



# METROPOLREGION

HANNOVER BRAUNSCHWEIG GÖTTINGEN WOLFSBURG

## Radverkehrsstrategie

Infrastruktur · Marketing · Service  
Radverkehr mit System



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

Mit Unterstützung des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung





Das Radfahren als Bestandteil der Alltagsmobilität und als Freizeitaktivität hat in den letzten Jahren stetig an Bedeutung gewonnen. Darauf haben sich viele Regionen und Gebietskörperschaften bereits eingestellt und landesweite, regionale und örtliche Radwegenetze ausgewiesen. Der Fahrradtourismus ist in vielen Regionen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten.

Aufgrund der zunehmenden Konkurrenz auf dem radtouristischen Markt werden sich auf Dauer nur qualitätsvolle Angebote mit gutem Service und professioneller Vermarktung durchsetzen.

Diesem Anspruch will die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg in besonderem Maße gerecht werden und hat eine Strategie entwickelt, in der „Radverkehr als System“ verstanden und umgesetzt wird. Dazu wurden grundsätzliche Anforderungen an Radfernwege und radtouristische Angebote formuliert sowie konkrete radtouristische Standards festgelegt.

Mit Hilfe aufeinander abgestimmter Maßnahmenbündel „rund ums Rad“ will die Metropolregion ihre weichen Standortfaktoren stärken und sowohl die Standortattraktivität für Ihre Bewohnerinnen und Bewohner als auch für Investoren erhöhen. Zudem sind inhaltliche Verknüpfungen zu weiteren Aufgabenbereichen und Projekten der Metropolregion gegeben.

Das Projekt ist ein Baustein, mit dem die Metropolregion im Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger stärker verankert wird. Mit der Unterstützung des Projekts hat die Metropolregion eine eindeutige Entscheidung für den Radverkehr getroffen und unterstreicht darüber hinaus ihre Verantwortung für den globalen Klimaschutz.

Besonders erfreulich ist das große Interesse. Über 50 Akteure aus den verschiedenen Gebietskörperschaften, Kommunen, Verbänden und der Privatwirtschaft beteiligen sich am Projekt und stellen es mit viel Engagement und Fachwissen von Beginn an auf eine breite Basis.

Die vorgelegte Broschüre dokumentiert mit den Ergebnissen einer Konzeptstudie den Einstieg in das Thema und den derzeitigen Stand. Auf der Grundlage einer neu aufgebauten, tragfähigen Kommunikationsstruktur sowie einem weitgehend abgestimmten Netz mit festgelegten Qualitätskriterien gehen die Arbeiten am Projekt jetzt erst richtig los.

Konkret wird insbesondere das innovative Projekt Radschnellwege vertieft, werden Abstimmungsgespräche zu Regelungen der Verkehrssicherungspflicht geführt sowie eine Vermarktungsstrategie erarbeitet. Besondere Bedeutung kommt einer „Koordinierungsstelle Netz“ zu, die die Arbeiten am Radverkehrsnetz bündelt.

Die Erarbeitung einer Konzeptstudie für eine Radverkehrsstrategie in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg wurde als Beitrag zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2002 - 2012 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gefördert. Dies unterstreicht die Bedeutung des Projekts auch auf Bundesebene. Für die Unterstützung bedanken wir uns herzlich.

Martin Biermann

Die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg ...	5
Inhalte einer Radverkehrsstrategie .....	6
Kommunikation als Basis für Erfolg .....	7
Entwicklung eines metropolitanen Radwegenetzes .....	9
Hohe Standards sichern den Erfolg .....	14
Potenziale im Fahrradtourismus aktivieren .....	18
Erfolg durch eine gute Vermarktung .....	20
Fördermittel aktiv nutzen .....	22
Blick in die Zukunft .....	24





Die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg ist am 28. April 2005 offiziell durch die Ministerkonferenz für Raumordnung als eine von elf Metropolregionen von europäischer Bedeutung in Deutschland anerkannt worden. Sie umfasst mit rund 4 Millionen Einwohnern und einer Fläche von ca. 19.000 km<sup>2</sup> etwa die Hälfte des Bundeslandes Niedersachsen und ist als ein freiwilliger Zusammenschluss mit dem Ziel der Kooperation konzipiert. Durch intraregionale Zusammenarbeit sollen die vorhandenen Potenziale besser genutzt und gebündelt werden.

Die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg in Europa zu etablieren, ist ein wichtiger Beitrag für die langfristige Sicherung und Entwicklung ihrer Innovationsfähigkeit im globalen Standortwettbewerb. Darüber hinaus ist durch die Etablierung einer Metropolregion eine bessere Positionierung in den Förderkulissen der Nationalstaaten und der Europäischen Union zu erwarten.

