert sich aktiv innerhalb des länderübergreifenden Bundespilotprojektes D-Route 3 (zugleich der Europaradweg R 1). Zu erwähnen ist noch die Nebenroute des Weserradweges, die durch den Landkreis Northeim verläuft.

Der Radverkehr im Landkreis Northeim soll weiter gefördert werden, um den Radverkehrsanteil in den nächsten Jahren zu steigern. In der folgenden Tabelle 1 liegt der geschätzte Radverkehrsanteil bei 5 bis 10 % im Landkreis und liegt damit unter dem Durchschnittswert der Bundesrepublik Deutschland und Niedersachsens. Bis zum Jahr 2020 soll der Radverkehrsanteil in Northeim auf 15 % gesteigert werden.

Aus der Tabelle 2 kann der Ausbauzustand an klassifizierten Straßen entnommen werden. Dieser liegt im Landkreis Northeim durchschnittlich bei 16,5 %. Dieser Ausbau soll in den nächsten Jahren weiter verstärkt werden.

|                    | Jahr                | Radverkehrsanteil in % |
|--------------------|---------------------|------------------------|
| Bundesweit         | 2002                | 9                      |
| Bundesweit         | 2008                | 10                     |
| Niedersachsen      | 2008                | 15                     |
| Landkreis Northeim | 09/2011 (geschätzt) | 5-10                   |

Tabelle 1: Radverkehrsanteil im Vergleich.

Quelle: infas, DLR: Ergebnisbericht Mobilität in Deutschland 2008. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, S. 44 sowie Landkreis Northeim: Bewerbung um den Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune“ in Niedersachsen 2011, S. 11

|                 | Straßentyp    | Länge in km | Radweglänge in km | Ausbauzustand |
|-----------------|---------------|-------------|-------------------|---------------|
| Northeim (2011) | Bundesstraßen | 184,7       | 74,7              | 40,4%         |
|                 | Landesstraßen | 173,4       | 22,0              | 12,7%         |
|                 | Kreisstraßen  | 420,0       | 31,4              | 7,8%          |
|                 | Gesamt        | 778,0       | 128,0             | 16,5%         |

Tabelle 2: Ausbaustandard der klassifizierten Straßen im Landkreis Northeim.

Quelle: Landkreis Northeim (Hrsg.) 2011: Bewerbung um den Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune“ in Niedersachsen 2011, Northeim, S. 14

# 3 Zielgruppe Radfahrer und -touristen

## Glücklich sind Radfahrer und -touristen , wenn...

- die Beschilderung durchgängig gut lesbar und mit Ortsangaben in km, verständlichen Logos und der Bezeichnung der Route versehen ist.
- eine gute Wegequalität geboten wird, d.h. auf eine gut befahrbare Oberflächenbeschaffenheit und eine ausreichende Breite von mind. 2 m (ideal 2,5 m) geachtet wird. Hindernisse in Form von Treppen oder Pollern sind zu vermeiden.
- die Routen entlang interessanter und abwechslungsreicher Strecken geführt werden. Eine Routenführung entsprechend des Themas, des Namens der Route ist besonders für Fahrradtouristen von Bedeutung. Alltagsradfahrer legen Wert auf eine kurze und direkte Führung zum Ziel. Eine verkehrssichere und verkehrsarme Streckenführung ist für beide Gruppen wichtig.
- eine hochwertige Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist. Für Radtouristen könnte dies in Form von Schutzhütten, Rastplätzen und fahrradfreundlichen Gastronomien und Übernachtungsmöglichkeiten sein. Sichere Abstellanlagen schätzen sowohl Fahrradtouristen als auch Alltagsradler.
- eine Verbindung zum ÖPNV geschaffen wird. Für Fahrradtouristen ist die Anbindung an den ÖPNV und eine Fahrradmitnahme in Bus und Bahn interessant, um Streckenabschnitte einer Rundtour oder die An- und Abreise zu einer Streckentour mit dem Rad zu erleichtern. Alltagsradlern dagegen ist eine sichere Abstellmöglichkeit an Bushaltestellen oder dem Bahnhof wichtig. So erhalten sie die Möglichkeit, anstatt des Autos, das Rad z.B. für die Fahrt zum Bahnhof zu nutzen.
- eine gute Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktung betrieben wird. Dazu zählen z.B. Kartenmaterial und der Internetauftritt.
- Wert auf Qualitätsmanagement gelegt wird, um ein vorhandenes Radwegenetz stetig weiter zu entwickeln und zu pflegen.



Mountainbiker im Solling.



Unterwegs auf dem Europaweg R1:  
Radtouristen in Bad Gandersheim.

# 4 Radverkehrsinfrastruktur

## 4.1 Netzplanung

Bei der Planung von Radverkehrsnetzen ist es wichtig, ein flächendeckendes System von Verbindungen zu schaffen. Das Radverkehrsnetz soll den Alltags- und Freizeitradverkehr berücksichtigen und schnelle, sichere, bequeme, aber auch schöne Wege zum Ziel schaffen. Als Grundlage für eine Radverkehrsnetzplanung werden Quell- und Zielanalysen durchgeführt. Ziele des Radverkehrs können die Innenstadt mit den Versorgungs- und Dienstleistungszentren, Gebiete mit

Arbeitsplatzkonzentration (z.B. Gewerbegebiete und Krankenhäuser), Schulen, sowie kulturelle oder touristische Ziele und Sport- und Freizeiteinrichtungen sein. Die Wohnstandorte werden als Quelle betrachtet. Bei der Netzplanung ist auch auf die heterogene Zusammensetzung der Nutzergruppen, wie Kinder und Jugendliche, ältere Menschen, Radler mit Kindersitz oder Anhänger, zu achten.

| Anforderung                                | Alltagsradfahrer aus dem ländlichen Raum |            |                 | Rad-touristen | Sportrad-fahrer | Mountain-biker |
|--------------------------------------------|------------------------------------------|------------|-----------------|---------------|-----------------|----------------|
|                                            | Kinder / Jugendliche                     | Erwachsene | Ältere Menschen |               |                 |                |
| soziale Sicherheit                         | ●                                        | ●          | ●               | ○             |                 |                |
| Trennung vom Kfz-Verkehr                   | ●                                        | ○          | ●               | ●             |                 | ○              |
| geringe Umwege                             | ●                                        | ●          | ○               |               |                 |                |
| ebene, gut befestigte Oberflächen          | ●                                        | ●          | ●               | ○             | ●               |                |
| zweispurig befahrbar (z.B. durch Anhänger) |                                          | ●          | ○               | ●             |                 |                |
| landschaftliches Erlebnis                  |                                          |            |                 | ●             |                 | ○              |
| hohe Fahrgeschwindigkeit                   |                                          |            |                 |               | ●               |                |
| unbefestigte Trassen                       |                                          |            |                 |               |                 | ●              |
| Steigungs- und Gefällestrassen             |                                          |            |                 |               |                 | ●              |
| Wegweisung                                 | ○                                        | ○          | ○               | ●             |                 | ●              |
| ● = sehr wichtig, ○ = anzustreben          |                                          |            |                 |               |                 |                |

Abb. 2: Anforderungen an das Radwegenetz (Quelle: FGSV 2002, S. 6).

### Netze des Alltagsverkehrs

Zu den Wegen des alltäglichen zielorientierten Radverkehrs zählen insbesondere

- Arbeitswege
- Schul- und Ausbildungswege
- Einkaufs- und Versorgungswege
- Zielorientierte Freizeitwege (z. B. ins Kino, zum Stadion).

Die wesentlichen Grundanforderungen für diese Wege des Alltagsradverkehrs sind

- Verkehrssicherheit
- Umwegfreiheit
- Soziale Sicherheit
- Zügiges Vorankommen.

Notwendig ist deshalb ein möglichst dichtes, flächendeckendes Netz. In städtischen Räumen werden sich die Wege der Nutzergruppen zumeist überlagern.

### Netze des freizeitorientierten Radverkehrs

Bei der Planung von freizeitorientierten Netzen sollte ein besonderer Wert auf die folgenden Kriterien gelegt werden (siehe auch Kap. Fahrradtourismus):

- gut befahrbare Wege, möglichst frei vom starken Kfz-Verkehr,
- einen Verlauf durch reizvolle Landschaft bzw. interessante Städte
- eine nutzerorientierte Routen-Wegweisung.

Insbesondere im ländlichen Raum sollte die Netzgestaltung nach Möglichkeit die Anforderungen des alltags- und freizeit-orientierten Verkehrs berücksichtigen, um die gegenseitigen Synergieeffekte nutzen zu können.

### Kriterien für die Einrichtung eines Basisnetzes

Im Idealfall werden Radrouten vom Kfz-Verkehr getrennt. Sollte dies nicht möglich sein, sollte die tägliche Verkehrsbelastung bei Mischverkehr 2.500 Kfz pro Tag (DTV) nicht überschreiten. Zusätzlich sind dann geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (z.B. Tempo 70 als Höchstgeschwindigkeit) notwendig.

Bei der Netzplanung sollten von vornherein landschaftliche Erlebnisse und Sehenswürdigkeiten sowie attraktive Haltepunkte und Ausflugsziele eingebunden werden.

Bei der Planung der Radrouten sollte drauf geachtet werden, dass sie familienfreundlich sind, das heißt, eine Mindestbreite von 2,5 m ist anzustreben, um z.B. das Fahren mit einem Kinderanhänger zu ermöglichen. Schmalere Radwege sollten nur in Ausnahmefällen oder auf kurzen Abschnitten, z.B. aufgrund von baulichen Gegebenheiten (z.B. Brücken und Stegen) eingesetzt werden. Bei der Nutzung von land- und forstwirtschaftlichen Wegen ist auf eine ganzjährige Befahrbarkeit zu achten. Um das Fahren, besonders mit Kindern nicht allzu sehr zu erschweren, ist von Strecken mit einer Steigung von über 6% abzuraten. Allerdings sind kurze Schiebestrecken vertretbar, wenn es sich dabei um landschaftlich schöne Strecken handelt.

Auch innerhalb von Ortsdurchfahrten ist eine sichere Führung und Querung der Straße zu ermöglichen. Dies kann z.B. durch die Querung an Lichtsignalanlagen oder Zebrastreifen erfolgen. Die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel erleichtert die An- und Abreise mit dem Rad und ermöglicht auch Streckentouren.

Bei der Weiterentwicklung des Basisnetzes sollten die in diesem Kapitel dargestellten Kriterien an diesem Netz überprüft werden.



Abb. 3: Basisnetz des Landkreises Northeim (Stand 3/2011).

Quelle: Landkreis Northeim: Bewerbung um den Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune“ in Niedersachsen 2011, S. 12-13

## 4.2 Arbeitsschritte für die Netzplanung

**Quellen und Ziele des Radverkehrs** sind in der Regel die Wohnstandorte in Städten und Gemeinden sowie Ausbildungsstätten, Arbeitsplätze, Einkaufs- und Versorgungszentren, Freizeitziele und bedeutende kulturelle Einrichtungen oder die Verknüpfungsstellen mit dem ÖPNV.

Aus den idealtypischen, d. h. weitgehend geradlinigen Verbindungen zwischen Quellen und Zielen ergibt sich ein **Wunschliniennetz**. Zunächst sollte durch die Verbindung der für den Radverkehr besonders wichtigen Quellen und Ziele ein Netz übergeordneter Wunschlinien gebildet werden, das anschließend weiter verdichtet wird. Berücksichtigt werden sollten hier bereits Barrieren (wie z. B. Flüsse und andere topographische Gegebenheiten, Autobahnen, Bahnlinien). Innerstädtische Grünzonen, Parkanlagen und Flusssufer ermöglichen sichere Fahrradrouten mit hoher Aufenthaltsqualität. Sinnvoll kann es deshalb sein, die Hauptziele und -quellen auch durch Radwege in den bestehenden Grünanlagen zu vernetzen und diese mit den Netzen des Freizeitverkehrs zu verknüpfen.

Im Rahmen einer **Bestandsaufnahme** sollten die Straßen und Wege neben oder im weiteren Umfeld der Wunschlinien analysiert und auf ihre Eignung (z. B. Beschaffenheit oder

Nutzungskonflikte) und auf bestehende Defizite überprüft werden. Nur wenn die Bestandsaufnahme mit dem Fahrrad durchgeführt wird, können radverkehrsspezifische Detailmängel zuverlässig identifiziert werden. Weitere sinnvolle Bausteine einer Bestandsaufnahme können eine mehrjährig angelegte Unfallanalyse, Zählungen des Radverkehrs und Befragungen von Radfahrern (z. B. von Schülern zu Mängeln auf Schulwegen) sein.

Der Landkreis Northeim verfügt über ein Routennetz, das auf dem Radwegegesamtkonzept von 1999 basiert. Neben den Radwegen entlang der klassifizierten Straßen wurden auch land- und forstwirtschaftliche Wege in die Planung mit einbezogen. Das Augenmerk sollte vor allem auf die Sicherheit der Radrouten gelegt werden.

Aufgrund des Zustands des Routennetzes müssen noch Radverkehrsanlagen entlang klassifizierter Straßen gebaut werden. Durch die baulastübergreifende Planung soll das Schließen vorhandener Netzlücken vereinfacht werden.

Seit 2008 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) Geschäftsbereich Gandersheim dabei, alle vorhandenen Lückenschlüsse zu beheben.

### Best-Practice-Beispiel aus anderen Regionen

#### Kombination eines Freizeit- und Alltagsnetzes

Im innerstädtischen Bereich ist es wichtig, dass die Freizeitradrouten auch für den Alltagsradverkehr genutzt werden können. Dieses ist bei der Weiterentwicklung des Alltags- und Freizeitnetzes im Landkreis Northeim zu beachten. Wege des alltäglichen zielorientierten Radverkehrs wie Arbeitswege, Einkaufs- und Versorgungswege werden mit Freizeitzielen kombiniert. Die Grundanforderungen für diese Wege wie Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit, zügiges Vorankommen, gut befahrene Wege und möglichst frei vom starken Kfz-Verkehr sollen ebenfalls berücksichtigt werden (siehe Kartenausschnitt von Hannover). In dem zweiten Beispiel ist im ehemaligen Landkreis Wernigerode das Mountainbikenetz mit dem Freizeitnetz der Stadt sinnvoll kombiniert worden. Außerdem führen einzelne Routen durch die Stadt und können dadurch auch als Streckenverbindung für den Alltagsradverkehr genutzt werden. Im Bereich des Naturparks Solling-Vogler soll das Freizeitnetz in das Alltagsnetz integriert werden.

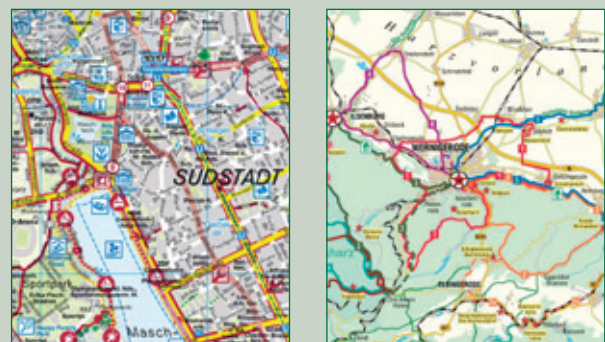


Abb. 4: Karten des Freizeit- und Alltagsnetzes der Stadt Hannover (links) und des Mountainbike- und Freizeitnetzes im Harz um Wernigerode (rechts).

Quelle: Hannover Marketing und Tourismus GmbH 2010: Hannover erfahren, Hannover; Stadt Wernigerode 2004: Radwandern & Mountainbiken, Wernigerode

### 4.3 Wegweisung

Die FGSV-Wegweisung wurde 2005 zunächst für die Radfernwege im Landkreis Northeim eingeführt. Es folgte die Beschilderung verschiedener Themenradwege und einzelne Konzepte für einige Städte und Gemeinden (z. B. für die Stadt Einbeck).

In naher Zukunft wird die Umsetzung für drei weitere Stadt- und Gemeindegebiete abgeschlossen. Gesteuert werden die gesamte Planung, sowie die Katasterbearbeitung zentral von der Kreisverwaltung.

Der ADFC-Kreisverband übernimmt in Abstimmung mit der Kreisverwaltung und den Kommunen vor Ort ehrenamtlich die Kontrolle.

Wie in Abb. 5 und 6 zu sehen ist, sind die Wege im Landkreis Northeim nach den Richtlinien des FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) ausgeschildert worden. Im Landkreis Northeim sollten nach dieser Festlegung die Radwege weiter ausgeschildert werden.



Abb. 5: Wegweiser am Bahnhof Kreiensen mit Hinweis zu den Radfernwegen.



Abb. 6: Wegweiser mit Hinweis zum Rundweg Kirchen und Kapellen.

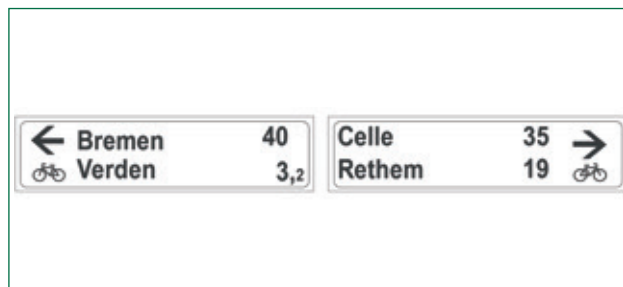
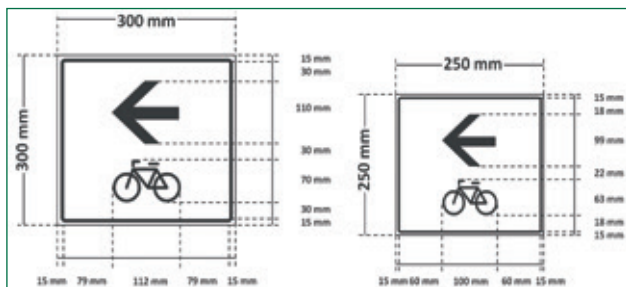


Abb. 7: Ortseingangsschild (geplant).



Abb. 8: Infotafeln Europaradweg R1 / D-Route 3.

Quelle: Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz 2004: Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz, Loseblattsammlung, Koblenz



Zwischenwegweiser und Armwegweiser mit Einschubschildern aus Niedersachsen.

Quelle: Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr 2000.



Abb. 9: Leitfaden für die Radwege- und Mountainbikebeschilderung in Anlehnung an die Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 1998; 2. Auflage 2012.

Quelle: ADFC, 2012

Bundesweit setzt sich die grüne Schrift auf weißem Hintergrund durch. Dieses betrifft gerade im Freizeitbereich auch die Mountainbikebeschilderung und wie in der Abb. 9 zu erkennen ist, auch die Ortseingangsschilder.

Aufgrund der vorhandenen Wegweiser im Landkreis Northeim mit roter Schrift auf weißen Hintergrund sollten sich

die Ortseingangsschilder an dem vorhandenen Layout orientieren.

Im Naturpark Solling-Vogler sind die 16 Routen mit grün auf weiß beschildert. MTB-Parcours in diesem Gebiet ergänzen das sportliche Angebot. Das MTB-Netz weist insgesamt 760 km auf.