Die Metropolregion hat seit der Unterzeichnung des als Geschäftsgrundlage dienenden Statuts am 20. April 2005 kontinuierlich Mitglieder gewinnen können und besteht derzeit aus 65 Gebietskörperschaften und 12 wissenschaftlichen Einrichtungen. Sie soll voraussichtlich ab Mitte des Jahres 2008 als GmbH geführt werden. Folgende metropolitane Aufgabenbereiche sind bisher definiert worden:

- Wissensvernetzung und Clusterbildung,
- Europastrategie und Verbesserung der Einbindung in Europäische Netze,
- Metropolen-Marketing,
- Verbesserung der metropolitane Infrastruktur sowie
- Etablierung der Region als Europäische Metropolregion.

In ersten Projekten werden derzeit so unterschiedliche Themen wie Internationalisierung, Kultur, Regionale Wissensvernetzung, Mobilitätswirtschaft, Metropoliticket, Chinainitiative, Klimaschutz und Radverkehrsstrategie bearbeitet.

Die Besonderheit der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg liegt in ihrer polyzentrischen und damit ausgesprochen heterogenen Struktur. Während andere Metropolregionen eher Ballungsraumcharakter haben, liegen hier Verdichtungsräume und dünn besiedelte Regionen dicht beieinander. Angesichts des demografischen Wandels bedeutet das für die Entwicklung der Mobilität in der Metropolregion eine besondere Herausforderung. Dies gilt für die dort Lebenden wie auch für die Besucher.



*Polyzentrische Struktur*

Die Metropolregion und ihre Projekte werden im Internet präsentiert unter der Adresse [www.metropolregion.de](http://www.metropolregion.de).

## Projektidee

In den Kommunen der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg ist die Radverkehrsförderung für den Alltags- wie für den Freizeitverkehr ein wichtiges Thema. Vor diesem Hintergrund ist das Projekt Radverkehrsstrategie entwickelt worden.

Schwerpunkte der Radverkehrsstrategie sind die

- Entwicklung eines Radroutennetzes für die Metropolregion,
- Festlegung auf einheitliche Standards für Infrastruktur, Service und Vermarktung,
- Förderung des Fahrradtourismus,
- Verknüpfung mit dem Alltagsnetz,
- gemeinsame Bearbeitung von Problemen bei der Umsetzung sowie
- Entwicklung geeigneter und zukunftsfähiger Kommunikationsstrukturen.

Das Besondere an dem Projekt ist, dass von Beginn an durch eine breite Einbindung in Arbeitsgruppen und Workshops alle interessierten Akteure zur Gestaltung und Umsetzung der Projektidee in der Metropolregion beigetragen haben.

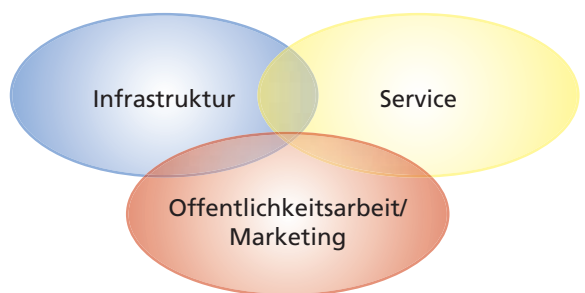
Die Erarbeitung einer Konzeptstudie als Einstieg in die Radverkehrsstrategie wurde als Beitrag zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2002 - 2012 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gefördert. Die Metropolregion möchte hiermit bundesweit Maßstäbe für die Umsetzung der Leitbilder des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) der Bundesregierung im regionalen Zusammenhang setzen.

### Ziele der Radverkehrsstrategie

- „Radverkehr als System“ aus Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit und Service betrachten
- Ziele und Inhalte des nationalen Radverkehrsplans des Bundes umsetzen
- Ansätze zur Realisierung von Netzbestandteilen und Standards entwickeln
- Innovative Lösungen erarbeiten
- Wirtschaft, Tourismus und öffentliche Dienstleistungen vernetzen
- Marketing für die Metropolregion entwickeln
- Besserer Zugang zu öffentlichen Fördermitteln auf der Basis eines gemeinsamen großräumigen Konzepts
- Beispielhafte Lösungen für andere (Metropol-) Regionen entwickeln

## Radverkehr als System

Mittelfristiges Ziel ist es, dass Radler innerhalb der Metropolregion ein integriertes „System Radverkehr“ vorfinden. System bedeutet, dass Radverkehr nicht nur als Infrastrukturaufgabe verstanden wird, sondern die Öffentlichkeitsarbeit und der Service für den Radverkehr als wesentliche Komponenten aufgenommen werden.