## Best-Practice-Beispiel aus dem Landkreis Northeim

### Umleitungsbeschilderung und Hinweisschild

Der Landkreis Northeim verfügt bereits über zwei Varianten der Umleitungsbeschilderung für Radfahrer. Das eine Konzept sieht eine vollständige Sperrung der offiziellen Radstrecke vor und leitet die Radfahrer durch Zwischenwegweiser mit der Aufschrift „Umleitung“ auf eine Ausweichstrecke. Ein anderes Konzept sieht von der Sperrung der offiziellen Strecke ab und schlägt stattdessen eine Alternativroute vor, die weniger befahren ist. Da zum Teil auf Strecken die von Baumaßnahmen betroffen sind, zeitweise mit hohem Verkehrsaufkommen zu rechnen ist und ein straßenbegleitender Radweg nicht immer die Regel ist, ist auf dieser Strecke das Risiko für Radfahrergruppen besonders hoch. In der Praxis stellte sich heraus, dass die Radfahrer zu den Hauptverkehrszeiten oder wenn sie im Gruppenverband

unterwegs sind, die Alternativroute wählen. Dieses Konzept der Umleitung wurde sowohl vom ADFC, als auch im Nationalen Radverkehrsplan als positiv bzw. als Praxisbeispiel genannt.

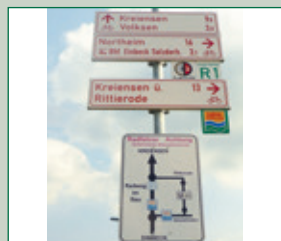


Abb. 10: Umleitungsbeschilderung am Europaradweg R1/D-Route 3 und Leine-Heide-Radweg.



Abb. 11: Hinweisschild für Radfahrer.

## 4.4 Radverkehrsanlagen

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA, Ausgabe 2010) bilden den straßenbautechnischen Rahmen und stellen die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen dar. Die ERA ergänzen und vertiefen die maßgeblichen planerischen und entwurfstechnischen Richtlinien, insbesondere die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt, Ausgabe 2006) und die Richtlinien für die „Anlage von Landstraßen“ (RAL). Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) bilden die verkehrsrechtlichen

Rahmenbedingungen zur Regelung des Radverkehrs. Die anzustrebenden Regelbreiten nach der ERA geben die Breiten für den gebauten Verkehrsraum ohne seitliche Sicherheitsräume an und gewährleisten, dass die Radfahrer auf dem Radweg überholen können. Demgegenüber verstehen sich die in Kapitel „Beschilderung der Radverkehrsanlagen“ genannten Mindestmaße nach StVO als Verkehrsraum einschließlich der seitlichen, von Hindernissen freien lichten Räume und entsprechen der Untergrenze, nach der eine Radwegebenutzungspflicht gegebenenfalls noch vertretbar sein kann.

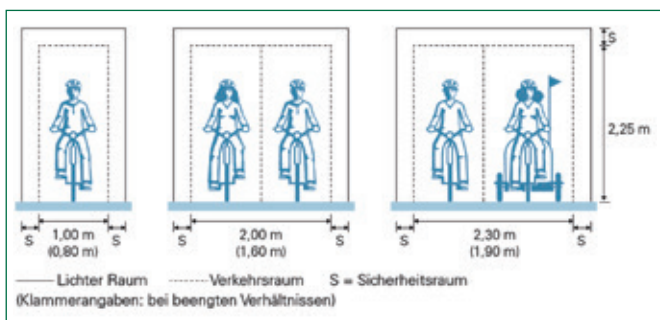


Abb. 12: Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs (aus ERA 2010).  
Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2010, Köln

### Radverkehrsanlagen innerorts

Für Radverkehrsanlagen innerorts werden drei Gruppen von Führungsformen des Radverkehrs unterschieden, denen jeweils bestimmte Arten von Radverkehrsanlagen zugeordnet

werden. Dargestellt sind auch Kriterien, die bei der Wahl einer geeigneten Radverkehrsführung berücksichtigt werden müssen.

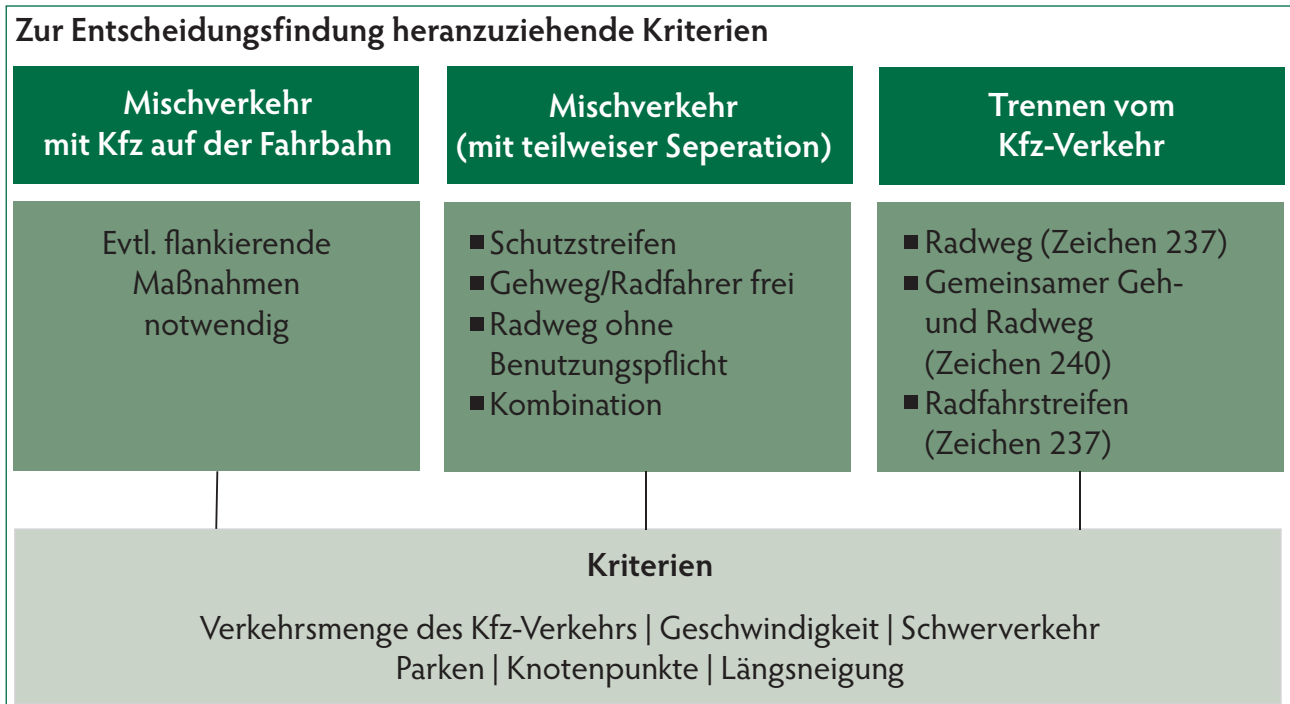


Abb. 13: Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen.  
Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2010, Köln

Für die Planung von Radverkehrsanlagen kann bei der Vorauswahl der Führungsform die Kfz-Belastung und die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Straße herangezogen werden. Auf einer Straße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h ist allein aufgrund der geringen Geschwindigkeitsunterschiede der Mischverkehr auf der Fahrbahn die

regelmäßige Lösung. Bei Straßen innerorts mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h sind bei der Radverkehrsführung die Sicherheitsfragen infolge hoher Geschwindigkeitsdifferenzen besonders zu gewichten. In der Folge werden getrennte Führungen der Verkehrsteilnehmer bereit zu stellen sein.

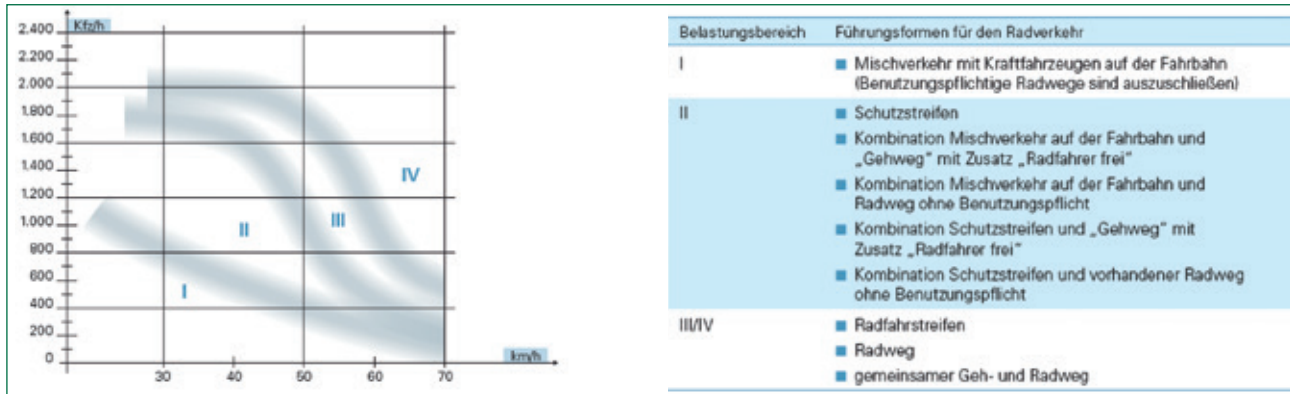


Abb. 14: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen.

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2010, Köln

### Radverkehrsanlagen im Einrichtungsverkehr

Baulich angelegte Radwege verbinden objektive Sicherheit und subjektives Sicherheitsgefühl gut miteinander. Voraussetzung dafür ist, dass sie – unter Beachtung der Belange des Fußgängerverkehrs – in anforderungsgerechter Qualität in den Straßenquerschnitt eingebunden sind. Es gibt benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige bauliche Radwege. Bauliche Radwege müssen sich selbsterklärend von

den anderen Verkehrsflächen abgrenzen.

Folgende Grundsätze sollten beachtet werden:

- Regelbreite nach ERA: 2,00 m (Mindestbreite 1,60 m)
- Sicherheitstrennstreifen zum fließenden bzw. ruhenden Kfz-Verkehr: 0,75 m (Mindestbreite 0,50 m)
- Gute Sichtbeziehungen an allen Konfliktstellen (Grundstückzufahrten, Knotenpunkte)

### Radverkehrsanlagen im Zweirichtungsverkehr

Wegen der besonderen Gefahren soll innerorts eine Führung des Radverkehrs in Fahrtrichtung links nur in Ausnahmefällen zugelassen werden. Sie kann aber in kurzen, ländlich geprägten Ortsdurchfahrten in der Fortsetzung außerorts geführter Zweirichtungsradwege sinnvoll sein.

Es gibt baulich angelegte Radwege im Zweirichtungsverkehr mit Benutzungspflicht und mit Benutzungsrecht. Für einen Radweg auf der in Fahrtrichtung links gelegenen Seite kann mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ ein Benutzungsrecht eingeräumt werden. Radfahrer können dann sowohl den linken Radweg nutzen als auch auf der rechten Straßenseite die Fahrbahn befahren, z. B. weil sie

dadurch ein zweimaliges Überqueren der Straße vermeiden können.

Folgende Grundsätze sollten beachtet werden:

- Regelbreite nach ERA: 3,00 m (Mindestbreite 2,50 m)
- Sicherheitstrennstreifen zum fließenden bzw. ruhenden Kfz-Verkehr: 0,75 m (Mindestbreite 0,50 m)
- An Knotenpunkten für den Querverkehr grundsätzlich Zusatzzeichen „Radverkehr aus beiden Richtungen“
- Sinnvoll: Zusätzlicher Hinweis durch Piktogramm mit Richtungspfeilen und Roteinfärbung auf der Fahrbahn
- Sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn am Anfang und Ende des Zweirichtungsbetriebes notwendig (VwV-StVO)

## Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind von der Fahrbahn abmarkierte, verkehrsrechtlich angelegte Radwege. Es gibt nur benutzungspflichtige Radfahrstreifen (Zeichen 237 StVO). Sie sind mit Fahrbahnbegrenzungen (Zeichen 295 StVO) in Breitstrich von der Fahrbahn abzugrenzen. Sie dürfen von anderen Fahrzeugen nur zur Querung überfahren werden. Sie bieten aufgrund der guten Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrern und Radfahrern sowie der klaren Trennung von Kfz-Verkehr auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen die Möglichkeit für eine



Abb. 15: Radfahrstreifen in Einbeck.

sichere Radverkehrsabwicklung. Zudem ist der Radverkehr klar vom Fußgängerverkehr getrennt.

Folgende Grundsätze sollten beachtet werden:

- Regelbreite (incl. Markierung) nach ERA: 1,85 m
- Markierung mit durchgezogenem Breitstrich 0,25 m
- Erforderlicher Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz: 0,75 m (Mindestbreite 0,50 m).



Abb. 16: Schutzstreifen in Einbeck.

## Schutzstreifen für Radfahrer

Schutzstreifen sind durch eine Leitlinie (Zeichen 340 StVO) abgegrenzte Bereiche der Fahrbahn zur bevorzugten Nutzung durch den Radverkehr. Ein Befahren der Schutzstreifen durch den Kfz-Längsverkehr – z. B. breite Fahrzeuge wie Lkw oder Busse – ist im Bedarfsfall erlaubt. Der Großteil des Kfz-Verkehrs (insbesondere Pkw) soll jedoch außerhalb der Schutzstreifen abgewickelt werden können.

Folgende Grundsätze sollten beachtet werden:

- Regelbreite nach ERA: 1,50 m (Mindestbreite 1,25 m)
- Markierung mit Schmalstrich: 1 m Strich/ 1 m Lücke und Sinnbild Radfahrer
- Erforderlicher Sicherheitsabstand zu längs parkenden Kfz: 0,50 m (Mindestbreite 0,25 m)
- Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs: max. 50 km/h

Die Mischung von Fuß- und Radverkehr kommt in Betracht, wenn dies auch unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist. Es gibt die Benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige gemeinsame Führungen

mit dem Fußgängerverkehr. Ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zeichen 240 StVO ist benutzungspflichtig.

Je nach Stärke des Fuß- und Radverkehrs soll die Regelbreite 2,50 bis 4,50 m betragen. Zum fließenden bzw. ruhenden Verkehr soll ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m (Mindestbreite 0,50 m) vorhanden sein. Im Zuge von Vorfahrtstraßen sollen Furten markiert werden.

Die Straßenverkehrsordnung StVO sieht Abmarkierungen (Radfahrstreifen und Schutzstreifen) bereits seit 1997 vor. Allerdings nur innerorts können die Straßenverkehrsbehörden in bestimmten Einzelfällen oder allgemeinen Ausnahmen von den Vorschriften über die Straßenbenutzung genehmigen. Die Fahrradschutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften sollen hauptsächlich dem Lückenschluss im Radwegenetz dienen und könnten zur besseren Verbindung zwischen Ortsteilen eingesetzt werden. Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass keine Radverkehrsanlagen gebaut werden müssten. Im Rahmen eines Pilotprojektes sollte der sinnvolle Einsatz der Schutzstreifen außerorts überprüft werden.



Abb. 17: Farblich gekennzeichnete Schutzstreifen in den Niederlanden.



Abb. 18: Öffnung von Einbahnstraßen in Einbeck.



Abb. 19: Radfahrstreifen in Barcelona.



Abb. 20: Beschilderung der Fahrradstraße.

### Fahrradstraßen

Mit Fahrradstraßen steht den Kommunen ein Instrument zur Verfügung, Radverkehr auf wichtigen Routen zu bündeln. Mit dem Verkehrszeichen 244 StVO wird die gesamte Fahrbahn als Sonderweg für Radfahrer ausgewiesen. Hier gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Dadurch muss auf Radfahrer besondere Rücksicht genommen werden. Radfah-

rer dürfen auf Fahrradstraßen nebeneinander fahren. Diese Routen können z. B. attraktive Bestandteile von Hauptverbindungen eines überörtlichen Radverkehrsnetzes sein und eignen sich auch im Zuge wichtiger Schulwege zur Verkehrssicherheit (siehe Abb. 20).

### Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr

Mit der Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung liegen seit Jahren aus vielen Städten gute Erfahrungen vor. Am Beginn und Ende einer Einbahnstraße sind in der Regel markierte Schutzräume sinnvoll, um dem Autoverkehr die Situation zu verdeutlichen.

Folgende Grundsätze sollten beachtet werden:

- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- Zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite mindestens 3,50 m bei Linienbusverkehr oder stärkerem Lkw-Verkehr (kurze Engstellen zulässig)
- Übersichtliche Verkehrsführung

### Radverkehrsanlagen außerorts

Außerorts beeinflussen nachfolgende Kriterien die Entscheidung über die Führungsform einer Radverkehrsanlage:

- Flächenverfügbarkeit bzw. Grunderwerb
- Topographie, Linienführung, Steigungen
- Fahrbahnbreiten
- Stärke und Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs
- Art und Umfang des Radverkehrsaufkommens
- Berücksichtigung der angrenzenden Radverkehrsführungen im Sinne des Planungsprinzips „Kontinuität der Wegeführung“

Insbesondere die Querungen der Kfz-Fahrbahn als potenzielle Konfliktstellen sollen auf das notwendige Maß reduziert werden. An Verkehrsstraßen außerorts ist der baulich angelegte Geh- und Radweg der Regelfall. Radfahrstreifen und Schutzstreifen kommen außerorts v. a. wegen der großen Differenzgeschwindigkeiten zum Kfz-Verkehr nicht in Betracht. Auf Bundes- und Landesstraßen kommt es wegen Ihrer Verkehrsdeutung und Verbindungsfunktion ebenfalls nicht in Betracht, Geschwindigkeitsbeschränkungen anzuordnen, um Einsatzgrenzen für gewollte Radverkehrsführungen zu erreichen. Außerorts sind gemäß ERA 2010 straßenbegleitende Radwege oder gemeinsame Geh- und

Radwege sinnvoll. Gemeinsame Geh- und Radwege weisen nach ERA eine Regelbreite von 2,50 m auf.

In ländlichen Bereichen kann der Radverkehr gemeinsam mit land- und forstwirtschaftlichen Verkehr auf Wirtschaftswegen geführt werden. Um ein gegenseitiges gefahrloses Passieren zu gewährleisten, sollten Wirtschaftswegen mit einer Regelbreite von mindestens 3,00 m ausgeführt werden. Die Oberfläche sollte in der Regel in Asphalt ausgeführt werden. In sensiblen Naturräumen ist eine wassergebundene Decke vertretbar.

Außerorts wie innerorts bergen Knotenpunkte und Einmündungen die größten Verkehrssicherheitsprobleme für den Radverkehr. Daher sind alle Kreuzungen und Einmündungen sicher und fahrradfreundlich zu gestalten. Wesentliche Kriterien sind hier:

- Gewährleistung optimaler Sichtbeziehung zwischen allen Verkehrsteilnehmern, auch in den Abend- und Nachtstunden.
- Kennzeichnung von Konfliktbereichen z. B. durch gezielte Rotfärbung der Radverkehrsführung
- In allen Knotenpunkten ist für radverkehrsrelevante Fahrbeziehungen eine sichere Querungsmöglichkeit anzubieten.

## Best-Practice-Beispiel aus dem Landkreis Northeim

### Pilotprojekt „Fahrradschutzstreifen außerhalb geschlossener Ortslagen“

Durch Fahrradschutzstreifen wird auch außerhalb geschlossener Ortschaften die Wahrnehmung der Fahrradfahrer durch den motorisierten Verkehr verbessert. Im Vergleich zu Radwegen bieten sie ebenfalls Schutz, sind aber in der Herstellung (Markierung ca. 64.000 €/km) und im Unterhalt kostengünstiger. Für den beidseitig angelegten Schutzstreifen von 1,00 m Breite belaufen sich die Kosten auf 51.170 €/km (brutto), bei Schutzstreifen von 1,25 m Breite erhöhen sich die Kosten auf 63.963 €/km (brutto). Anders als beim Radwegbau ist bei der Realisierung von Schutzstreifen kein Planfeststellungsverfahren notwendig. Die Fahrradschutzstreifen sollen in erster Linie zum Lückenschluss des Radwegenetzes führen. Zusätzlich können sie jedoch auch die Anbindung von Gewerbegebieten, Siedlungsbereichen und weiterführenden Schulen unterstützen.

Im Rahmen eines Pilotprojektes „Fahrradstreifen außerhalb geschlossener Ortslagen“ werden probeweise Schutzstreifen angelegt und die Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmer über fünf Jahre evaluiert werden. Zusätzlich zum Landkreis Northeim sollen auch Fahrradschutzstreifen im Landkreis

Grafschaft Bentheim (Niedersachsen), im Landkreis Ludwigslust-Parchim (Mecklenburg-Vorpommern), Rhein-Erft-Kreis (Nordrhein-Westfalen) und Landkreis Ostprignitz-Ruppin (Brandenburg) eingerichtet und erprobt werden.

Als Pilotstrecken im Landkreis Northeim wurde die Kreisstraße K 515 zwischen Erichsburg- Eilensen, und die Gemeindeverbindungsstrecke Albrechtshäuser Weg zwischen Katlenburg und Lindau ausgewählt. Bei den Verbindungen handelt es sich um Straßen mit einer Verkehrsbelastung von weniger als 1500 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden und einem Schwerverkehrsanteil von unter 10%. Die Breite der Schutzstreifen richtet sich nach der Fahrbahnbreite. Die Variante 1 hat eine Breite von mindestens 5,50 m, davon wird auf jeder Fahrbahnseite ein 1,25 m breiter Schutzstreifen angelegt. Die Variante 2 bezieht sich auf eine Mindestbreite von 5,00 m. Hier beträgt die Breite der Schutzstreifen je 1,00 m. Zusätzlich werden Hinweistafeln mit Verhaltenshinweisen für die Verkehrsteilnehmer jeweils am Anfang der Pilotstrecke installiert. Eine Projektevaluierung sowie eine Überwachung des fließenden Verkehrs wird ebenfalls durchgeführt (Stand: 2011).

## 4.5 Abstellanlagen

Ausreichende und geeignete Parkmöglichkeiten sind ein Grundbestandteil der Radverkehrsinfrastruktur. Ein flächendeckendes Angebot von sicheren und komfortablen Fahrradabstellanlagen ist deshalb anzustreben. In Verbindung mit weiteren Serviceeinrichtungen (Reparatur, Information, Bewachung, abschließbare Anlagen mit Gepäckaufbewahrung etc.) entstehen Fahrradstationen, die ein hochwertiges Element der Radverkehrsförderung darstellen.

Folgende Grundsätze sind dabei zu beachten:

- „Wildes“ Parken zeigt den Bedarf von Abstellanlagen auf.
- Eine ausreichende Dimensionierung von Abstellanlagen ist zwingend.
- Je kürzer die Parkzeit, desto näher muss die Abstellanlage am Zielort sein.
- Ruhender Radverkehr darf den Fußgängerverkehr nicht behindern.
- Abstellanlagen sollen vor Diebstahl und Vandalismus schützen.
- Standsicherheit für Abstellanlagen und Fahrrad müssen gewährleistet sein.
- Überwachte Abstellanlagen sind anzustreben.

Analog der Planung von Radverkehrsnetzen ist eine Konzep-

tion und Planung zum Fahrradparken erforderlich. Das Stellplatzangebot soll sowohl räumlich

- Innenstadt (Fußgängerzone)
- Zentrumsnahe Gebiete
- Arbeitsplatzschwerpunkte
- Öffentliche Einrichtungen und Bildungseinrichtungen
- Standorte für Bike + Ride
- Sport- und Freizeiteinrichtungen
- Touristische Sehenswürdigkeiten
- Tourismus-Informationen

als auch nutzerorientiert

- für Bewohner an Wohngebäuden
- für Mitarbeiter, Pendler in Betrieben und an Haltestellen (überdacht und sicher)
- für Kunden bei Geschäften (eingangsnah) und
- für Besucher und Touristen (z. B. mit Gepäckaufbewahrung) differenziert werden.

Grundsätzlich ist vom Landkreis darauf zu achten, dass die Kommunen bei der Ortsplanung geeignete Standorte für Fahrradparkplätze festlegen. Auf der Landkreisebene sollte in übergeordneten Planungskonzeptionen die einzelnen Standorte koordiniert und miteinander vernetzt werden.

### Bedarfsermittlung

Zur Planung und Bemessung von Fahrradabstellanlagen stehen in der Richtlinie „Hinweise zum Fahrradparken“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Orientierungswerte und Richtzahlen zur Verfügung. Die Anzahl sollte dem vorhandenen bzw. gewünschten Radverkehrsanteil entsprechen. Es bietet sich an, Richtwerte für Fahrradabstellanlagen in folgenden Bereichen anzugeben:

- Öffentliche Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten
- Bahnhöfe und wichtige Haltestellen (B+R)
- Wohnstandorte
- Schulen
- Sport- und Freizeitanlagen
- Firmenstandorte
- Einzelhandels- und Geschäftsbereiche



Abb. 21: Abstellanlagen am Bahnhof Kreiensen – überdacht und mit modernen Anlehnbügeln.



Abb. 22: Abstellanlage gegenüber der Touristinformat in Northeim.

Grundsätzlich sind an größeren Innenstadtbereichen z. B. am Beginn einer Fußgängerzone, größere Anlagen und an punktuellen Zielen entlang einer Einkaufsstraße mehrere kleinteilige Anlagen sinnvoll.

Der ADFC hat in der aktuellen „Technischen Richtlinie TR 6102“ ([www.adfc.de/abstellanlagen](http://www.adfc.de/abstellanlagen)) festgelegt, wie moderne Abstellanlagen geschaffen sein sollten. Darin enthalten sind folgende Kriterien:

- bequeme und einfache Handhabung
- Schutz vor Beschädigungen am Rad
- Anschlussmöglichkeit mit kurzem Schloss an Vorder- und Hinterrad
- nutzbar für vielfältige Fahrradtypen (z. B. Kinderräder, MTB, BMX, Rennräder)
- stabiler Stand auch bei Seitenwind
- keine Gefährdung von Passanten
- sicher gegen Vandalismus
- ausreichender Abstand zwischen den abgestellten Fahrrädern
- Witterungsschutz
- Beleuchtung
- Räder mit Anhänger
- Erweiterungsmöglichkeiten der Anlage

Der Flächenbedarf eines Fahrrades beträgt etwa 1,3 bis 1,5 m<sup>2</sup>. Somit können bei der Umwandlung eines Kfz-Stellplatzes sechs bis acht Radabstellplätze gewonnen werden. Der Mindestabstand zwischen den Radabstellplätzen sollte bei ebenerdiger Aufstellung 70 cm betragen. Dieser Mindestabstand sollte nicht unterschritten werden, da sonst erfahrungsgemäß nur ein Teil

der freien Einstellplätze genutzt wird und die Gesamtauslastung abnimmt.

Die Fahrradabstellanlagen sollten von der Fahrbahn aus direkt angefahren und größere Anlagen mit dem StVO-Verkehrszeichen 314 Parkplatz mit Sinnbild „Fahrrad“ gekennzeichnet werden. Die wegweisende Beschilderung zu großen Fahrradabstellanlagen erleichtert die Orientierung im Radverkehrsnetz.

Fahrradparkplätze (ab circa 10 Fahrräder) sollten nach Möglichkeit mit einer Überdachung ausgestattet und deutlich gekennzeichnet werden sowie gut erreichbar sein. Fahrradboxen bieten beim längeren Parken den gewünschten Diebstahlschutz. Der Einsatz von transparenten Boxen mit Schließsystem, die in der Regel vermietet werden, hat sich bewährt. Sie werden teilweise schon von Arbeitgebern ihren Mitarbeitern angeboten.

Viele Bahnhöfe im Landkreis Northeim verfügen über überdachte Fahrradabstellanlagen. Auch die Innenstadtbereiche und die Haltestellen der regionalen Omnibuslinien sind zum Teil mit überdachten Fahrradabstellanlagen versehen.

Einen besonderen Service bietet die Kreisverwaltung ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Sie haben die Möglichkeit ihr Rad während der Dienstzeit in einem abschließbaren Fahrradkäf in der Tiefgarage unterzustellen.

Unsere Bestandsaufnahme im Juni 2011 offenbarte folgende vorbildliche und weniger vorbildliche Abstellanlagen im Landkreis:



Abb. 23: Veraltete Abstellanlagen am Jugendgästehaus in Einbeck.



Abb. 24: Abstellanlage in den Berufsbildenden Schulen in Einbeck.



Abb. 25: Unzureichende Abstellanlage am Bahnhof in Bad Gandersheim.



Abb. 26: Gute Abstellmöglichkeiten an einer Bushaltestelle und am Bahnhof in Northeim.



Betreiber von Fahrradabstellanlagen sollten bei der Errichtung von Abstellanlagen beachten, dass eine gute soziale Kontrolle durch Passanten gewährleistet ist und auch die Belange von Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt werden. Beleuchtung und Überdachung sollten zum Standard gehören.

Unzureichende Abstellanlagen im Landkreis sind u. a. an folgenden Standorten zu finden:

- Öffentlichen Einrichtungen z. B. Tourist-Informationen
- An Sehenswürdigkeiten
- An einigen Haltestellen von Bahnhöfen
- Wohnstandorten
- An einigen Schulen und Bildungseinrichtungen
- Firmenstandorte für Mitarbeiter und Pendler
- Einzelhandels- und Geschäftsbereiche
- Fußgängerzonen der Innenstädte



Abb. 27: Unzureichende Abstellanlage im Einzelhandelsbereich in Northeim.



Abb. 28: Unzureichende Abstellanlage im Einzelhandelsbereich in Einbeck.

## 4.6 Fahrradverleih

Mit 70 Millionen Fahrrädern für 82 Millionen Bundesbürger, ist die Fahrradverfügbarkeit in Deutschland relativ hoch. Jedoch ist das eigene Fahrrad nicht immer verfügbar, daher ist es wichtig, hochwertige Fahrradverleihsysteme weiter zu fördern. Derzeit entstehen neben den klassisch privaten Fahrradverleihsystemen, die meist von Fahrradhändlern angeboten werden und sich vornehmlich an Touristen richten, immer mehr öffentliche Verleihsysteme. Diese decken sowohl den

Freizeit- als auch den Alltagsverkehr in Städten und Regionen ab. Deutschlands erfolgreichstes Fahrradleihsystem ist das StadtRAD Hamburg mit stetigem Ausbau und technischen Verbesserungen seit 2009. 106 Stationen entstanden bis 2011 und mehr als eine Millionen Ausleihen gab es im Jahr 2011. Ein weiteres positives Beispiel gibt es in der hessischen Stadt Kassel, die ein eigenes Fahrrad „Konrad“ konstruiert hat und dieses in einem Verleihsystem anbietet.

### Privater Fahrradverleih

Das Angebot von Fahrradverleihmöglichkeiten im Landkreis Northeim kann noch verbessert werden. Über ein Angebot an Leihrädern verfügen hauptsächlich vereinzelte Fahrrad-service- Anbieter und Hotels. In der Jugendherberge Northeim (siehe Abb. 29) wird eine Fahrradverleihmöglichkeit

ausschließlich für Gäste angeboten. Es gibt Ansätze, die aber noch weiterentwickelt werden müssen. In der Stadt Northeim gibt es einen privaten Fahrradverleih (Abb. 30). Zukünftig sollte dieses Angebot weiter ausgebaut werden.



Abb. 29: Fahrradverleih für Gäste in der Jugendherberge Northeim.



Abb. 30: Privater Fahrradverleih.

### Öffentliche Verleihsysteme

Die Solling-Vogler Region bietet in Kooperation mit der Movelo GmbH im Rahmen eines Franchise-Konzeptes Leihfahrräder mit Unterstützung durch einen Elektromotor an. Gerade für Gebiete mit vielen Anstiegen oder älteren Gästen ist das Konzept und das Angebot besonders geeignet.

Der öffentliche Fahrradverleih wird derzeit in Deutschland immer weiter ausgebaut. Die Verleihsysteme gehen meist von den Bahnhöfen aus und sollen in Kombination mit dem ÖPNV den Alltagsgebrauch fördern.

Es können drei Varianten des öffentlichen Verleihs unterschieden werden:

- Volle Flexibilität innerhalb eines Gebietes
- Stationsbezogener Verleih mit mehreren Stationen
- Stationsbezogener Verleih mit einer Station

Stationen können in diesem Zusammenhang z.B. zentrale Plätze, Bahnhöfe und ÖPNV- Haltestellen, Eingangsbereiche von

Fußgängerzonen und Einkaufszentren, aber auch große Arbeitgeberstandorte sein.

Kleinere Systeme, die nach Bedarf weiter ausgebaut werden können, bieten sich gerade für Kommunen an. Diese Fahrradmietpunkte bestehen aus zwei Verleihstationen und verfügen über vier bis acht Fahrräder. Als Standorte bieten sich zentrale Quell- und Zielpunkte (z.B. Bahnhöfe und Innenstadt) an.

Ein flexibles System aus mehreren Stationen, die an zentralen Orten platziert und mit dem ÖPNV verknüpft sind, können einen wichtigen Beitrag leisten, um Innenstädte zu beleben und spontan kurze Wege mit dem Rad zurückzulegen. Die Mietpreise für den Alltagsverkehr sollte progressiv gestaltet werden. Durch geringere Kosten für kurze Ausleihen und steigende Preise für längere Ausleihzeiten wird ein häufiger Mieterwechsel ermöglicht. Eine degressive Preisgestaltung

für den Freizeitverkehr kann die Fahrradnutzung im Urlaub erhöhen.

Das Fahrradvermietungssystem „Konrad“ (Abb. 31) in Kassel verfügt über 500 Räder an 50 Stationen. Täglich können Berufs-Einpendler, Bürgerinnen und Bürger der Stadt auf kurzen Wegen, ÖPNV-Nutzer für die letzte Strecke von der Haltestelle nach Hause, Studierende und Touristen das Fahrrad nutzen. Ziele des Modellvorhabens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Straßenentwicklung (BMVBS) ist es, die Nahmobilität, d.h. die Verknüpfung von Radnutzung und Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu verknüpfen. Das Vermietssystem wird die Freisetzung des CO<sub>2</sub>

und dadurch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Für die Nutzung der Fahrräder ist eine Registrierung online im Internet oder telefonisch notwendig. Terminals an ICE-Bahnhöfen, im Hauptbahnhof oder am Friedrichsplatz können dafür genutzt werden. Je angefangene 30 Minuten werden 0,50 €, je 24 Stunden 10,00 € und je Woche 50,00 € berechnet.

Für den Landkreis Northeim oder für Teilregionen sollten Leihfahrrädern angeboten werden. Das Angebot in der Soling-Vogler Region durch die Movelo GmbH ist auszuweiten. Überprüft werden sollte ein Angebot im Alltagsverkehr nach dem Vorbild in der Stadt Kassel.

## Best-Practice-Beispiel aus einer anderen Region

### Das UsedomRad

Für den Landkreis Northeim ist das Beispiel von der Insel Usedom interessant. Der Landstrich verfügt seit April 2011 über ein öffentliches Leihsystem. Betreiber des UsedomRad ist die nextbike GmbH. 60 Stationen (davon 26 unbemannt und 34 bemannte Stationen, sogenannte UsedomRad- Plus Stationen) bieten 500 Fahrräder zum Verleih an.

Das öffentliche Verleihsystem vernetzt einige der Privatverleiher, ermöglicht Einwegfahrten, soll die Usedomer Bäderbahn entlasten und die Nachfrage im Busverkehr stärken.

Die Stationen liegen meist an Radfernwegen, Stationen der Usedomer Bäderbahn, ÖPNV- und Straßentrassen sowie an großen Hotels. Zur Nutzung meldet man sich vor Ort per Mobiltelefon und Kreditkarte an. Die Vernetzung der Vermieter ermöglichte eine Rückgabe an jeder beliebigen Station. Dies ermöglicht auch einen flexiblen Wechsel vom Rad in den Bus oder in die Bahn. Außerdem gibt es ein Kombiticket, dass sowohl die Nutzung des UsedomRades als auch des ÖPNV ermöglicht.

Bisher bestehen nur Tagespreise für den Verleih. Ab 2012 soll jedoch ein Tarif für Kurzleihen dazukommen.



Abb. 31: Kassel fährt Konrad.



Abb. 32: Verleihfahrrad auf der Halbinsel Usedom.

## 4.7 Handlungsempfehlungen zur Radverkehrsinfrastruktur

Zukünftig sollen im Landkreis Northeim größere überregionale Lückenschlüsse geplant werden. Dazu sollen die Fahrradfahrer als gleichwertige Straßenverkehrsteilnehmer auf der Straße geführt und Fahrradstreifen- wo immer möglich - in Ortschaften angelegt und gut befahrbare landwirtschaftliche Wege berücksichtigt werden. Ist die Verkehrsbelastung nicht sehr hoch und die Sicherheit für die Fahrradfahrer gewährleistet, kann die Straße entsprechend genutzt werden.

Bei der Weiterentwicklung des Radwegenetzes für den Alltag und die Freizeit im Landkreis Northeim sollen die Ziele und Quellen bewusst einbezogen werden. Welche Wege werden für die Arbeit, die Schule und Ausbildung, den Einkauf und die Freizeit genutzt. Direktheit, aber auch die soziale Sicherheit und allgemein, die Verkehrssicherheit ist entsprechend zu berücksichtigen. Eine Abstimmung bei der Planung mit den Nachbarlandkreisen muss außerdem erfolgen. Fahrradstraßen sollten für das Kreisgebiet in ausgewählten Städten eingeführt werden.

Radwege sollten vor allem für gefährliche Streckenabschnitte gebaut werden, die von starkem Verkehrsaufkommen geprägt sind oder sich in einem schlechten Zustand befinden. Die Lückenschlüsse zwischen Kreiensen, Bad Gandersheim,

Seesen und an der B 247 zwischen Lindau und Strokrug sollten geschlossen werden. Zum Beispiel ist die Verbindung zwischen Katlenburg-Lindau nach Gillersheim für den Alltagsverkehr an der K 416 sehr wichtig.

In den Innenstadtbereichen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden sind Abstellanlagen in unterschiedlicher Qualität vorhanden. Die noch weit verbreiteten „Felgenrecher“ sollten zukünftig flächendeckend verschwinden und durch Fahrradanhlenbügel ersetzt werden. Vor allem der Einzelhandel in den Innenstädten sollte für diese Veränderung gewonnen werden.

An den Sehenswürdigkeiten sollten flächendeckend qualitativ hochwertige Anlennbügel installiert werden. Eine genaue kreisweite Bedarfsermittlung wäre sinnvoll, um den Standard in den nächsten zehn Jahren qualitativ zu verbessern.

Für den Landkreis Northeim oder für das Zweckverbandsgebiet des Verkehrsverbundes Süd-Niedersachsen (ZVSN) könnte ein öffentliches Verleihfahrrad entwickelt und eingesetzt werden. Wie in den Abb. 31 und 32 dargestellt könnte dieses Fahrrad als kommunales und soziales Projekt (z.B. mit der Arbeiterwohlfahrt) initiiert werden.



Radfahrer südlich von Einbeck.





# 5 Verkehrssicherheitsarbeit

Unsere Gesellschaft ist in nahezu allen Bereichen von der Mobilität geprägt. Diese muss jedoch in allen Lebensbereichen und für alle Altersgruppen sicher gestaltet werden. Ziel muss es daher sein, Gefährdungspotenziale zu identifizieren und gezielt Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr zu realisieren. Verkehrssicherheitsarbeit differenziert sich in „Mobilitätserziehung“ und „Mobilitätsbildung“.