*Radverkehr als System*

## Welche Vorteile hat eine Beteiligung?

Trotz zahlreicher Aktivitäten in den Gebietskörperschaften ist es immer noch schwierig, einheitlich hochwertige Qualitätskriterien über kommunale Grenzen hinweg festzulegen.

Eine einheitliche Präsentation der Angebote gibt es nicht, so dass die Beschaffung von Informationen und die Zusammenstellung von Routen häufig noch sehr mühsam ist.

Durch Information über Finanzierungsmöglichkeiten und die Einbindung teilregionaler Förderanträge in größere Netzzusammenhänge sind bessere Chancen für das Einwerben öffentlicher Fördermittel gegeben.

Probleme und Hemmnisse bei der Umsetzung von Angeboten für den Radverkehr werden gemeinsam angegangen und lassen sich dadurch leichter lösen.

Die Diskussion in den Workshops und Arbeitsgruppen erfolgt auf hohem Niveau und trägt zur Erweiterung der eigenen fachlichen Kompetenz bei.

Die erarbeiteten Bausteine sind auch als Grundlage für die Planung und Umsetzung vor Ort anzuwenden. Kooperationsprojekte lassen sich leichter anstoßen.

### Organisationsstruktur

Der Entwicklung tragfähiger Kommunikationsstrukturen wurde frühzeitig eine hohe Bedeutung beigemessen. Als Ergebnis hat sich eine Organisationsstruktur herausgebildet, die folgende Kennzeichen aufweist:

- Die herausgehobene Position einer Lenkungsgruppe als koordinierendes Gremium,
- die Initialisierung von zwei themenbezogenen Arbeitsgruppen unter starker Beteiligung der Lenkungsgruppe,
- die Gründung thematisch verankerter Arbeitskreise mit starker Beteiligung der lokalen und regionalen Akteure,
- der regelmäßige Informationsaustausch aller Beteiligten im Rahmen von Workshops und über Newsletter sowie
- eine Umsetzungsorientierung über die Konzeptstudie hinaus.

Die breite Resonanz und das positive Echo der Veranstaltung haben zur Beantragung von Fördergeldern für eine Konzeptstudie beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geführt.

Zwei weitere Workshops im April 2007 in Göttingen und im November 2007 in Hannover fanden ebenfalls großes Interesse. Die Workshops dienten dazu,

- einerseits die konzeptionellen Vorüberlegungen der Lenkungsgruppe und die Ergebnisse aus den Arbeitskreisen an alle Beteiligte zurückzukoppeln und
- andererseits die Hinweise und Anregungen der Beteiligten vor Ort aufzunehmen.

Dokumentationen zu den Workshops sind auf der Homepage der Metropolregion unter „Projekte/Radverkehrsstrategie“ eingestellt.

Die Bedeutung tragfähiger Kommunikationsstrukturen bereits in der Phase der Konzeptstudie besteht darin,

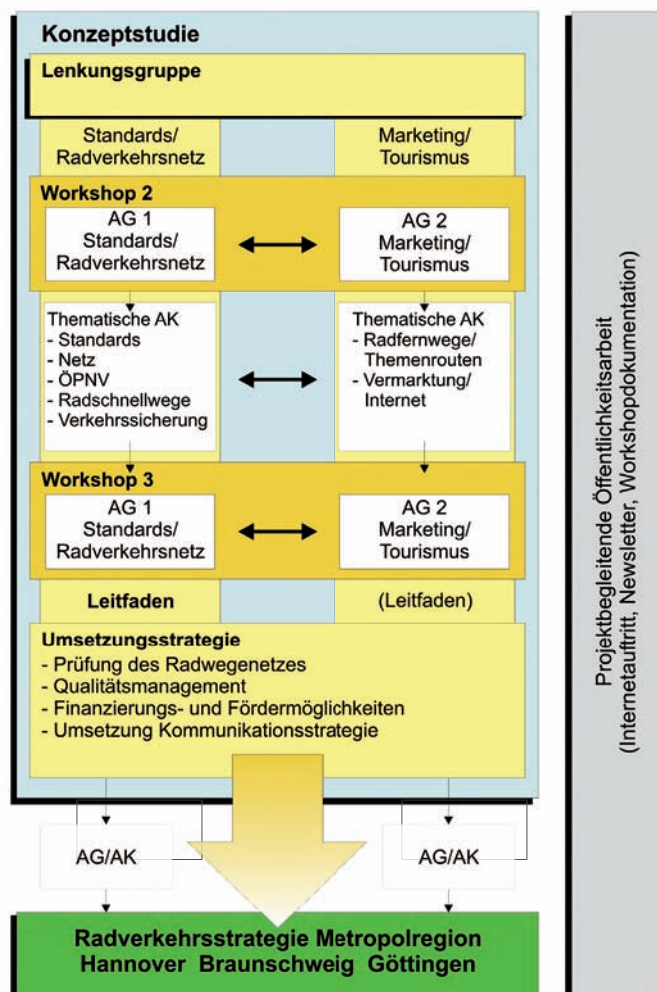
- die Akteure der Kommunen und der Landkreise frühzeitig am Prozess der Bearbeitung zu beteiligen,
- das regional und lokal vorhandene Wissen bei den Kommunen durch geeignete Strukturen einzubinden,
- die Zwischenergebnisse frühzeitig mit den anderen Akteuren auszutauschen und auf konkrete Machbarkeit hin zu prüfen,
- die Akzeptanz der Ergebnisse bei den Beteiligten vor Ort zu erhöhen und
- geeignete Kommunikationsstrukturen während der Konzeptphase zu testen, um daraus Empfehlungen im Rahmen des Umsetzungsprozesses der Radverkehrsstrategie ableiten zu können.