Einen Beitrag zur Sicherheit von Radfahrern im Straßenverkehr sollen auch die Radfahr- und Schutzstreifen leisten. Neben dem Komfort bietet diese Form der Verkehrsführung vor allem Sicherheit. Radfahrer sind für Autofahrer so besonders an Kreuzungen und Zufahrten besser zu sehen. An Ampeln haben Radfahrer die Möglichkeit an wartenden Autos vorbei zu fahren, um sich somit aus dem „toten Winkel“ zu begeben. Auf Radfahr- und Schutzstreifen kommt es seltener vor, dass Radfahrer in die falsche Richtung fahren, was zusätzlich Sicherheit gibt. Außerdem kommt es so seltener zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern.

Um die Sicherheit für Seniorinnen und Senioren zu erhöhen, werden von der Münchener Umweltschutzorganisation Green City Sicherheitskurse in unterschiedlichen Stadtteilen angeboten. Diese Kurse in München sind eingebunden in das Projekt „Radeln im Alter - aber sicher!“ und haben das Ziel, Seniorinnen und Senioren Spaß am Radfahren zu vermitteln, sie für kritische Situationen im Verkehr fit zu machen und bei körper-

licher Einschränkung die Hemmschwelle für die Nutzung von Alternativen wie z.B. Dreirädern abzubauen.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein wesentliches Ziel der Förderung des Radverkehrs. Hierbei geht es in erster Linie, die Unfallzahlen und -risiken zu senken, aber auch die subjektive Unsicherheit abzubauen, die ein häufiger Grund für die Nichtbenutzung des Fahrrades ist, besonders bei Frauen und älteren Menschen. Mit dem Thema Verkehrssicherheitsarbeit werden i. d. R. auch die Handlungsfelder Verkehrspädagogik (Verkehrserziehung), Gestaltung von Verkehrsanlagen, Regelung und Überwachung bis hin zur Organisation von Rettungsdiensten verstanden.

Im Vordergrund der Verkehrssicherungsarbeit stehen Kinder und ältere Menschen als Radfahrer (siehe Tabelle 3). Wirkungsuntersuchungen (i. d. R. Unfallanalysen) belegen den Zusammenhang zwischen der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der durchgeführten Verkehrssicherheitsarbeit.

Schon traditionell veranstalten die Verkehrswachen seit Ende der 90er Jahre mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Verkehrssicherheitstage zum Thema „FahrRad... aber sicher!“. Sie richten sich an Radfahrerinnen und Radfahrer aller Altersgruppen. Mit dem Programm soll den Teilnehmern verkehrssicheres Radfahren vermittelt werden und gleichzeitig auch für das Verkehrsmittel Fahrrad geworben werden.

|                       | Insgesamt | Kinder (0-15 Jahre) | Senioren (ab 65 Jahre) |
|-----------------------|-----------|---------------------|------------------------|
| Verunglückte Personen | 7.256     | 1.140               | 1.266                  |
| Getötete              | 51        | 2                   | 32                     |
| Schwerverletzte       | 1.039     | 116                 | 302                    |
| Leichtverletzte       | 6.166     | 1.022               | 932                    |

Tabelle 3: Niedersachsen 2010 Fahrradunfälle.

## 5.1 Mobilitätserziehung

Kinder müssen mit den Regeln des Straßenverkehrs vertraut gemacht und praxisnah an die Benutzung der Verkehrsmittel im Straßenverkehr herangeführt und trainiert werden. Hier kommt der Vorbildfunktion der Eltern eine zentrale Bedeutung zu, da sowohl die Verkehrsmittelwahl der Eltern als auch das regelkonforme Verkehrsverhalten für Kinder beispielgebend ist.

Ergänzend zu dem Vorbild der Eltern nimmt die Bedeutung der Kindergärten und Schulen eine wichtige, verstärkende Funktion in der Mobilitätserziehung zu. Sie sollten im Rahmen der schulischen Ausbildung unterrichtsübergreifend thematisch vertiefend über die unterschiedlichen Mobilitätsformen sowie das verkehrssichere Verhalten ausbilden und die durch die Eltern begonnene Mobilitätserziehung komplettieren.

Für den Landkreis Northeim sind folgende Aspekte von zentraler Bedeutung:

- Die Radfahrausbildung, die im vierten Grundschuljahr Teil des Lehrplans ist, bereitet die Kinder auf die Teilnahme am Straßenverkehr als Radfahrer vor. Kinder sollten erst nach dieser Ausbildung allein mit dem Fahrrad zur Schule fahren.
- Oftmals erleiden Radfahrer bei Unfällen schwere Kopfverletzungen. Viele dieser Verletzungen können durch das Tragen von Fahrradhelmen vermieden oder gemildert werden. Fahrradhelme verringern das Risiko gefährlicher Kopfverletzungen um 65 %. Das Tragen von Fahrradhelmen ist aus Gründen der Verkehrssicherheit daher sehr sinnvoll, obwohl der Gesetzgeber für Radfahrer keine Helmpflicht vorschreibt. Die Schule kann diese Wichtigkeit erläutern.
- Die verkehrssichere Ausstattung des Fahrrades ist Grundvoraussetzung für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr. Daher muss, ebenfalls im Rahmen der schulischen und familiären Verkehrssicherheitserziehung, auf ihre Bedeutung und Funktion hingewiesen und diese insbesondere durch die Eltern regelmäßig überprüft werden.

### Best-Practice-Beispiel aus dem Landkreis Northeim

#### Fahrradfreundliche Schule im Landkreis Northeim

Das Thema Radfahren wird bereits durch das fächerübergreifende Curriculum Mobilität in den Unterricht der Rhumetalschule in Katlenburg-Lindau einbezogen. Hier werden Themen wie Fahrradtraining, Fahrrad- TÜV, Umweltbewusstsein und Gesundheitsradeln behandelt. Neben dem Curriculum Mobilität wurde in der Projektwoche im Juni 2011 erstmals ein Radwandertag durch-

geführt. Die veralteten Abstellanlagen vor der Schule werden zeitnah durch Anlehnbügel ersetzt. Eine Ausarbeitung von kritischen Stellen auf dem Schulweg wurde bereits erstellt. Um das Verhalten der Schüler/-innen in Bezug auf das Radfahren zu erfassen, wurde eine Befragung in den Klassen durchgeführt. Die Auswertung ist noch nicht abgeschlossen.



Abb. 33: Abstellanlage vor der Rhumetalschule.



Abb. 34: Anlehnbügel als Vorschlag.

Auch im Sportunterricht soll das Radfahren noch stärker einbezogen werden. Ideen dafür sind z. B. die Behandlung der unterschiedlichen Radsportarten wie z. B. Mountainbike und Duathlon oder Crossduathlon.

Eine weitere Möglichkeit wäre im Rahmen einer Projektwoche einen Themenradweg entlangzufahren. Außerdem sollen Aktionen gestartet werden, die zur Benutzung des Rades für den Schulweg motivieren, zum Beispiel durch die Anrechnung von Punkten für mit dem Rad gefahrene Kilometer. Um die Fahrradinfrastruktur vor Ort zu verbessern, soll im nächsten Jahr eine Fahrradwerkstatt in Form einer Schülerfirma oder AG gegründet werden.

Diese vielen gute Beispiele sollen zu einer Auszeichnung „Fahrradfreundliche Schule“ im Landkreis Northeim zusammengestellt werden. Nach dem Verkehrsclub

Deutschland (VCD) 2007 sollte diese Auszeichnung folgende Kriterien berücksichtigen :

- Sichere und bequeme Radwege zur Schule
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen und Tempolimits vor der Schule
- Benutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen
- Fahrradwerkstatt
- Literatur zum Thema Fahrrad und Mobilitätserziehung im Lehrerzimmer
- Exkursionen, Klassenausflüge und Klassenfahrten (auch mal) mit dem Fahrrad
- Das Fahrrad als Thema im Unterricht



Abb. 35: Standort für den Vorschlag eines Übungsparcours auf dem Gelände der Rhumetalschule.



Abb. 36: Beispiel Übungsparcours.



Abb. 37: Vorschlag für einen möglichen Mountainbike-Parcours in der Nähe der Gemeinde.



Das Angebot an der Rhumetalschule soll kontinuierlich weiterentwickelt werden. Dazu könnte ein Mountainbike-Parcours auf dem Schulgelände als Übungsstrecke gebaut und in einem in der Gemeinde liegendes Waldstück ein größerer Parcours (siehe Abb. 36) angelegt werden. Auf einer Info-Tafel sollte die Strecke nachvollzogen und die

Wegweisung sollte sich an der Beschilderung des Merkblattes zur Mountainbike-Wegweisung des ADFC orientieren. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, wie beim Vorbild des Bikeparks Trippstadt eine Anlage im Rahmen des Unterrichts zu bauen. Diese Anlage kann dann von unterschiedlichen Altersgruppen genutzt werden.



Abb. 38: Die Wege in einem naheliegenden Waldstück und Beispielhindernis aus Holz.

## 5.2 Mobilitätsbildung

Die Zielgruppe der Mobilitätsbildung sind Erwachsene. Da diese in der Regel die Verkehrsausbildung mit dem Erwerb des Führerscheins abgeschlossen haben, bedarf es oftmals einer Auffrischung ihrer Kenntnisse. In Bezug auf den Radverkehr allgemein umfasst es Informationen über

- neue Regeln der StVO zum Radverkehr,
- die sichere Nutzung neuer Formen der Radverkehrsführung (z. B. Radfahrstreifen, indirektes Abbiegen),
- die Bedeutung neuer Verkehrszeichen und
- das rücksichtsvolle Miteinander und verkehrssichere Verhalten im Straßenverkehr mit neuen Formen der Mobilität, z. B. Pedelecs und Inlineskatern

Ein weiterer wesentlicher Beitrag zur Mobilitätsbildung ist die Sensibilisierung für das jeweils angemessene Verkehrsmittel. Jeder Bürger entscheidet letztendlich bereits an der Wohnungstür, welches Verkehrsmittel er für den anstehenden Weg nutzt. Um die objektive Wahlfreiheit bewusst wahrneh-

men zu können, bedarf es entsprechender Informationen, z. B. über

- die Rahmenbedingungen zur Nutzung von Verkehrsmitteln, die nicht zum bisherigen Standardrepertoire gehören,
- die individuellen Vor- und Nachteile des jeweiligen Weges,
- ein entsprechend breit gefächertes und leicht zugängliches Verkehrsmittelangebot,
- die kurzen und direkten Verbindungen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes
- die Möglichkeiten zur Nutzung der Verkehrsmittel, z. B. Erwerb des Fahrscheines, Funktionsweise eines Ticketautomaten, Linienweg, Taktfolge, Bedienungszeiten, Angebote zum Vor- und Nachtransport
- die sinnvollen Einsatzbereiche des motorisierten Individualverkehrs.

Grundlage für den Gebrauch dieser Informationen ist ein attraktives und vielfältiges Mobilitätsangebotes seitens des

Landkreises, der Kommunen und Verkehrsunternehmen. In Bezug auf den Radverkehr ist dies das Angebot eines sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes und ein Leitsystem, das die direkten und schnellen Wegeverbindungen innerhalb und zwischen den Kommunen im Landkreis Northeim kenntlich macht.

Die Kommunikation zu diesen Themen kann einerseits über Printmedien (z. B. Flyer, Broschüren) erfolgen. Andererseits

bietet es sich an, diese Inhalte direkt und anschaulich im persönlichen Gespräch auf Verkehrssicherheitstagen, Informationsveranstaltungen oder in Ausbildungsstätten zu vermitteln, so dass die Vorteile praktisch „erfahren“ werden können.

Für den Landkreis Northeim sind Projekte zur Mobilitätsbildung zu entwickeln. Ein großer Informationsbedarf besteht darin zu wissen, welches Verkehrsmittel ich für welchen Weg benutzen kann.

### 5.3 Handlungsempfehlungen zur Verkehrssicherheitsarbeit

Um die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Schule“ langfristig als hochwertiges Zertifikat für Schulen im Landkreis Northeim zu etablieren, ist anzuraten, die Auszeichnung von offizieller Seite zu institutionalisieren. Langfristig sollte das Ziel sein, das Land Niedersachsen einzubeziehen und eine Vergabe über ein Landesministerium zu erreichen. Eine strukturelle Orientierung bietet hierbei die Auszeichnung „Sportfreundliche Schule“, die vom Niedersächsischen Kultusministerium vergeben wird. Um diese Auszeichnung zu erlangen, müssen Schulen eine Reihe von Kriterien erfüllen, die vom Kultusministerium festgelegt worden sind.

Im Falle der Auszeichnung zur „fahrradfreundlichen Schule“ empfehlen wir daher, dass vom Landkreis ebenfalls ein Kriterienkatalog für Schulen erstellt wird, der sich bzw. am VCD-Leitfaden für die Fahrradfreundliche Schule orientiert. Schulen, die zukünftig diesen Titel führen möchten, müssen

die aufgestellten Kriterien erfüllen und die Aufrechterhaltung derselben in regelmäßigen Abständen nachweisen. Die Vergabe und die Überprüfung übernimmt hierbei der Landkreis. Zusätzlich sollte ein entsprechendes Logo entwickelt werden, welches die Schulen künftig verwenden können. Als gestalterische Orientierung dienen die Logos der Fahrradregion Landkreis Northeim und der Sportfreundlichen Schule.

Langfristig sollten für jede Schule im Landkreis die sicheren Schul(rad)wege mit den erfassten Gefahrenstellen auf einer Karte dargestellt werden. Die Gefahrenstellen für den Schulweg der Schülerinnen und Schüler zur Schule sollten ermittelt und mittelfristig beseitigt werden. Ein gutes Beispiel stellt der Schulwegeplan der Stadt Pattensen bei Hannover dar, der als Grundlage für die Schulwegeplan für die Schulen im Landkreis Northeim dienen kann.



Abb. 39: Gestaltungsidee für ein Logo (Quelle: eigener Entwurf).



Abb. 40: Broschüre „Wer zur Schule fährt gewinnt“ (Quelle: VCD 2007).



Abb. 41: Ausschnitt aus dem Schulwegeplan der Stadt Pattensen 2011 (Quelle: [www.pattensen.de](http://www.pattensen.de)).

Im Bereich der Mobilitätsbildung müssten die Bürgerinnen und Bürger im Landkreis umfassend über die entsprechenden Verkehrsmittel und deren Kombination informiert werden, um von der eigenen Wohnungstür zur Arbeitsstelle oder zum Freizeitziel zu gelangen. Ein breitegefächertes und leicht zugängliches Verkehrsmittelangebot und deren Nutzung müssen objektiv nachvollziehbar sein. Die Vor- und Nachteile für den jeweiligen individuellen Weg müssen transparent

gemacht werden. Diese Informationen sollten im Landkreis über Flyer und Broschüren, aber auch über Verkehrserziehungstage und Ausbildungsstätten vermittelt werden.

Für die Schulwege zur Rhumetalschule besteht bereits eine Schulwegeplan als Entwurf, der als Anhaltspunkt auch für andere Schulen im Landkreis genutzt werden kann.

# 6 ÖPNV und Fahrrad

## 6.1 Vorteile der Kooperation von ÖPNV und Fahrrad

Sowohl der ÖPNV als auch das Fahrrad werden zunehmend vom Bund, den Ländern und den Gemeinden gefördert, um somit einen Beitrag zum Umweltschutz, der Entlastung der Straßen und der Gesundheit zu leisten. Klar ist, dass ein Anstieg des Fahrradanteils keine Verringerung des Anteils des ÖPNV zur Folge hat. Als Konkurrenten stehen sie sich höchsten bei Wegelängen zwischen 3 und 7 Kilometern gegenüber. Die Wahl des Verkehrsmittels hängt unter anderem von der Zusammensetzung der Bevölkerung und der Verfügbarkeit des Kfz ab. Die Nutzung des ÖPNV hängt zunächst vom Angebot ab, das mit zunehmender Stadtgröße steigt. Die Wahl des Fahrrades hängt neben der Topografie von der Siedlungsstruktur, der Einwohnerdichte und der vorhandenen Radinfrastruktur ab. Um eine attraktive Alternative zur Autobenutzung darzustellen, muss der Umweltverbund

aus ÖPNV und Fahrrad weitestgehend kooperieren. Gerade kürzere Strecken können mit dem Rad effektiver zurückgelegt werden, als mit dem Auto.

Durch die Kombination aus ÖPNV und Rad können einige Vorteile gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) genutzt werden. Hierzu zählen u.a.

- Keine Parkplatzsorgen (sowohl mit Rad als auch mit ÖPNV)
- Radfahren ist preiswert,
- man ist schnell und flexibel auf kurzen Strecken,
- fördert die Gesundheit und das Wohlbefinden,
- und ist umweltfreundlich.
- Der ÖPNV fördert die Kommunikation,
- die Beförderungszeit kann z.B. zum Lesen genutzt werden
- und der ÖPNV hat den geringsten Emissionswert pro Fahrgast.

Die bekanntesten Kombinationsformen werden folgendermaßen unterschieden:

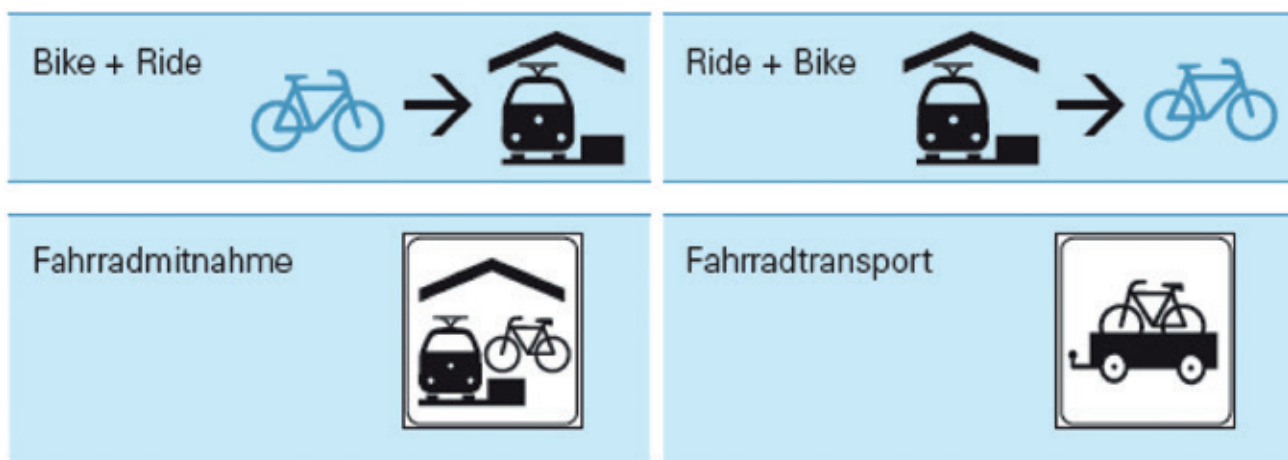


Abb. 42: Kombinationsformen zwischen dem Fahrrad mit dem öffentlichen Verkehr.

Quelle: Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (Hrsg.) 2011: Radverkehrshandbuch RadlLand Bayern, München, S. 78

## 6.2 Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und Bushaltepunkten

Eine Kombination aus Fahrrad und Bahn hat einige Vorteile. Zum einen ist eine An- und Abreise mit dem Fahrrad zum bzw. vom Bahnhof häufig schneller und flexibler als mit dem Bus oder dem Auto, zum anderen ist das Reisen mit dem Zug gerade auf langen Strecken häufig komfortabler als mit dem Auto.

Der Einzugsbereich von ÖPNV-Haltestellen kann durch die Errichtung von Bike & Ride-Plätzen von 500 m auf knapp drei Kilometer erweitert werden.

Schon jetzt nutzen mehr Menschen den Bike & Ride als den Park & Ride. Um mit dem Fahrrad zu den Haltestellen der Bahn und der Busanbieter zu gelangen, müssen zum Abstellen der Fahrräder attraktive Abstellanlagen geschaffen werden. Das heißt Abstellmöglichkeiten, wo Räder diebstahlsicher, wettergeschützt, möglichst im Blickfeld der Öffentlichkeit und Nähe zur Haltestelle abgestellt werden können. An Bushaltepunkten der regionalen Omnibuslinien wurden solche Abstellmöglichkeiten bereits vereinzelt errichtet. Die Bahnhöfe und Bahnhaltdepunkte

verfügen oft über hochwertige, meist überdachte Abstellmöglichkeiten. Auch abschließbare Fahrradboxen werden teilweise angeboten.

Wie in Abb. 24 dargestellt, gibt es Handlungsbedarf an Bahnhöfen, wie in Bad Gandersheim. Grundsätzlich ist es sinnvoll, Abstellanlagen an jedem Bahnhof zu installieren. An Bus und Straßenbahnstationen ist es empfehlenswert zunächst zwei bis vier Abstellmöglichkeiten zu schaffen, je nach Platzangebot. So kann eine Grundversorgung geschaffen und bei Ausschöpfung der

Kapazitäten durch zusätzliche Abstellanlagen ergänzt werden. Bei hohem Radparkbedarf haben sich besonders in Großstädten so genannte Fahrradparkhäuser etabliert. Sie bieten häufig neben einer Vielzahl von Unterstellmöglichkeiten Personal für Fahrradservice. Aber auch in kleineren Städten mit geringerem Radaufkommen sollte bei der Neugestaltung von Bahnhöfen und Vorplätzen das Fahrradparken einbezogen werden. Die An- und Abreise mit dem Rad wird so noch komfortabler und die Bahnhöfe gewinnen an architektonischer und städtebaulicher Qualität durch weniger „wild“ abgestellte Räder.



Abb. 43: Anlehnbügel und Fahrradboxen am Bahnhof in Northeim.

## 6.3 Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV

Die Fahrradmitnahme im ÖPNV ist als ein Serviceangebot der Betreiber für ihre Kunden zu sehen. Wirtschaftliche Effekte durch diesen Service sind eher gering. Die Zahl der Fahrradmitnahmen in Deutschland ist in den letzten Jahren stark angestiegen. Die Untersuchung der TU Dresden ergab, dass Konfliktsituationen zwischen Personen, die ihr Rad mitnehmen wollen und anderen Fahrgästen eher selten vorkommen. Kapazitätsproblemen kann durch Alternativen

zur Fahrradmitnahme Abhilfe geschaffen werden, der erste Ansatzpunkt sind qualitativ hochwertige Abstellanlagen. Denn nicht jeder, der sein Fahrrad mitnimmt, benötigt es am Zielort.

Bei Fahrten mit touristischem Ziel bieten sich Fahrradanhänger und Fahrradgepäckträger an. So wird auch großen Gruppen die Fahrradmitnahme ermöglicht. Die Fahrradmitnahme

im ÖPNV hat mehr eine symbolische als wirtschaftliche Wirkung. Was zählt, ist die Symbolkraft für die Verknüpfung der beiden Verkehrsmittel.

Die Beförderung von Fahrrädern in den Bussen der Verkehrsunternehmen im Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen erfolgt kostenlos. Zur Mitnahme eines Fahrrades in den Zügen der DB Regio AG, der metronom Eisenbahngesellschaft und der catus Verkehrsgesellschaft mbH benötigt der Fahrgast eine kostenpflichtige Fahrkarte. Wie groß die Nachfrage nach der Beförderung des Fahrrades in den Bussen und Zügen innerhalb des Landkreises ist, muss vom Verkehrsverbund abgefragt und die Qualität des Angebots durch eine Nutzerbefragung erfasst werden. Nach diesen Untersuchungsergebnissen sollte das Angebot für die Fahrradmitnahme in Teilräumen optimiert und auf die Nachfrage angepasst werden.

## 6.4 Handlungsempfehlungen

Für den Landkreis Northeim ist der Radverkehrsanteil genau zu erfassen. Es gibt bisher keine zuverlässigen Untersuchungen. Nach aktuellen Schätzungen und der Auswertung von Verkehrszählungen, die keine flächendeckenden Ergebnisse liefern, wird der Radverkehrsanteil auf 5 bis 10 % geschätzt. Hierbei ist zwischen den eher städtischen und ländlichen Gebieten zu unterscheiden.

Gerade auf kürzeren Strecken wie in den Städten Northeim, Einbeck und Bad Gandersheim ist das Rad eindeutig im Vorteil. Hier steigt zunehmend auch das Interesse an der Nutzung des ÖPNV. Durch die Erfassung des Radverkehrsanteil im Landkreis Northeim können sich auch regionale Schwerpunkte herausbilden und deren Nachfrage entsprechend befriedigt werden. Im Naturpark Solling-Vogler und an den Radfernwegen sind Radtouristen unterwegs, die für die An-

### Best-Practice-Beispiel aus einer anderen Region:

#### Busunternehmen Kombus bietet Fahrradmitnahme an

Seit 2011 weitet die Kombus-Gruppe in Thüringen die Fahrradmitnahmemöglichkeiten weiter aus. In allen Regionallinien des Busunternehmens können vor allem am Wochenende sieben Fahrräder befördert werden. In der Region um Saalfeld im Rennsteig-Saaleland kann zusätzlich von diesem Unternehmen auch ein Fahrradbus mit 20 Rädern in der Woche von Gruppen gemietet werden. Dieser Bus wird an Wochenenden auf der Strecke von Saalfeld nach Neuhaus eingesetzt, um auf dieser Route das Mitnahmeangebot zu verbessern.

und Abreise per Rad auch ein gutes ÖPNV-Angebot benötigen. Dieses unterschiedliche und lokal spezifische Aufkommen muss erfasst und als Grundlage für das weitere Handeln bei der Kombination von ÖPNV und Radverkehr dienen.

An allen wichtigen ÖPNV-Haltestellen und Bahnhöfen im Landkreis sollten Abstellanlagen geschaffen werden, um das Parken von Fahrrädern diebstahlsicher, wettergeschützt und möglichst im Blickfeld der Öffentlichkeit und Nähe zur Haltestelle zu ermöglichen. Die Bus-Endhaltestellen eignen sich besonders dazu, attraktive Abstellmöglichkeiten zu schaffen und das Fahrrad als verlängerten Arm des Liniennetzes im ÖPNV einzusetzen. Eine Integration in das Radverkehrsnetz ist unbedingt notwendig und das vielfältige Kombinationsangebot muss über Infotafeln, Flugblätter und durch besonders geschultes Personal kommuniziert werden.



# 7 Fahrradtourismus

Für die Freizeitradfahrer steht, anders als beim Alltagsradfahrer, die Erholung im Vordergrund. Oftmals besteht jedoch ein fließender Übergang vom Alltags- zum Freizeitradverkehr, zum Beispiel nach der Arbeit mit dem Mountainbike oder mit der Rennrad zu fahren. Siehe hierzu die folgende Abb. 44.

Besonders hervorzuheben sind die Mittelzentren Einbeck, Bad Gandersheim, Northeim und Uslar. Durch die Lage an den Radfernwegen 11 (Europaradweg R 1) und 4 (Leine-Heide Radweg) besitzen die Städte Einbeck und die Gemeinde

Kreiensen ein großes radtouristisches Potenzial, dass noch stärker entwickelt werden sollte. Diese radtouristischen Vorteile bestehen auch für die Städte Bad Gandersheim (Europaradweg R 1/Skulpturenweg) und Northeim (Leine-Heide Radweg/Rhume-Leine Erlebnispfad). Zusätzlich gibt es ein Angebot an Themenradwegen und lokaler Routen wie z.B. der Rundweg Kirchen und Kapellen oder dem Skulpturenweg. Diese Routen sind wichtige Faktoren für den Kurzzeit-tourismus. Angeboten werden sie sowohl von den örtlichen Touristikern, als auch von Gastbetrieben.

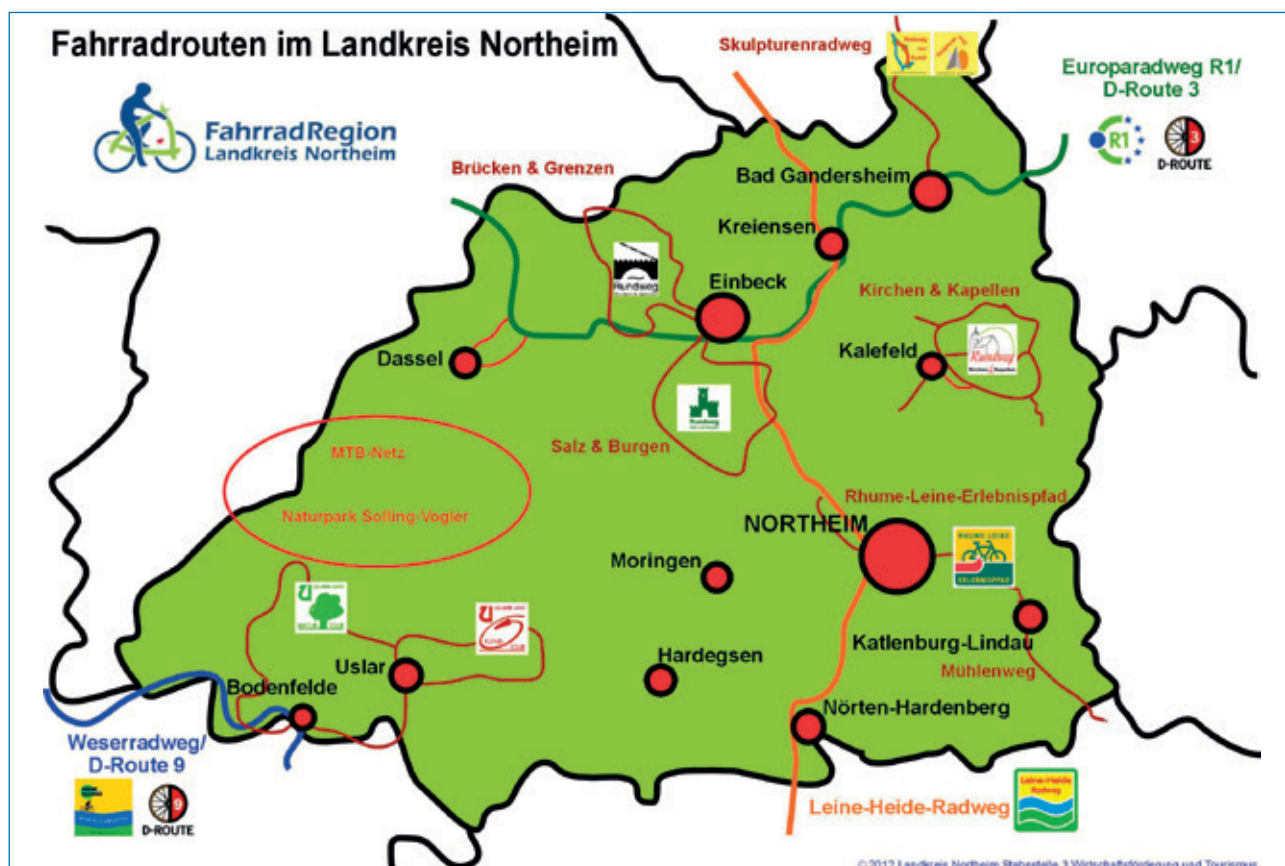


Abb. 44: Übersicht über die Radfernwege und Themenrouten im Landkreis Northeim.  
Quelle: Regionalmanagement Harzweserland 2011: Harzweserland aktuell, Ausgabe 8-2011)



Abb. 45: Ausgewählte Themenrouten im Landkreis Northeim.

## 7.1 Anforderungen an den Fahrradtourismus

Um für die unterschiedlichen Zielgruppen im Fahrradtourismus im Landkreis ein optimales Angebot zu bieten, sollten folgende Grundsätze für den Radwanderer beachtet werden:

- Naturnahe Streckenführung
- Verkehrssichere Strecken abseits vom Kfz-Verkehr
- Einbindung von Einkehrmöglichkeiten und Sehenswürdigkeiten
- Angebote von Serviceelementen (wie z. B. Rastplatz, Infotafeln)
- Berücksichtigung steigungsarmer Strecken
- Anbindung an den ÖPNV

Grundlage für ein freizeitorientiertes Radverkehrsnetz ist die Anbindung der Routen an die Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs. Dies sind in der Regel Wohngebiete, Beherbergungsbetriebe, Freizeitgebiete, Sehenswürdigkeiten, aber auch Bahnhöfe (siehe Kap. Netzplanung).

Fahrradrouten benötigen zur Orientierung eine Beschilderung und sollten an den Schnittstellen zwischen den Radfernwegen und lokalen Routen auf Informationstafeln die wichtigsten Hinweise über die vorhandene Infrastruktur und zu den Routen von Übersichts- und Detailplänen liefern. Folgende Kennzeichnungen sollten enthalten sein:

- Routenverlauf
- Steigungsangaben
- Hinweise zur Oberflächenqualität
- Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten
- Sehenswürdigkeiten
- Fahrradreparaturmöglichkeiten (Werkzeug, Schlauchautomat, Leihfahrräder)

- Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten
- Lage der nächsten Rastplätze
- Lage von Akkulade- und Akkuwechselstationen (bei Pedelecs)

Neben diesen Kernelementen sollte eine Übersichtskarte aufzeigen, wie die oben genannten Infrastruktureinrichtungen per Rad zu erreichen sind.

Die Grundausstattung der Rastplätze sollte wie folgt ausgestattet sein:

- Eine Sitzbank mit Tisch
- Sanitäre Anlagen bzw. Hinweis auf die nächstgelegene Sanitäreanlage,
- Radabstellmöglichkeiten und
- nach Möglichkeit eine Infotafel.

Bei den sanitären Anlagen würde sich z.B. an einem Rastplatz eine Toilette ohne Wasserspülung anbieten. Bei dieser Art werden die Fäkalien direkt in einen mit Rindenmulch oder Stroh gefüllten Behälter geleitet und dort kompostiert. In Örtlichkeiten, die nicht an die öffentliche Kanalisation angeschlossen sind, ist die Komposttoilette eine vergleichsweise geruchsarme, ökonomische und ökologische Alternative zur Chemietoilette oder zum einfachen Plumpsklo. Ähnlich wie das Plumpsklo kommt eine Komposttoilette mit wenig oder ganz ohne Wasser zum Nachspülen aus, da der Kompost nicht feucht oder nass werden soll. Die Ausscheidungen werden biologisch nutzbringend als Kompostdünger verwendet.



Abb. 46: Wegweiser mit Routenplaketten der Radfernwege, die durch den Landkreis Northeim führen.



Abb. 47: Infotafel aus dem Landkreis Northeim.

Die Rastplätze sollten auch nach Möglichkeit an schönen und zur Rast einladenden Standorten gelegen sein.

Bei der **Routenplanung** sind verschiedene Zielgruppen zu beachten (siehe auch Kap. Netzplanung):

Rad(fern)wanderer mit wechselnder Unterkunft sind mehrere Tage unterwegs und legen bis zu 100 km pro Tag zurück. Sie benötigen insbesondere allwettertaugliche Beläge, die Möglichkeit zur Versorgung (Verpflegung, Übernachtung) und die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel (Bahnhöfe).

Regio-Radler (Gäste mit fester Unterkunft im Landkreis), die wie auch Einheimische vorrangig Tagesausflüge unternehmen,

können gegebenenfalls auch abschnittsweise zugunsten des landschaftlichen Erlebens geringere Standards hinnehmen.

Familien mit kleinen Kindern sollten Radrouten vorfinden, die mit Fahrradanhänger befahrbar sind, auch sollten sie so sicher sein, dass sie von Kindern problemlos befahren werden können. Eine familienfreundliche begleitende Infrastruktur ist wichtig.

Mountainbiker möchten auf ihren Routen vor allem einen umfangreichen Trailanteil und ein abwechslungsreiches Gelände erleben.

## 7.2 Mountainbike- und Rennradrouten

Der Landkreis Northeim ist Mitglied im Naturpark Solling-Vogler und beteiligt sich finanziell an der Unterhaltung eines Mountainbikenetzes mit 16 beschilderten Routen mit verschiedenen Schwierigkeitsstufen.

Entwickelt wurde dieses insgesamt 760 km umfassende Netz von der Naturparkverwaltung und einem Planungsbüro. 17.000 Höhenkilometer können hier überwunden werden. Erfahrungen der Kreisverwaltung aus dem Fahrradtourismus und der Radverkehrsförderung werden bei Zusammenkünften mit den Wegewarten und der Naturparkverwaltung ausgetauscht.

Zusätzlich gibt es in der Mountainbike Region Naturpark Solling-Vogler ein Mountainbike-Parcours, der allerdings „in die Jahre“ gekommen ist. Die Beschilderung ist fehlerhaft, es müssen Routenaufkleber ersetzt und Infotafeln erneuert werden. Bestimmte Routenabschnitte müssen frei geschnitten werden. Insgesamt sollte die Beschilderung mit den Routenbezeichnungen überarbeitet werden.



Abb. 48: Holzablagerung auf einem MTB-Routenverlauf und fehlerhafte Beschilderung.



Abb. 48a.



Abb. 48b.



Abb. 49: Infotafel der MTB- Region.



Abb. 50: Verlauf einer geplanten Rennradroute.

Auch dem Rennradsport soll in Zukunft eine höhere Bedeutung zukommen. Gemeinsam mit dem Northeimer Fahrradclub Cicli will der Landkreis Northeim ein Beschilderungssystem zur dauerhaften Beschilderung von Rennradrouten entwickeln. Durch die Zusammenarbeit zwischen aktiven

Rennradsportlern und den zuständigen Behörden soll ein mustergültiges Beispiel für die Beschilderung auf Bundesebene entwickelt werden. Als Experten für Beschilderungssysteme wird der Allgemeine Deutsche Fahrradclub Deutschland (ADFC) in die Planung eingebunden.

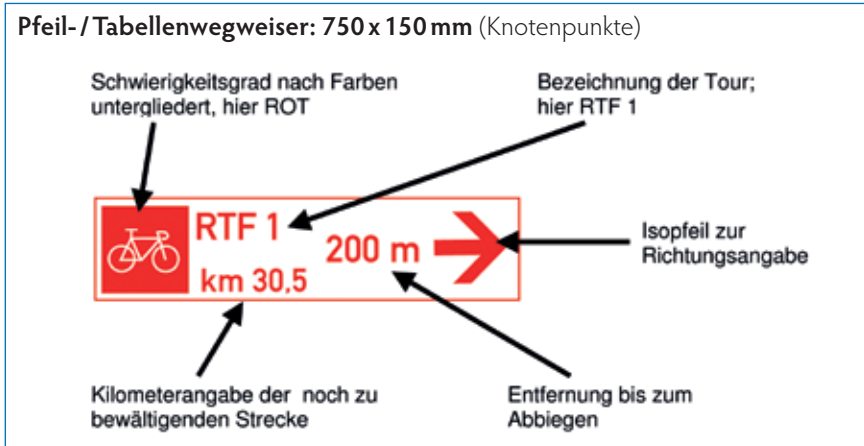


Abb. 51: Beschilderung von Rennradrouten (Entwurf).  
Quelle: Gröbel, Stand: 2011.

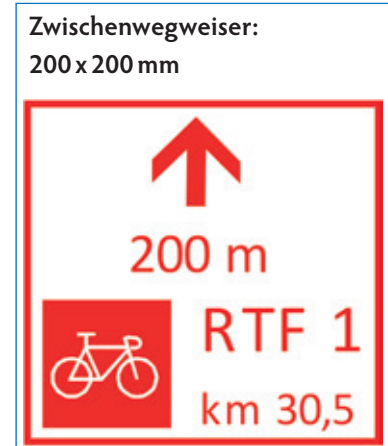


Abb. 52: Beschilderung von Rennradrouten – Zwischenwegweiser (Entwurf – Stand: 2011).