### Drei Workshops als Kommunikationsplattform

Im März 2006 fand ein erster Workshop in Wolfenbüttel statt, zu dem sowohl die Fachplaner als auch die Touristiker der Mitgliedsstädte der Metropolregion eingeladen waren.

Ziel des Workshops war, die Vorstellung der Projektidee und die Bereitschaft zur Mitarbeit auszuloten.

## METROPOLREGION HANNOVER BRAUNSCHWEIG GÖTTINGEN WOLFSBURG



Organisationsstruktur für die Konzeptstudie zur Radverkehrsstrategie

## Thematische Arbeitskreise

Die eigentliche inhaltliche Arbeit findet in den Arbeitskreisen statt. Koordiniert durch die Lenkungsgruppe wurden sieben Arbeitskreise mit über 50 Teilnehmern aus den verschiedenen Gebietskörperschaften, Kommunen, Verbänden und der Privatwirtschaft gebildet, die die Arbeit an dem Projekt mit viel Engagement und Fachwissen auf eine breite Basis stellen.

### AG 1: Standards und Radverkehrsnetz

- Standards
- Radverkehrsnetz
- Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Radschnellwege
- Verkehrssicherungspflicht

### AG 2: Marketing und Tourismus

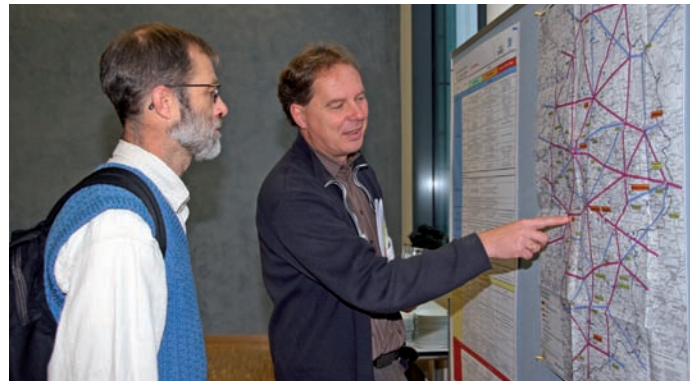
- Radfernwege, Themenrouten und touristische Standards
- Vermarktung und Internet

## Aktueller Austausch über Newsletter

Die Erarbeitung der Konzeptstudie wurde durch zwei Newsletter begleitet. Diese haben über den Verlauf des Projekts, Ergebnisse der Workshops, Ergebnisse der Arbeitsgruppen und Arbeitskreise, aktuelle Fahrradveranstaltungen in der Metropolregion sowie die wesentlichen Ansprechpartner informiert.

Der Newsletter hat sich als wichtiges Instrument für die Kommunikation zwischen den zahlreichen Teilnehmern des Projekts sowie als Dokumentation der Arbeitsschritte der Konzeptstudie erwiesen.

Die aktuellen Newsletter stehen auf der Homepage der Metropolregion unter [www.metropolregion.de](http://www.metropolregion.de).





## Ziele des Metropolnetzes

Ziele des neu konzipierten Radverkehrsnetzes der Metropolregion sind

- ein gebietsübergreifendes Grundnetz mit hoher Verlässlichkeit für die Nutzer hinsichtlich guter Standards in Bezug auf Wegequalität, Wegweisung und touristischem Service,
- die infrastrukturelle Basis für eine professionelle Vermarktung,
- die Stärkung der regionalen Strukturen durch Einbindung in ein Gesamtsystem und
- die überregionale Anbindung des Netzes.