### 7.3 Länderübergreifendes Bundespilotprojekt D-Route 3 mit eigenen Maßnahmen

Der Landkreis Northeim engagierte sich von Beginn an aktiv innerhalb des länderübergreifenden Bundespilotprojekts D-Route 3. Dazu zählten die Optimierung der Routenführung, die Beschilderung und die Umsetzung der touristischen Informationstafel. Auch Rastplätze wurden entlang der D-Route 3 angelegt. Die Informationsveranstaltungen zur D-Route unterstützte der Landkreis durch Fachvorträge.

Im Rahmen der Radverkehrsanalyse Brandenburg wurde ein mobiles Radzählgerät in Kreensen an der D-Route 3 errich-

tet. Diese Zählstation hat vom 13.08. bis zum 26.08.2010 alle vorbei fahrenden Radfahrer registriert. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum 1.329 Radfahrer gezählt. Durch ergänzende Untersuchungen konnten die Anwohner, Tagestouristen und Radreisende unterschieden werden. Eine Hochrechnung dieser Daten ergab, dass für das Jahr 2010 mit einer Durchschnittsbelastung von 21.577 Radfahrern zu rechnen ist. Ca. 50 % der Radfahrer sind Touristen.



Abb. 53: Infotafel der D-Route 3 in Kreensen.



Abb. 54: Logos des Europaradweges R 1 und der D-Route 3.

| RZS | Standort         | Hochrechnung 2010     |          |                |             |                              |
|-----|------------------|-----------------------|----------|----------------|-------------|------------------------------|
|     |                  | Querschnittsbelastung | Anwohner | Tagestouristen | Radreisende | Radreisende auf der D3-Route |
| Q01 | Stadtlohn        | 33.311                | 22.725   | 6.916          | 3.670       | 1.900                        |
| Q02 | Havixbeck        | 26.531                | 3.891    | 19.279         | 3.361       | 1.778                        |
| Q03 | Warendorf        | 50.102                | 27.426   | 17.239         | 5.436       | 2.390                        |
| Q04 | Schloß Holte-St. | 34.133                | 22.423   | 8.875          | 2.836       | 2.836                        |
| Q05 | Horn             | 14.466                | 7.747    | 4.479          | 2.239       | 1.777                        |
| Q06 | Höxter           | 101.609               | 43.439   | 30.717         | 27.453      | 5.308                        |
| Q07 | Kreiensen        | 21.577                | 10.789   | 3.011          | 7.778       | 3.407                        |
| Q08 | Langelsheim      |                       |          |                |             |                              |
| Q09 | Thale            | 55.458                | 51.880   | 1.342          | 2.236       | 2.236                        |
| Q10 | Nienburg         | 16.137                | 10.497   | 3.799          | 1.841       | 584                          |
| Q11 | Dessau           | 68.772                | 45.526   | 14.259         | 8.986       | 2.610                        |
| Q12 | Bergwitz         | 32.644                | 18.011   | 12.382         | 2.251       | 1.985                        |

Abb. 55: Ergebnisse aus der Zählung der Radfahrer auf der D-Route 3.

Quelle: Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH 2011: Radverkehrsanalyse Brandenburg, Endbericht..

## 7.4 Elektromobilität

E-Bikes oder Pedelecs gewinnen seit den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung. Rund 200.000 Fahrräder wurden 2010 in Deutschland verkauft. Somit hat sich die Zahl in den letzten Jahren nahezu verdreifacht. Das Elektrofahrrad erleichtert das Fahren bei Steigungen und Gegenwind sowie längere Distanzen bei höherer Geschwindigkeit.

E-Bikes und Pedelecs haben jedoch besondere Infrastrukturansprüche. Die teuren und schweren Fahrräder benötigen besonders diebstahlgesicherte Abstellanlagen. Die Akkus können Zuhause oder am Arbeitsplatz geladen werden. Ein Auflademöglichkeit an Abstellanlagen, Gaststätten, Hotels und Freizeiteinrichtungen wäre jedoch empfehlenswert. Alternativ könnten Akkuwechselstationen eingerichtet werden.

Außerdem erfordern sie durch die erhöhte Fahrgeschwindigkeit hochwertige Radverkehrsanlagen. Kurven müssen einen

ausreichenden Radius aufweisen, Sichtbeziehungen an Knoten und Einmündungen müssen hergestellt werden. Die Radwege müssen von ausreichender Breite sein, so dass schnellere Radfahrer andere Radfahrer überholen können. Nicht nur der Alltagsradverkehr, sondern auch der Tourismus profitiert von der neuen Art des Fahrradfahrens. Moveo ist ein Servicenetzwerk mit Verleih- und Akkutauschstationen.

Auf Grund seiner Topographie bietet sich der Landkreis Northeim besonders für das Thema Elektromobilität an. Den Einstieg in dieses Thema findet die Region durch den Tourismusverband Weserbergland, der eine Karte mit Routenvorschläge konzipiert hat und an ausgewählten Standorten Pedelecs zum Ausleihen bereit hält. Eine Ausdehnung auf das gesamte Kreisgebiet wird angestrebt. Verleih- und Akkutauschstationen sind bisher nur in Uslar eingerichtet.



Abb. 56: Broschüre und Karte über Angebote mit Pedelecs.

## 7.5 Zertifizierung

Eine Zertifizierung kann die Vermarktung von touristischen Radfernwegen erleichtern. Der ADFC hat dazu ein einheitliches Bewertungsverfahren mit Zertifizierung für Radfernwege über 100 km geschaffen. Mit dem Gütesiegel „ADFC-Qualitätsroute“ setzt der ADFC damit deutschlandweite Standards für Radfernwege fest. Bis zu fünf Sterne zeigen an, welche Qualität Radwanderern auf einer Route geboten wird. In Niedersachsen hat der EmsRadweg als einziger Weg vier Sterne erhalten. Die Kriterien sowie die ausgezeichneten Routen können beim ADFC nachgesehen werden (siehe Abb. 58).

Eine weitere Zertifizierung von fahrradfreundlichen Gastbetrieben stellt das Bett & Bike Netzwerk dar. Der ADFC hat einen Kriterienkatalog entwickelt, die die nachfolgenden Mindestanforderungen erfüllen:

- Gäste sind auch für nur eine Nacht willkommen
- Das Fahrrad wird sicher untergebracht
- Für nasse Kleidung und Ausrüstung gibt es eine Trocknungsmöglichkeit
- Für kleinere Reparaturen am Rad steht das wichtigste Werkzeug zur Verfügung.
- Bei größeren Pannen hilft die nächste Werkstatt weiter.
- Mit Informationsmaterial, wie regionalen Radwanderkarten sowie Bus- und Bahnfahrplänen, wird über attraktive Ausflugsziele in der Umgebung informiert
- Morgens gibt es ein kräftiges, vitales Radlerfrühstück

Hinzu kommen wenigstens zwei „Zusätzliche Angebote“ aus folgender Liste:

- Beratung bei der Anmeldung hinsichtlich einer umweltfreundlichen An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln (insbesondere zur Fahrradmitnahme).
- Hol- und Bringdienst für radelnde Gäste.
- Hauseigenes Mietangebot von qualitativ guten Fahrrädern.
- Angebot von ausgearbeiteten Tagesradtouren.
- Gepäcktransfer von der letzten und/oder nächsten Unterkunft.
- Reservierungsservice für die nächste Übernachtung in fahrradfreundlichen Betrieben.
- Bereitstellung wichtiger Ersatzteile ggf. in Absprache mit der nächsten Werkstatt.
- Liste weiterer fahrradfreundlicher Betriebe in der Region.
- Lunchpaket zum Mitnehmen.
- Gästebuch für Radwanderer.

Seit 2007 wird im Landkreis Northeim aktiv mit den Leistungsträgern aus dem Beherbergungsgewerbe, Gastronomie und Fahrradservice zusammengearbeitet. Dadurch konnte in den letzten fünf Jahren die Anzahl der zertifizierten Bett & Bike Betriebe von 3 auf 18 gesteigert werden. In den nächsten Jahren sollte vor allem an den Radfernwegen der Anteil der zertifizierten Leistungsträger erhöht werden. Die D-Route 3 erhielt 2011 eine Auszeichnung als ADFC-Qualitätsroute (siehe Abb. unten).

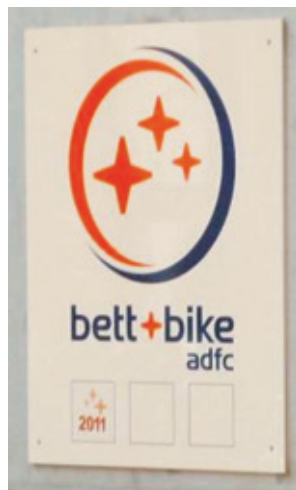


Abb. 57: Bett & Bike Betrieb in Northeim und das Zertifikat von bett+bike.



Abb. 58: Zertifizierung durch den ADFC.

## Best-Practice-Beispiel aus dem Landkreis Northeim

### Skulpturenweg im Landkreis Northeim

Stillgelegte Bahntrassen eignen sich hervorragend für den Radverkehr. Diese Radwege bieten:

- Strecken mit geringer Steigerung und Gefälle (max. 4 %)
- Attraktive Führung in Landschaften, die sonst teilweise kaum zugänglich sind.
- Aussichten von Viadukten sowie Eisenbahntunnel, die für ein besonderes Bahntrassen-Radelerlebnis sorgen
- Durchgehende Strecken, meist abseits von motorisierten Verkehr
- Ehemalige Bahnhöfe und Haltepunkte, die beliebte Standorte für Gastronomie und Rastplätze darstellen.

Den südlichen Teilabschnitt des Radweges zur Kunst bildet der Skulpturenweg, der von Bad Gandersheim über Brunshausen und Altgandersheim in das 12 km entfernte Lamspringe führt. Der durchgängig befestigte und sehr gut beschilderte Weg läuft auf einem ehemaligen Bahndamm und ermöglicht daher eine entspannte Fahrt ohne störenden Autoverkehr oder anstrengende Steigungen. Besonders Highlight entlang der Strecke durch das malerische Harzvorland mit seinen bewaldeten Hügeln und weiten Tälern sind die 13 Skulpturen zeitgenössischer internationaler Künstler. Ein weiterer Bahntrassenradweg ist im Landkreis Northeim in der Planung. Der Radweg auf der stillgelegten Bahntrasse von Kalefeld bis Kreiensen ist in einem Teilabschnitt schon fertig gestellt.



Abb. 59: Geplanter Radweg von Kalefeld bis Kreiensen.



Skulpturenweg bei Bad Gandersheim.

## 7.6 Handlungsempfehlungen für den Fahrradtourismus

| Erfolgsfaktoren für den Fahrradtourismus                               |                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Region als Destination begreifen                                       | Radlergebiet muss von Gästen und Alltagsradlern (an-)erkannt werden. Infrastruktur und deren Weiterentwicklung sehr wichtig. |
| Konsequentes Destinationsmanagement („Destination Governance“)         | Langfristige Organisation der regionalen Zusammenarbeit.                                                                     |
| Austausch der Leistungsträger und kooperative Vermarktung voranbringen | Radregion muss an einen Strang ziehen „Kooperationsqualitäten“                                                               |
| Strategische Angebotsentwicklung                                       | Außergewöhnliche Angebote und Produkte für Radfahrer entwickeln.                                                             |
| Produktgestaltung durch Inszenierung verbessern                        | Routenthema muss erlebbar sein.                                                                                              |
| Radwege/-routen als Markenprodukt auffassen                            | Überall gleichbleibende hohe Qualität versprechen und einlösen.                                                              |
| Qualitätsmanagement betreiben                                          | Kontinuierliche Weiterentwicklung und Sicherung des Angebotes.                                                               |
| Klimafreundlichkeit hervorheben                                        | Klimaneutrale Angebote weiterentwickeln und kommunizieren                                                                    |
| Kundenbindungsmaßnahmen einsetzen                                      | Beschwerdemanagement und Reiseanlässe schaffen (Events)                                                                      |
| Wissen durch Marktforschung verbessern                                 | Nutzermonitoring für die zielgerichtete Angebotsentwicklung                                                                  |

Erfolgsfaktoren für den Fahrradtourismus (Quelle: Dreyer, Mühlnickel, Miglbauer 2012)

Erste Aktivitäten zum Nutzermonitoring wurden im Landkreis bereits umgesetzt. Die Radzählung im August 2010 in Kreiensen konnte bereits die erste Hochrechnung des Aufkommens auf dem Europaradweg erfasst werden. Im September 2011 wurden zwei weitere Zählstationen am Leine-Heide Radweg errichtet und dadurch erste Zahlen über das Aufkommen der Radtouristen ermittelt. In einem weiteren Schritt sollten die ermittelten Zahlen in Alltagsradfahrer, Tagestouristen, Radtouristen und Rennradfahrer unterschieden werden. Gleichzeitig sollten die Radtou-

risten nach den Qualitätsansprüchen, der Nutzungsintensität, den wirtschaftlichen Effekten, der Nutzerstruktur, das Image und die Stärken und Schwächen des jeweiligen Radfernweges befragt werden.

Damit der Landkreis Northeim sich noch stärker durch den Radtourismus profilieren kann besteht weiterer Handlungsbedarf. Für die Rennradrouten gibt es die ersten Entwürfe. Nach einer sinnvollen fachlichen Überprüfung sollte diese Routen in das vorhandene Radwegenetz integriert werden.



Abb. 60: 2 Zählstellen in Landkreis Northeim und Befragung am Leine-Heide Radweg.



Abb. 61: Rennrad-Guide im Sauerland.

Es ist notwendig, die Routen nach Schwierigkeitsgraden zu klassifizieren. Zur Vermarktung dieser geplanten Routen bietet sich die Erstellung eines Rennrad-Guides an. Die Broschüre informiert über die ausgeschilderten Routen, ihre Länge und ihren Schwierigkeitsgrad sowie Veranstaltungen und Neuigkeiten zum Thema (siehe Abb. 61).

Die Radtouren für Pedelecs und E-Bikes im Uslarer Land und Hochsolling sollten aufgrund der Topographie nach Schwierigkeitsgraden klassifiziert werden. Das vorhandene Kartenmaterial muss für diese Zielgruppe und von ihrer Konzeption überarbeitet werden. Eine Anbindung an den ÖPNV ist unbedingt notwendig. Die Infrastruktur für die E-Bike-Verleih- und Akkuwechselstationen muss ausgebaut werden, um die Flexibilität für das Radfahren zu erhöhen.

Auch die MTB-Routen müssten sich einer regelmäßigen Überprüfung unterziehen, um eine Alternative zu den Routen im Harz darzustellen. Die MTB-Beschilderung ist

anhand des Merkblattes zur Mountainbike-Wegweisung zu überprüfen. Bei dieser Überarbeitung sollte auch die Integration der Mountainbike-Wegweisung in die allgemeine Radwegweisung ermöglicht werden. Die vorhandenen Infotafeln sollten durch neue ersetzt werden. Die vorhandenen 16 Mountainbike-Routen sowie der Mountainbike-Parcours sollten vom Verlauf her überprüft werden. Beim Parcours müssen fehlen Schilder ergänzt, und beschädigte ersetzt werden. Der Wegezustand muss verbessert und der Routenverlauf überprüft werden. Die Frequenzierung der einzelnen Routen sollte ermittelt, die Qualität durch eine Befragung der Biker erfasst und gezielt weiterentwickelt werden.

Die Beschilderung einzelner lokaler Themenrouten sollte überarbeitet werden, wie z. B. die Routen im Uslarer Land. Außerdem sind Infotafeln in Anlehnung an das Layout von vorhandenen Infotafeln im Landkreis aufzustellen. Siehe hierzu ein Beispiel aus dem Landkreis (Abb. 47).

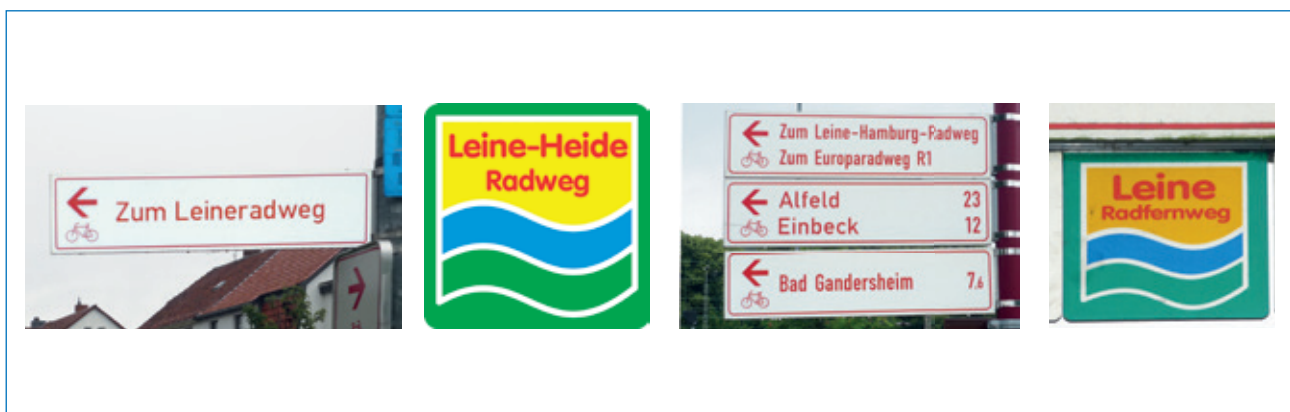


Abb. 62: Uneinheitliche Beschilderung des Leine-Heide-Radweges.



Abb. 63: Schutzhütte „Ippenser Johannesanger“.

Die begleitende fahrradtouristische Infrastruktur wie Fahrradabstellanlagen, Informationstafel, Informationssysteme sowie Rastplätze teilweise mit Schutzhütten sollte permanent weiterentwickelt werden.

Zukünftig sollten Infrastruktureinrichtungen auch an anderen touristischen Radwegen geschaffen werden. Ein gutes Beispiel bietet das Teilstück des Europa-Radweges R1, der durch den Landkreis Northeim führt und an dem eine sehr gute fahrradtouristische Infrastruktur zu finden ist (siehe auch Abb. 53 und 63). An touristischen Radwegen sind Rastanlagen mit Sitzgruppen, Schutzhütten, Abstellanlagen und wahlweise Abfallbehälter zu errichten. Bevor die Abfallbehälter aufgestellt werden, sollte im Landkreis entschieden werden, wer diese auch leert und die Sauberkeit des Rastplatzes gewährleistet. Das Aufstellen zusätzlicher Informationstafeln ist zu empfehlen. Es bieten sich besonders markante Geländepunkten, Sehenswürdigkeiten, Aussichtspunkte, also Standorte, an denen Radfahrer ohnehin einen kurzen Halt einlegen würden und an Schnittstellen von verschiedenen Radrouten. Die Abstände zwischen diesen Infrastruktureinrichtungen sollten 10 – 15 km betragen. An innovative Abfallbehälter



Abb. 64: Abfallkorb für Radfahrer in den Niederlanden.

für Radfahrer bzw. Radtouristen sollte auch gedacht werden. In der Abb. 64 wird ein positives Beispiel bei Del Helder nördlich von Amsterdam gezeigt.

In Niedersachsen schon recht verbreitet und jetzt auch im Landkreis Northeim vertreten, sind die Melkhäuser. Melkhäuser sind Milchraststätten entlang der Radfernwege, in den Radfahrer sich mit Milchspezialitäten stärken und sich mit Karten und Informationsmaterial für die weitere Fahrt rüsten können. Seit Frühjahr 2011 befindet sich so eine Milchraststätte in Drüber. Sie ist auf Initiative des Regionalmanagements Harzweserland entstanden und als Pausenstation für Radtouristen gedacht. Ziel des Projektes ist es, ein Netz mehrerer Stationen entlang der Radfernwege Leine-Heide Radweg, Weserradweg und Europa Radweg (R1) aufzubauen.

Ein Informationssystem für die Gastronomie ist noch aufzubauen. Vereinzelt gibt es gute Ansätze, wie z. B. am Leine-Heide-Radweg (Abb. 65) und am Skulpturenweg (Abb. 66). Ein einheitliches Leitsystem muss erst in nächsten Jahren noch entwickelt werden.



Abb. 65: Private Beschilderung in Drüber.



Abb. 66: Unzureichende Qualität eines Gastronomiewegweisers.





Touristen-Informationstafel:  
Radtouristen am Marktplatz in Bad Gandersheim.

# 8 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit ist ein zentraler Schlüsselfaktor zur Förderung des Radverkehrs. Die meisten Bürgerinnen und Bürger besitzen Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl und entscheiden sich bei jedem Weg für oder gegen das Fahrrad. Um diese Hemmnisse zu überwinden, sollen die Bürgerinnen und Bürger in einen Dialog einbezogen werden, der

- über die individuellen persönlichen und gesellschaftlichen Vorteile des Radfahrens informiert,
- im Gegenzug auch die Wünsche, Sorgen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger ernst nimmt und in den Planungsprozess integriert und so

- die Aufwärtsspirale der Radverkehrsförderung einleitet und zu einem Mehr an Radverkehr beiträgt.

Öffentlichkeitsarbeit und Werbekampagnen im Rahmen des Marketings übernehmen eine zentrale Funktion in der Vermittlung verhaltensändernder bzw. verhaltensstabilisierender Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Hier ist es wichtig, die Kontakte zwischen dem Landkreis und den Tourismusvereinen und -verbänden zu intensivieren.

## 8.1 Netzwerke für den Radverkehr

### Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen

Unter dem Dach kommunaler Spitzenverbände arbeitet der Landkreis mit anderen Kommunen im Land Niedersachsen zusammen. Als Arbeitsgemeinschaft werden folgende Ziele verfolgt:

- Nachhaltige Unterstützung des Radverkehrs in seiner ganzen Bandbreite (Alltags- und Freizeitverkehr: Radverkehr als System aus Infrastruktur, Marketing und Service)
- Bündelung der kommunalen Interessen zum Thema Radverkehr in Niedersachsen (z. B. bei folgenden Themen: Radwegebenutzungspflicht, Radrouting, Verkehrssicherungspflicht)
- Unterstützung der Netzbildung und Angebot als Informations- und Kommunikationsplattform (Mittler zwischen Kommunen und Land)
- Intensive Zusammenarbeit mit dem Land Niedersachsen (u. a. mit der Radverkehrsbeauftragten des Landes und Mitarbeit am Runden Tisch Radverkehr)

### Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Betriebe

Die Gründung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Betriebe (AGFB) im Landkreis Northeim ist ein guter Anfang, um die Förderung eines verträglichen und nachhaltigen Verkehrs unter besonderer Berücksichtigung des Fahrradver-

kehrs zu unterstützen. Die Arbeitsgemeinschaft vereint eine Vielzahl der Leistungsträger aus den Kreisgebieten Holzmin-den, Goslar, Göttingen, Eichsfeldkreis und Northeim. Auch die Zusammenarbeit mit den örtlichen Fahrradwerkstätten und -händlern ist geplant. Inhalt und Ziel eines solchen Netzwerkes ist u. a. ein Erfahrungsaustausch zwischen den Betrieben sowie die Nutzung von Synergien, z. B. bei der Erarbeitung von Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit (siehe Kap. 8.2).

### Kooperation mit Vereinen, Verbänden und Ehrenamtlichen

Die Zusammenarbeit mit Vereinen, Verbänden und Ehrenamtlichen soll weiter intensiviert werden. Die Kooperation mit dem ADFC bezieht sich u. a. die Kontrolle der Radwege im Landkreis. Der Radwegewart ist Mitglied der ADFC-Ortsgruppe Einbeck und erfasst die Mängel und diese werden über die Verwaltung des Landkreises an die zuständigen Bereiche weitergeleitet. Die Kooperation mit Sportvereinen, Radsportvereinen und Freizeitfahrradgruppen führte dazu, dass dieser Zusammenschluss die regelmäßige Kontrolle der Mängel für einen Teilabschnitt des Europaradweges R1 übernahm..

Zum Thema Rennradsport kooperiert der Landkreis mit dem Northeimer Fahrradclub Cicli. Gemeinsam soll ein Projekt zur beispielhaften Ausschilderung von Rennradrouten umgesetzt werden (siehe Kap. Mountainbike- und Rennradtouren).

## 8.2 Öffentlichkeitsarbeit für die Förderung des Radverkehrs

### Fahrradtag und –konferenz

2007 veranstaltete der Landkreis Northeim auf Initiative des Landrates Herrn Michael Wickmann gemeinsam mit dem ADFC und verschiedenen Städte und Gemeinden den ersten Fahrradtag. Die Veranstaltung findet jedes Jahr in einem anderen Gebiet des Landkreises statt. Die Bevölkerung soll dadurch für das Radfahren sensibilisiert und die Bürgerinnen und Bürger auch auf die touristischen Sehenswürdigkeiten entlang der Routen aufmerksam gemacht werden. Im Juni des Jahres 2011 startete der Fahrradtag in Northeim und führte rund um die Katlenburg.



Abb. 67: Einladung Fahrradtag. Abb. 68: Gemeinsame Fahrradtour.

Bei der jährlich stattfindenden Fahrradkonferenz im Landkreis Northeim kommen neben den Kommunen, Vertreter aus der Politik, Touristiker, Straßenbaulasträger und Polizei auch Leistungsträger, der ADFC und Vertreter der benachbarten Regionen zusammen. Fachbezogene Arbeitskreise zu den Themen Politik, Fahrradtourismus, Netzentwicklung/ Beschilderung und Leistungsträger unterstützen den Informationsaustausch und entwickeln gemeinsam Einzelprojekte.



Abb. 69: Tagung D-Route 3 in Northeim am 17.05.11.

### Teilnahme am Landeswettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune 2011“

Der Landkreis Northeim nahm in diesem Jahr am Landeswettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune 2011“ teil. Bei dem Wettbewerb werden jährlich vorbildliche Lösungen für Initiativen zur Erhöhung des Radverkehrs in den Kommunen ausgezeichnet. Eine Jury aus Abgeordneten des Niedersächsischen Landtags, Vertretern der kommunalen Spitzenverbände, des ADFC Landesverbandes Niedersachsen und Verkehrsexperten entscheidet an wen die repräsentative Auszeichnung mit einem Preis-

geld von 25.000 Euro geht.

Auf ihrer dreistündigen Bereisung des Landkreises Northeim, wurden der Jury aktuelle Projekte wie die sicheren Schul(rad)wege und die Beschilderung der permanenten Rennradrouten vorgestellt. Die Verwaltung wurde hierbei von Bürgern, Ehrenamtlichen, Radwegexperten, dem ADFC Kreisverbandes Northeim und aktiven Fahrradfahrern von der Freizeitfahrradgruppe Echte unterstützt.



Abb. 70: Jury kommt in den Landkreis (HNA).



Abb. 71: Preisverleihung.

Um einen eigenen Eindruck zu erhalten, was es bedeutet als Radfahrer im Landkreis Northeim unterwegs zu sein, radelte die Jury selbst einige Etappen. Dabei wurden der Skulpturenweg in Bad Gandersheim und die radverkehrsfördernden Maßnahmen der Stadt Einbeck besichtigt.

Letztendlich konnte sich der Landkreis Northeim über den zweiten Platz beim Landeswettbewerb freuen. Den ersten Platz belegte Titelverteidiger Grafschaft Bentheim. In einer

Pressemitteilung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr heißt es: „Beide Endrundenteilnehmer haben es mit großem Engagement geschafft, in ihren Landkreisen eine fahrradfreundliche Umgebung aufzubauen.“ Da die Entscheidung sehr knapp ausfiel, wurde an den Landkreis Northeim erstmalig ein Sonderpreis verliehen. Er darf sich jetzt offiziell „Fahrradfreundlicher Landkreis“ nennen.

### 8.3 Fahrradportal des Landkreises: Fahrrad-Navigator und Controlling der Mängel

Neben dem Internetauftritt des Landkreis Northeim liefert seit 2009 auch ein Fahrradportal alle nötigen Informationen zum Thema Radfahren im Landkreis. Das Fahrradportal ist ein internetbasierendes Geo-Informationssystem, das neben der Darstellung des Alltagsnetzes und aller Radrouten Informationen zu touristischen Highlights der Region, Fahrradservice, Übernachtungsmöglichkeiten und vor allem aktuelle Streckeninformationen bereithält.

Neben der Funktion als Informationsplattform dient das Fahrradportal auch zum externen Informationsaustausch. Hier können Mängelmeldungen genau verortet und auf eine alternative Routenführungen verwiesen werden.

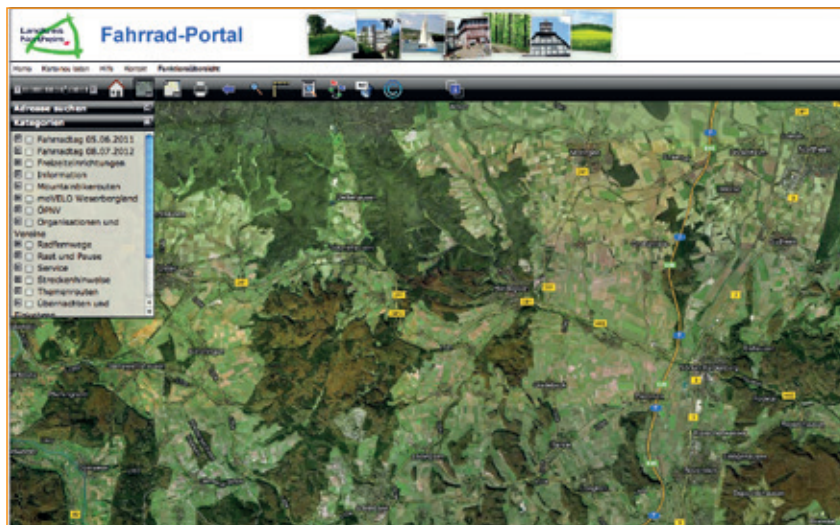


Abb. 72: Die Internetpräsentation des Fahrradportals des Landkreises Northeim.



Abb. 73: Aufkleber mit Radverkehrshotline.

### 8.4 Bürgerbefragung zum Radverkehr

Um einen Eindruck zu gewinnen, welchen Stellenwert das Radfahren für die Bevölkerung im Landkreis Northeim hat, wurde eine Befragung im Sommer 2011 durchgeführt. Einwohnerinnen und Einwohner aus dem Landkreis Northeim sollten ihre Wünsche zum Alltagsverkehr und zum Tourismus äußern. Northeim, Moringen, Hardegsen, Einbeck, Bad Gandersheim, Uslar, Nörten-Hardenberg gehörten zu den Untersuchungsstandorten. An drei Werktagen (Montag, Dienstag und Mittwoch) wurden 197 Bürgerinnen und Bürger ab 14 Jahren unterschiedlichen Alters

nach dem Zufallsprinzip interviewt. Der Großteil der Befragten war zwischen 25 und 44 Jahren alt. Hierzu gehören Berufstätige (62,4%), Hausfrauen/-männer (8,1%), Schüler/ Studenten (18,8%) als auch Rentner (10,7%).

Im ersten Abschnitt wurde die Frage gestellt, in wie weit das Fahrrad im Landkreis Northeim genutzt wird. Der Großteil der befragten Personen (35,5 %) gab an, im Durchschnitt an 1-3 Tagen im Monat Fahrrad zu fahren. 25,9 % nutzten das Rad 1-3 Tage in

der Woche. Der Anteil der das Rad nur selten (weniger als 1 Tag im Monat) nutzt, ist genauso hoch, wie der Anteil, der das Rad fast täglich benutzt (19,3 %). Das Fahrrad wird sowohl im Alltag als auch in der Freizeit gefahren. Auf die Frage, für welche Fahrten das Rad genutzt wird, konnte mit Mehrfachnennungen geantwortet werden. Insgesamt wurden 245 Antworten gegeben. Die Benutzung des Rades im Alltag wie für Fahrten zur Schule, Arbeit und zum Einkaufen kam dabei eine größere Bedeutung zu, als die Sport- oder Freizeitnutzung. Die Themenradwege, Radfernwege und Mountainbikestrecken im Landkreis Northeim wurden für diesen Zweck gut angenommen und sind anscheinend sehr beliebt. Das am stärksten genutzte Angebot sind die Themenradrouten. Von 46,2 % der Befragten sagten, dass sie dieses Angebot bereits genutzt haben. Weiterhin beliebt sind die Radfernwege. Diese nutzten bereits 42,6 %. Die Mountainbike- und Rennradstrecken im Landkreis Northeim sind überwiegend für ambitionierte Radsportler geeignet, dennoch nutzten bereits 25,3 % die Mountainbikestrecken und 22,3 % die Rennradrouten.

Die Mehrheit der Befragten bewertete die Gesamtsituation des Radverkehrs im Landkreis mit befriedigend und schlechter (67 %). 33,5 % bewerteten den Radverkehr mit sehr gut bis gut und sind insgesamt mit dem Radverkehrsangebot zufrieden.

Der zweite Teil der Befragung konzentrierte sich auf den Handlungsbedarf im Landkreis Northeim. Im Bereich des Alltagsverkehrs sieht ein Großteil der Bevölkerung die Sicherheit der Radwege, den Zustand der Radwege und die Wegweisung als sehr wichtig an. Die Radverkehrsführung ist in den Augen der Befragten außerdem von Bedeutung. Als weniger wichtig bis unwichtig werden die Abstellanlagen sowie der Zusammenhang zwischen dem Radverkehr und ÖPNV gesehen.

Der Frage, welche Wünsche die Bevölkerung für die Zukunft des Radverkehrs hat, wird im dritten Abschnitt der Untersuchung nachgegangen. Der größte Wunsch für die Zukunft des Radverkehrs ist von der Mehrheit der Befragten (38,1%), dass Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer angesehen werden. 34% der Befragten fanden den Ausbau des touristischen Angebots am wichtigsten. Den Radverkehr als Alternative zum Autoverkehr wünschen sich für die Zukunft 27,9%.

Im Bereich des Freizeitradverkehrs werden die Angebote an Themenradrouten, Radfernwegen und Bett & Bike- Angeboten als wichtig angesehen. Angebote für Mountainbike und Rennrad sowie E-Bike/ Pedelec- Stationen sind für die Befragten eher unwichtig. Diese Rangordnung lag wahrscheinlich daran, dass diese Angebote weniger bekannt sind.

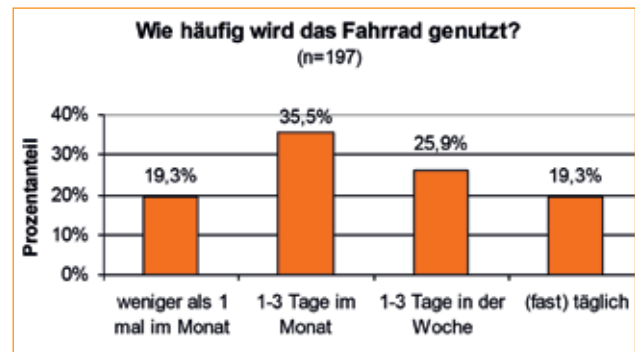


Abb. 74: Wie häufig wird das Rad genutzt.

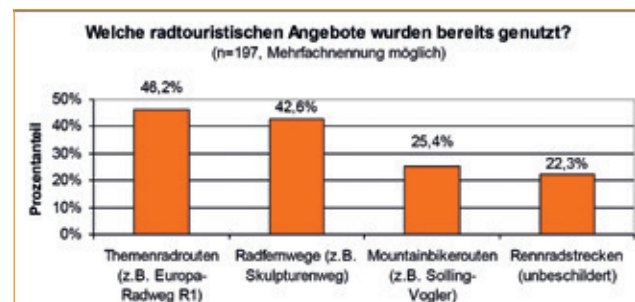


Abb. 75: Welche touristischen Angebote wurden bereits genutzt.



Abb. 76: Bewertung der Gesamtsituation.



Abb. 77: Radinfrastruktur im Alltag.

Die Bürgerinnen und Bürger im Landkreis Northeim wollen auf jeden Fall den weiteren Ausbau des Alltagsradverkehrs. Die Akzeptanz für weitere kommunale Ausgaben in diesem Bereich ist vorhanden. Die Sicherheit und der Zustand der Radwege sind hier besonders zu erwähnen. Eine qualitativ hochwertige Wegweisung, die auf den gesamten Landkreis Northeim ausgeweitet werden muss, wird ebenfalls als wichtig eingestuft. Grundsätzlich ist die sichere Verkehrsführung von Radwegen von Bedeutung. Dieses Ziel sollte bei der Planung von Radwegen, aber auch bei der Ausschilderung von Routen beachtet werden. Zusätzlich zum Alltagsverkehr sollte die radtouristische Infrastruktur (Infotafeln, Rastplätze, Abstellanlagen) und die touristisch genutzten Routen (MTB, Rennradrouten, Radfernwege) weiter ausgebaut werden. Dazu soll die Beschilderung im Landkreis auf die noch nicht ausgeschilderten Gemeinden ausgeweitet und dafür die finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Auch eine Beschilderung sollte sich an dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr - Ausgabe 1998“, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), orientieren.

Einen besonderen Stellenwert haben die lokalen Themenradrouten, die jede/r zweite Bewohnerin und Bewohner schon genutzt hat. Sinnvoll wäre es, dieses Angebot zu erhalten, die Beschilderung und die Vermarktung qualitativ zu verbessern. Flyer müssten z. B. überarbeitet und hinsichtlich des Themas der Radroute angepasst werden. Gleichzeitig könnte damit eine Ergänzung zu den hochwertigen Angeboten der Radfernwege erhalten oder weiterentwickelt werden. Aufgrund der Befragung sollte dieses Angebot erhalten und/oder sogar weiter ausgebaut werden. Eine einheitliche Beschilderung dieser Routen wäre nur konsequent.



Abb. 78: Wünsche für den Radverkehr im Jahr 2020.

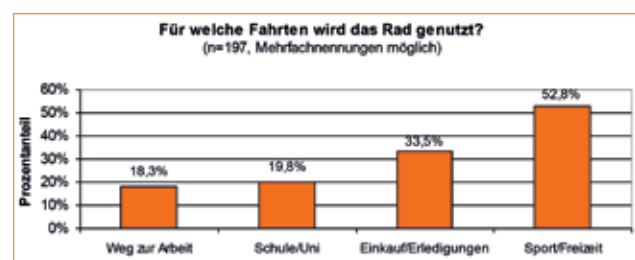


Abb. 79: Nutzung des Rades.



Abb. 80: Radinfrastruktur in der Freizeit.

## 8.5 Handlungsempfehlungen für die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Der Landkreis Northeim setzt sich bereits aktiv für die Förderung des Radverkehrs ein. Mit dem 2. Platz beim Landeswettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune“ wurde dieses Engagement bereits ausgezeichnet. Um den Radverkehrsanteil im Landkreis von 5-10 % auf 15 % zu erhöhen, ist jedoch weiterer Handlungsbedarf notwendig. Die Bevölkerung muss weiterhin für das Radfahren sensibilisiert werden und ihnen die Fortbewegung mit dem Rad komfortabel gestaltet werden. Der jährliche Fahrradtag setzt bereits an diesem Punkt an.