## Derzeitige Situation

In mehreren Teilregionen der Metropolregion wird bereits seit langem eine intensive Radverkehrsförderung betrieben. Entsprechend den jeweiligen (regionalen) Bedürfnissen und Voraussetzungen sind hierbei unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt worden. Während sich einzelne Regionen (z. B. die Region Aller-Leine-Tal) verstärkt dem touristischen und freizeitorientierten Radverkehr widmen, wurden in anderen Regionen, wie etwa dem Landkreis Nienburg, flächendeckende Angebote für den Alltags- und Freizeitverkehr geschaffen. Speziell auf Mountainbiker ausgerichtete Angebote gibt es in den Mittelgebirgsregionen Harz und Solling.

Wie erfolgreich in vielen Kommunen der Metropolregion bisher Radverkehrsförderung betrieben wurde, macht alleine die Tatsache deutlich, dass seit 2002 sechs Kommunen die Endrunde des Landeswettbewerbs „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ erreicht haben.

### Landeswettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“

- Stadt Peine (Sieger 2003)
- Stadt Göttingen (Sieger 2006)
- Landeshauptstadt Hannover (Endrunde 2006)
- Landkreis Göttingen (Endrunde 2007)
- Landkreis Nienburg (Endrunde 2007)
- Region Hannover (Endrunde 2007)

## Netzentwicklung

Die Netzstruktur für den Radverkehr innerhalb der Metropolregion ist zunächst vorrangig auf Freizeit, Naherholung und Tourismus ausgerichtet.

Wichtige Ziele für den Radverkehr sind die zentralen Orte (Mittel- und Oberzentren und in weniger stark besiedelten Gebieten auch Grundzentren). Um eine gute Verknüpfung zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) herzustellen, wurden auch die Bahnhöfe einbezogen. Die Auswahl touristischer Einzelziele erfolgte anhand der in der Metropolregion festgelegten kulturellen Leuchttürme sowie weiterer radtouristisch bedeutender Ziele.

Das Metropolnetz ist in enger Abstimmung mit den Akteuren entwickelt worden. Im Ergebnis liegt ein Radverkehrsnetz vor, welches sich in zwei Ebenen gliedert:

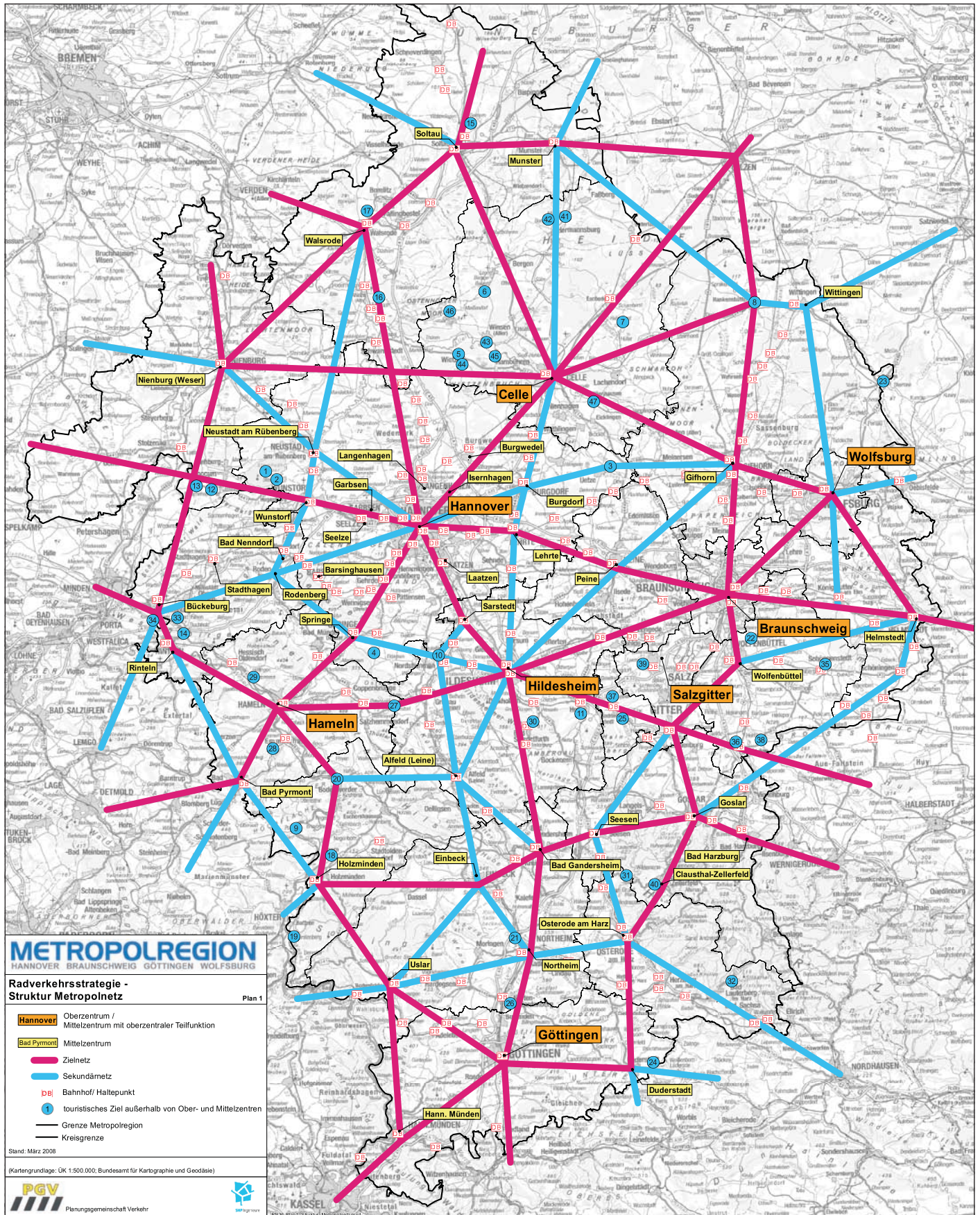
- **Zielnetz**  
Es dient der Erschließung der Metropolregion und der Anbindung der Zentren sowie der bedeutenden touristischen Ziele und Landschaftsräume.
- **Sekundärnetz**  
Es bietet den Beteiligten Gelegenheit zur Netzverdichtung.

Im Ergebnis liegt nun ein Metropolnetz für den freizeitorientierten Radverkehr mit einer Länge von rund **2.500 km für das Zielnetz** vor. Netzerweiterungen im Rahmen von **thematischen Routen** oder der Einbeziehung geeigneter Strecken aus dem **Sekundärnetz** sind möglich und gewünscht.

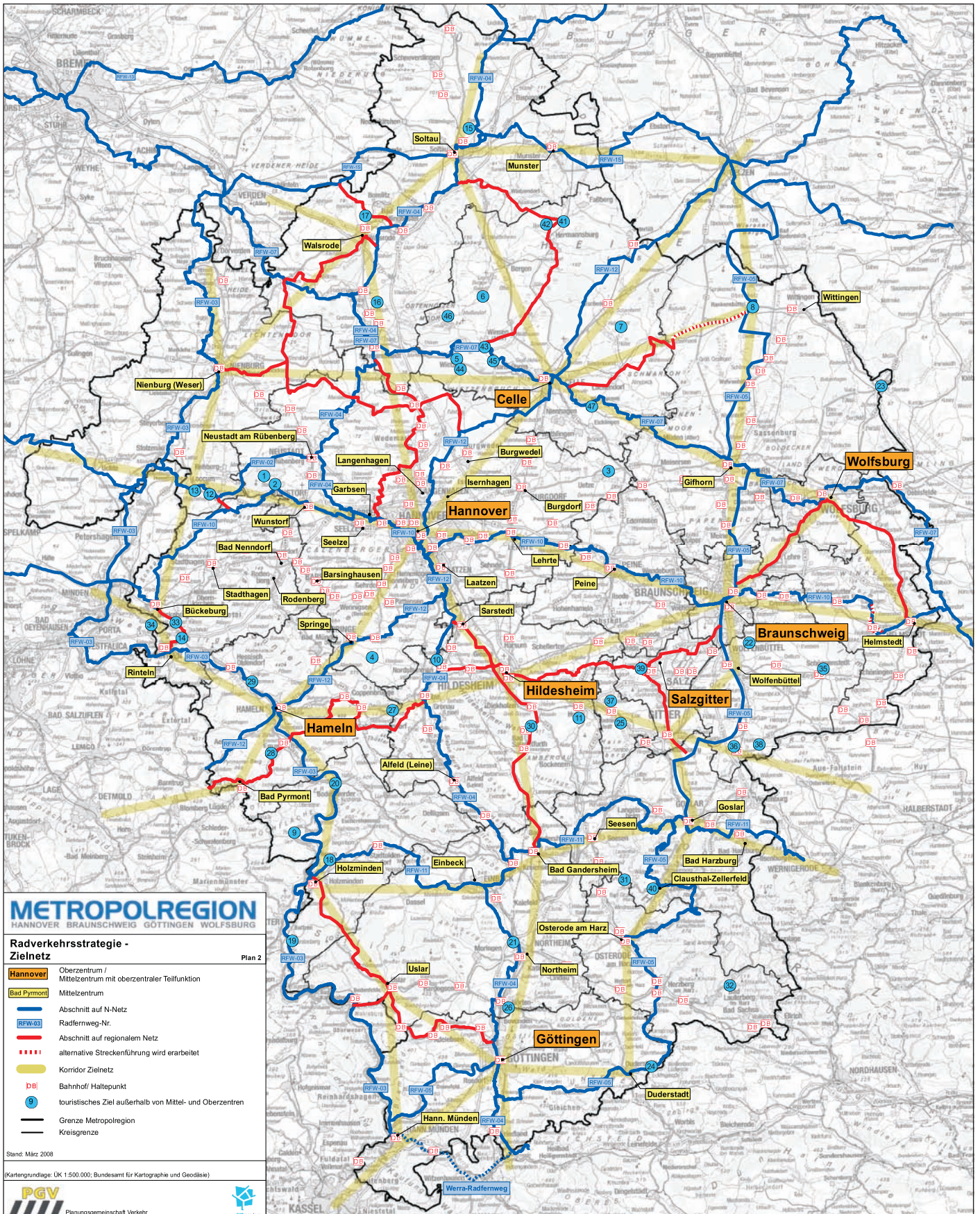
Die Netzplanung orientiert sich weitgehend an bereits realisierten oder geplanten Radfernwegen oder regionalen Routen. Das landesweite Radfernwegenetz Niedersachsen (N-Netz) bildet als zentraler Bestandteil das Rückgrat des Metropolnetzes. Dadurch ist eine kurzfristige Realisierungsmöglichkeit gegeben und Parallelverläufe werden vermieden.