Um einen Eindruck zu erhalten, wie die Bevölkerung vor Ort die Radverkehrssituation beurteilt, wurde 2011 eine Befragung durchgeführt. Um kontinuierlich die Qualität des Angebots zu verbessern und Handlungsbedarf zu ermitteln, sollte diese Be-

fragung in regelmäßigen Abständen (ca. alle zwei Jahre) wiederholt werden.

Das Fahrradportal präsentiert die Radrouten und Infrastruktur zeitgemäß auf einer interaktiven Karte im Internet. Zudem gibt es eine Vielzahl von Flyern und Broschüren zum Thema Radfahren. Was jedoch fehlt ist ein einheitliches Erscheinungsbild und verbindendes Element. Das bereits erwähnte Northeimer Fahrrad oder Fahrrad des Verkehrsverbundes könnte zum Symbol des Radfahrens in der Region werden. Nicht nur Touristen, sondern auch Einheimische könnten von diesem Rad profitieren. Verleihstationen an den Bahnhöfen könnten dafür sorgen, dass Berufstätige für die Fahrt zum Zug oder vom Zug zum Arbeitsplatz das Fahrrad nutzen.

# 9 Fazit

Die hier genannten Handlungsempfehlungen können dazu beitragen, den Radverkehrsanteil in den nächsten 10 Jahren zu erhöhen. Radfahren ist nicht nur ein umweltfreundliches Verkehrsmittel, sondern kann neben der aktiven Freizeitgestaltung auch zur Gesundheitsförderung beitragen. Neben der Gesundheitsförderung ist die Verkehrssicherheit auf jeden Fall wichtig. Besonders die jüngere Bevölkerung sollte behutsam an das Radfahren herangeführt werden und auf sicheren Wegen die Schule erreichen. Die Bemühungen der Rhumetalschule sind daher zu unterstützen und auszubauen. Ihr Engagement sollte weiteren Schulen als Vorbild dienen.

Die Radfahrer sollten sicher im Alltags- und Freizeitverkehr vorankommen. Das Pilotprojekt der Fahrradschutzstreifen außerhalb geschlossener Ortslagen ist ein guter Ansatz, dass Radfahrer vom motorisierten Verkehr besser wahrgenommen werden. Eine positive Evaluierung dieses Projektes hätte überregionale Auswirkungen und würde unter anderem den Landkreis Northeim als Vorreiter auszeichnen.

Neben der Sicherheit spielen jedoch auch weitere Punkte eine Rolle, um die Bevölkerung für das Radfahren zu gewinnen und das Rad als Alternative zum Auto aufzuzeigen. Moderne Abstellanlagen nach den derzeitigen Standards am Zielort erleichtern zudem die Entscheidung für das Fahrrad und gegen das Auto. Gerade im öffentlichen Bereich, an Bahnhöfen und Haltestellen sind diese zu erneuern und anzupassen. Nicht jeder, der sein Rad in Bus und Bahn mitnimmt, benötigt es am Zielort, häufig sind für die Mitnahme veraltete, unsicher erscheinende Abstellanlagen der Grund. Dagegen kann eine komfortable Fahrradmitnahme in Bus und Bahn auch den Fahrgastanteil in den öffentlichen Verkehrsmitteln erhöhen. Eine Kombination aus ÖPNV und Fahrrad ist nicht nur umweltfreundlich, es ist zudem kommunikativ und flexibel auf kurzen Strecken. Die Mitnahme des Rades im ÖPNV ist auch für Fahrradtouristen von Bedeutung, z.B. wenn sie schwierige Streckenpassagen, auf Grund der Topographie überwinden müssen und den Bus oder die Bahn nutzen möchten. Das Interessanteste für Radtouristen ist wohl dennoch das Angebot an Themenradrouten. Gastronomische Betriebe profitieren von den Radtouristen entlang des Leine-Heide-Radweges, des Weserradweges, des

Europaradweges R1 aber auch an den Themenradwegen. Eine Zusammenarbeit mit den Leistungsträgern vor Ort (v.a. Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe) sollte ebenfalls verbessert werden.

Grundlage für die Entwicklung vermarktbarer Angebote im Radtourismus ist zunächst die Verbesserung der Basisinfrastruktur wie beispielsweise Wegebeschaffenheit, einheitliche Beschilderung oder Möblierung am Wegesrand. Ein ergänzendes Instrument zur Instandhaltung und Pflege der vorhandenen Wege ist der kontinuierliche und sinnvolle Einsatz von sogenannten Wege-Paten. Diese Zusammenarbeit zeigt aber auch Schwächen. Im Bereich des Mountainbikings einschließlich des Parcours im Naturpark Solling-Vogler müssen die Wege, die Beschilderung besser als bisher kontrolliert und konzeptionell überarbeitet werden. Dazu ist ebenfalls eine personelle Aufstockung der Naturparkverwaltung notwendig oder ein Planungsbüro übernimmt hierbei kontinuierlich die Serviceaufgabe.

Für den Alltags- und Freizeitverkehr ist die Überprüfung der vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem Radwegegesamtkonzept von 1999 notwendig. Welche Vorschläge sind bisher umgesetzt und welche Radwege müssen zukünftig gebaut werden, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Der ADFC, die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, aber auch die Gemeinden im Landkreis Northeim sind bei der Überprüfung mit einzubeziehen.

Die Planung und Koordination des infrastrukturellen und qualitativen Ausbaus des radtouristischen Angebots in Zusammenarbeit mit dem Harzer Verkehrsverband und Tourismusverband Weserbergland ist mit der aktuellen personellen Ausstattung nicht leistbar. Um gegenüber anderen Regionen im Wettbewerb zu bestehen und im Radverkehr die vielen Projekte im Landkreis weiterhin erfolgreich umzusetzen, ist beim Landkreis mindestens eine weitere temporäre Vollzeitstelle einzurichten. Vorhandene Angebote müssen in ihrer Qualität gesichert und weiterentwickelt werden, um die radfahrenden Kunden zufrieden zu stellen. Die vorhandene Qualität darf auf jeden Fall nicht vernachlässigt werden.





# 10 Anhang

## Literatur-, Karten- und Internetseitenverzeichnis

**ADFC 2011:** Finnische Studie, Jeder Radfahrer erspart dem Gesundheitssystem 1.200 Euro pro Jahr (Stand September 2011), [www.adfc.de/Gesundheit/Gesund-bleiben/Studie-Radfahrer-und-das-Gesundheitssystem/Jeder-Radfahrer-erspart-dem-Gesundheitssystem-1200-Euro](http://www.adfc.de/Gesundheit/Gesund-bleiben/Studie-Radfahrer-und-das-Gesundheitssystem/Jeder-Radfahrer-erspart-dem-Gesundheitssystem-1200-Euro)

**ADFC 2011:** Gründe für eine Radverkehrsförderung, Klimaschutz, (Stand September 2011), [www.adfc.de/Verkehr--Recht/Radverkehr-foerdern/Gruende-fuer-Radverkehrsfoerderung/Klimaschutz](http://www.adfc.de/Verkehr--Recht/Radverkehr-foerdern/Gruende-fuer-Radverkehrsfoerderung/Klimaschutz)

**ADFC 2010:** Hinweise zur Planung von Fahrrad-Abstellanlagen (Stand Mai 2010), [www.adfc.de/files/2/110/111/ADFC\\_Hinweise\\_Planung\\_Abstellanlagen.pdf](http://www.adfc.de/files/2/110/111/ADFC_Hinweise_Planung_Abstellanlagen.pdf)

**ADFC 2010:** Hinweise zur Planung von Fahrrad-Abstellanlagen (Stand Mai 2010), [www.adfc.de/files/2/110/111/ADFC\\_Hinweise\\_Planung\\_Abstellanlagen.pdf](http://www.adfc.de/files/2/110/111/ADFC_Hinweise_Planung_Abstellanlagen.pdf);

**ADFC 2012:** Qualitätsradrouten, Sternerouten: Radfernwege mit Gütesiegel (Stand Januar 2012) , [www.adfc.de/450\\_1](http://www.adfc.de/450_1)

**ADFC 2012:** Merkblatt zur Mountainbike-Wegweisung, Bremen

**Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg (Hrsg.) 2011:**  
Radfahrstreifen und Schutzstreifen, Sicher und komfortabel Rad fahren, Hamburg

**Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) 2007:**  
Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung, FE 70.0760/2004, Schlussbericht, Hannover

**Deutsches Institut für Urbanistik (difu) gGmbH (Hrsg.) 2011:** Forschung Radverkehr international, Analysen A-2/2011, Pedelecs, Rad fahren mit Elektrounterstützung – Integration ins Verkehrssystem, Berlin

**Deutsches Institut für Urbanistik (difu) gGmbH (Hrsg.) 2010:**  
Forschung Radverkehr international I-2/ 2010, Fahrradparken am Bahnhof, Berlin

**Deutscher Tourismusverband/ADFC o. J.:** Bett & Bike an der D-Route 3, Bonn/Bremen

**DIW, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung und Infas Institut für angewandte Sozialforschung (Hrsg.) 2004:** Mobilität in Deutschland 2002 - Ergebnisbericht. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn/Berlin

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2010:** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Köln

**Gröbel, S. 2011:** Entwurf Beschilderung für permanente Rennradrouten, unveröffentlicht, Northeim

**Gröbel, S. 2011:** Pilotprojekt „Fahrradschutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften“, unveröffentlicht, Northeim

**Hannover Marketing und Tourismus GmbH 2010:**  
Hannover erfahren, Hannover; Stadt Wernigerode 2004: Radwandern & Mountainbiken, Wernigerode

**infas, DLR (Hrsg.) 2008:**  
Ergebnisbericht Mobilität in Deutschland 2008. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn

**Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz 2004:**

Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz, Loseblattsammlung, Koblenz

**Landkreis Northeim (Hrsg.) 1999:**

Radwegegesamtkonzept, bearbeitet durch das Ingenieurbüro Ludwig&Partner, Dassel

**Landkreis Northeim (Hrsg.) 2011:**

Bewerbung um den Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune“ in Niedersachsen 2011, Northeim

**Niedersächsisches Kultusministerium zum Thema Schulsport, Flyer zur „Sportfreundlichen Schule“ (Stand : Januar 2012),**

[www.mk.niedersachsen.de/download/5080](http://www.mk.niedersachsen.de/download/5080)

**Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr (2000):**

Radverkehrswegweisung in Niedersachsen, Erlass vom 27.11.2000 - 411.2-30603/5/5

**Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (Hrsg.) 2011:**

Radverkehrshandbuch RadlLand Bayern, München, S. 36; Niedersächsische Landesbehörde für Straßen und Verkehr 2007: Schutzstreifen für den Radverkehr in Ortsdurchfahrten, Hannover

**Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (Hrsg.) 2011:**

Radverkehrshandbuch RadlLand Bayern, München

**Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, 2008**

**Regionalmanagement Harzweserland 2011:** Harzweserland aktuell, Ausgabe 7-2011, Northeim

**Regionalmanagement Harzweserland 2011:** Harzweserland aktuell, Ausgabe 8-2011, Northeim

**Planungsgemeinschaft Verkehr 2006:** Stadt Einbeck, Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes für die Kernstadt, Hannover

**Technische Universität Dresden (Hrsg.) 2010:** Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV- Nutzung, Dresden

**Thema: ADFC Rastplatz (Stand: 07.01.2012),** [www.orion-bausysteme.de/ADFC-Rastplatz.html](http://www.orion-bausysteme.de/ADFC-Rastplatz.html)

**Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH (Hrsg.) 2011:** Radverkehrsanalyse Brandenburg, Endbericht, Potsdam

**Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) 2007:** Leitfaden für eine fahrradfreundliche Schule, FahrRad! Wer zur Schule fährt, gewinnt

**UsedomRad (Stand Januar 2012),** [www.usedomrad.de](http://www.usedomrad.de)

**[www.pattensen.de/Startseite/StadtB%C3%BCrger/SchuleBildung.aspx](http://www.pattensen.de/Startseite/StadtB%C3%BCrger/SchuleBildung.aspx)**

# Fragebogen zum Radverkehr im Landkreis Northeim

## 1. Allgemeine Fragen

|                                                                                                                                       |                                                                  |                                                                         |                                           |                                     |                                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| <b>Wie häufig nutzen Sie das Rad?</b>                                                                                                 |                                                                  |                                                                         |                                           |                                     |                                     |
| <input type="checkbox"/> weniger als 1x im Monat                                                                                      | <input type="checkbox"/> 1-3 Tage im Monat                       | <input type="checkbox"/> 1-3 Tage pro Woche                             | <input type="checkbox"/> (fast) täglich   |                                     |                                     |
| <b>Für welche Fahrten nutzen Sie das Rad? (Mehrfachnennungen möglich)</b>                                                             |                                                                  |                                                                         |                                           |                                     |                                     |
| <input type="checkbox"/> Weg zur Arbeit                                                                                               | <input type="checkbox"/> Weg zur Schule / Uni                    | <input type="checkbox"/> Einkauf / Erledigungen                         | <input type="checkbox"/> Sport / Freizeit |                                     |                                     |
| <b>Welche der folgenden radtouristischen Angebote im Landkreis Northeim haben Sie bereits genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)</b>    |                                                                  |                                                                         |                                           |                                     |                                     |
| <input type="checkbox"/> Radfernwege<br>(z.B. Europa-Radweg R1)                                                                       | <input type="checkbox"/> Themenradrouten<br>(z.B. Skulpturenweg) | <input type="checkbox"/> Mountainbike-Strecken<br>(z.B. Solling-Vogler) | <input type="checkbox"/> Rennradstrecken  |                                     |                                     |
| <b>Wie beurteilen Sie die derzeitige Gesamtsituation für den Radverkehr im Landkreis Northeim (mögliche Kriterien siehe Frage 2)?</b> |                                                                  |                                                                         |                                           |                                     |                                     |
| <input type="checkbox"/> sehr gut                                                                                                     | <input type="checkbox"/> gut                                     | <input type="checkbox"/> befriedigend                                   | <input type="checkbox"/> ausreichend      | <input type="checkbox"/> mangelhaft | <input type="checkbox"/> ungenügend |

## 2. Wo besteht ihrer Meinung nach der größte Handlungsbedarf im Landkreis Northeim? Ordnen sie den Aspekten Prioritäten zu.

|                                                         |                                       |                                  |                                    |
|---------------------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|
| <b>Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsverkehr</b>  |                                       |                                  |                                    |
| Radverkehrsführung                                      | <input type="checkbox"/> sehr wichtig | <input type="checkbox"/> wichtig | <input type="checkbox"/> unwichtig |
| Wegweisung                                              | <input type="checkbox"/> sehr wichtig | <input type="checkbox"/> wichtig | <input type="checkbox"/> unwichtig |
| Zustand der Radwege                                     | <input type="checkbox"/> sehr wichtig | <input type="checkbox"/> wichtig | <input type="checkbox"/> unwichtig |
| Abstellanlagen                                          | <input type="checkbox"/> sehr wichtig | <input type="checkbox"/> wichtig | <input type="checkbox"/> unwichtig |
| Verbindung ÖPNV und Fahrrad                             | <input type="checkbox"/> sehr wichtig | <input type="checkbox"/> wichtig | <input type="checkbox"/> unwichtig |
| Sicherheit der Radwege                                  | <input type="checkbox"/> sehr wichtig | <input type="checkbox"/> wichtig | <input type="checkbox"/> unwichtig |
| <b>Radverkehrsinfrastruktur für den Freizeitverkehr</b> |                                       |                                  |                                    |
| Angebote an Radfernwegen                                | <input type="checkbox"/> sehr wichtig | <input type="checkbox"/> wichtig | <input type="checkbox"/> unwichtig |
| Angebote an Themenradwegen                              | <input type="checkbox"/> sehr wichtig | <input type="checkbox"/> wichtig | <input type="checkbox"/> unwichtig |
| Angebote für Mountainbike und Rennrad                   | <input type="checkbox"/> sehr wichtig | <input type="checkbox"/> wichtig | <input type="checkbox"/> unwichtig |
| E - Bike/Pedelec - Stationen                            | <input type="checkbox"/> sehr wichtig | <input type="checkbox"/> wichtig | <input type="checkbox"/> unwichtig |
| Bett & Bike - Anbieter                                  | <input type="checkbox"/> sehr wichtig | <input type="checkbox"/> wichtig | <input type="checkbox"/> unwichtig |

## 3. Zukunft des Radverkehrs

|                                                                                                 |                                                                             |                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| <b>Welche Wünsche haben Sie an den Radverkehr für das Jahr 2020? Ordnen sie nach Priorität.</b> |                                                                             |                                                            |
| <input type="checkbox"/> Radverkehr als Alternative zum Autoverkehr im Alltag                   | <input type="checkbox"/> Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer | <input type="checkbox"/> Ausbau des touristischen Angebots |

## 4. Fragen zur Person

|                                      |                                                                 |                                                    |                                       |                                |                                |                                  |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|
| <b>Ich bin...</b>                    |                                                                 |                                                    |                                       |                                |                                |                                  |
| <input type="checkbox"/> berufstätig | <input type="checkbox"/> nicht berufstätig bzw. Hausfrau/ -mann | <input type="checkbox"/> Schüler/-in / Student/-in | <input type="checkbox"/> Rentner/ -in |                                |                                |                                  |
| <b>Ich bin...Jahre alt</b>           |                                                                 |                                                    |                                       |                                |                                |                                  |
| <input type="checkbox"/> 10-13       | <input type="checkbox"/> 14-17                                  | <input type="checkbox"/> 18-24                     | <input type="checkbox"/> 25-44        | <input type="checkbox"/> 45-59 | <input type="checkbox"/> 60-64 | <input type="checkbox"/> über 65 |
| <b>Ich bin...</b>                    |                                                                 |                                                    |                                       |                                |                                |                                  |
| <input type="checkbox"/> weiblich    |                                                                 |                                                    | <input type="checkbox"/> männlich     |                                |                                |                                  |

## Fotonachweise

Böregio:

Abb. 5, 6, 8, 15, 16, 17, 19, 21, 22-25, 27, 28, 29, 30,  
33-39, 43, 48, 49, 53, 57, 59, 62, 64, 65, 66, 69

Deutscher Tourismus Verband:

S. 4/5, 11, 39, 46, 50/51, 58/59

Wolfgang Beisert:

S. 1, 6, 10, 28/29, 63

Natur pur:  
Radfahrer bei Uslar.



## Impressum

### Auftraggeber und Herausgeber

Landkreis Northeim  
Herr Landrat Wickmann  
Medenheimer Straße 6-8  
37154 Northeim

### Auftragnehmer

Böregio – Büro für Stadt- und Regionalentwicklung  
Dr. Ing. Dipl. Hdl. Rainer Mühlnickel  
Humboldtstraße 21 • 38108 Braunschweig  
Tel.: 05 31 / 237 14 55 • Fax: 05 31 / 237 17 99  
info@boeregio.de • www.boeregio.de

Bearbeitung: Dr. Ing. Dipl. Hdl. Rainer Mühlnickel,  
Viktoria Schwarzkopf, Enno Jürgens

### Layout und Realisation

© 2012 BEISERT & HINZ Unternehmenskommunikation GmbH  
www.beisert-hinz.de

### Erscheinungsdatum

06.12.2012

### Art direction

Norina Freyberg

Zur besseren Lesbarkeit wurde im Text z. T. auf die weibliche Form verzichtet. Gemeint sind selbstverständlich stets Frauen und Männer.

# FahrradRegion Landkreis Northeim