Mit dem vorgeschlagenen groben Netzgerüst werden alle Landkreise, kreisfreien Städte und die Region Hannover mit mindestens einer Achse in das Netz eingebunden. Durch die frühzeitige Einbindung aller Akteure sind optimale Voraussetzungen für weitergehende flächendeckende Verdichtungen geschaffen.

## Struktur für das Metropolnetz



## Abgestimmtes Konzept für das Zielnetz



## Verknüpfung Rad und ÖPNV

Für den Radverkehr sind die Mitnahmeregelungen von Fahrrädern im ÖPNV und die Tarifgestaltung von wesentlicher Bedeutung. In der Metropolregion wird langfristig eine einheitliche Regelung bei der Fahrradmitnahme im ÖPNV (z. B. für Tarife, Mitnahmezeiten und Standards) angestrebt. In den einzelnen Verkehrsverbänden gibt es bereits überwiegend einheitliche Regelungen. An einer metropolweiten Vereinheitlichung soll weiter gearbeitet werden.

### Vorteile einer attraktiven Verknüpfung von Rad und ÖPNV:

- Routen werden vielseitiger nutzbar (bei An- und/oder Abreise mit dem ÖPNV)
- Auch weiter entfernte Ziele können im Rahmen von Kurzreisen erschlossen werden
- Bei unvorhergesehenen Beeinträchtigungen (Schlechtwetter oder Schäden am Rad) kann auf den ÖPNV gewechselt werden
- Auf problematischen Streckenabschnitten (bei starken Anstiegen oder weniger attraktiven Strecken) kann zum ÖPNV gewechselt werden
- Imagegewinn für das Verkehrsunternehmen
- Neues Kundenpotenzial wird erfasst

### Verkehrssicherungspflicht – Unklare Regelungen erschweren die Umsetzung

Landschaftlich attraktive Radrouten und insbesondere Radfernwege, die abseits des Kraftfahrzeugverkehrs geführt werden, verlaufen häufig über so genannte tatsächlich öffentliche Wege (z. B. land- und forstwirtschaftliche Wege, wasserwirtschaftliche Betriebswege).

Im Zusammenhang mit der Nutzung dieser Wege für touristische Radrouten werden jedoch in zunehmendem Maße Probleme mit der Verkehrssicherungspflicht und entsprechenden Haftungsregelungen bekannt. Das generelle Betretungsrecht ist nach dem Bundeswaldgesetz und den entsprechenden Ländergesetzen geregelt.

Es geht insbesondere um die Frage, ob und in welchem Maße die Ausschilderung einer Radroute mit einer Radverkehrswegweisung oder auch bereits die Kartierung in einer Radwanderkarte eine



*Bahnhofsvorplatz Göttingen*

erhöhte Anforderung an die Verkehrssicherungspflicht bedingt, die von den Kommunen oder einem anderen Betreiber der Route zu übernehmen ist.

Die rechtliche Auslegung dieser Fragestellung und ihre Handhabung in der Praxis ist sowohl bundesweit als auch innerhalb einer Region bei den verschiedenen Grundeigentümern sehr unterschiedlich. Dies macht die Konzipierung von Netzen für den Radverkehr und die Festlegung von Routenverläufen für die Kommunen wenig verlässlich. Während einzelne Kommunen in der Metropolregion bereits Gestattungsverträge mit Grundstückseigentümern abgeschlossen haben, suchen andere noch nach Lösungen. Die Position des Landes Niedersachsen und seine Empfehlungen an die Kommunen sind zu diesen Fragen bisher nicht eindeutig.

Die zunehmend restriktive Haltung erstreckt sich dabei auf die Landwirtschaft, auf private und staatliche Forsten und auch auf Bundesbehörden (z. B. Bundeswasserstraßenverwaltung). Die allseits gewünschte Förderung des Radtourismus wird durch diese Praxis ebenso beeinträchtigt, wie die auch gesetzlich verankerte Erholungsfunktion des Waldes und der Natur.

Einige Bundesländer haben sich deshalb bereits dieser Problematik angenommen und sind bestrebt, landeseinheitliche Empfehlungen und Regelungen zu schaffen, die einen ausgewogenen Interessenausgleich zwischen den verschiedenen Parteien zum Ziel haben und eine größere Verlässlichkeit für die Planung von Radroutennetzen fördern sollen.

Der Arbeitskreis Verkehrssicherungspflicht hat die Initiative ergriffen, damit Fragen der Verkehrssicherungspflicht landesweit einheitlich geregelt werden. Der Arbeitskreis hat hierzu eine „Mustervereinbarung“ zwischen dem Träger einer Route und dem Eigentümer eines dafür genutzten Weges ausgearbeitet und hat die Kommunikation mit den Dienststellen der Landesregierung aufgenommen. Wenn es gelingt, zu einer einvernehmlichen, auch für die Träger der Radrouten akzeptablen Lösung zu kommen, kann damit zumindest auf niedersächsischer Ebene ein wesentliches Realisierungshemmnis für die Ausweisung von Radwanderwegen und -netzen beseitigt werden.

#### Position des Arbeitskreises Verkehrssicherungspflicht:

- Gestattungsverträge einseitig zu Lasten der Kommunen werden abgelehnt,
- Vereinbarungen können grundsätzlich sinnvoll sein, müssen aber zum Vorteil beider Parteien abgeschlossen werden und
- weder für den Vertragsabschluss noch für die Nutzung werden Entgelte gezahlt.

### Radschnellwege – Ein Netzelement für den Alltagsverkehr

Radschnellwege sind ein neues Netzelement für den Alltagsradverkehr, das insbesondere im Einzugsbereich von Ballungsräumen Bedeutung gewinnen kann. Dabei handelt es sich um Stadt-Umland-Verbindungen mit einer Länge von etwa 10 km und mehr. Sie verbinden Siedlungsschwerpunkte mit dem Umfeld, den Stadtrand größerer Städte mit dem Zentrum oder führen zu einem Arbeitsplatzschwerpunkt bzw. verbinden räumlich relativ nah zusammen liegende Zentren miteinander.

Ziel ist es, angesichts immer weiterer Wege zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz sowie zu Versorgungszwecken, die Potenziale des Radverkehrs auch in einem Entfernungsbereich deutlich über 5 km stärker zu aktivieren.

Dafür bedarf es hochwertiger Verbindungen, die sowohl hinsichtlich Breite und Belagsqualitäten als auch mit Blick auf die Verkehrsführung (z. B. geringe Wartezeiten an Knotenpunkten) höhere Standards setzen als Radverkehrsverbindungen für den Alltagsradverkehr dies im Regelfall tun.



*Radschnellweg in Breda, Niederlande*

Erfahrungen mit Radschnellwegen liegen bisher insbesondere aus Dänemark und den Niederlanden vor, wo seit längerem entsprechende Wege eingerichtet wurden. In Deutschland gibt es bisher keine vergleichbaren Verbindungen.

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass durch die Möglichkeit zu hohen Reisegeschwindigkeiten und einem weitgehend behinderungsfreien Fahren spürbare Zunahmen des Radverkehrs auf diesen Verbindungen erreicht werden.

Das Thema Radschnellwege stößt auf großes Interesse. Sie entsprechen in ihrem planerischen Ansatz in idealer Weise dem Grundgedanken einer Metropolregion und stellen ein besonders hochwertiges Element für den Alltagsradverkehr dar. Ihre Realisierung würde eine bundesweite Modellfunktion übernehmen.

Aufgrund des großen bundesweiten Interesses an diesem neuen Radverkehrselement ist beabsichtigt, die weitere Konkretisierung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durchzuführen. Ziel ist es, ein bis zwei Strecken für das Modellprojekt zu ermitteln, die im Rahmen eines Pilotprojektes realisiert werden könnten.

#### Anforderungen an Radschnellwege:

- Sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten von bis zu 35 km/h,
- geringe Zeitverluste durch Anhalten und Warten,
- hohe, witterungsunabhängige Belagsqualität,
- ausreichende Breite für Begegnen und Überholen bei Zweirichtungsradverkehr (Mindestbreite 4,00 m),
- begleitende Infrastruktur (Wegweisung, Fahrradparkanlagen an wichtigen Zielpunkten, ggf. Windschutz und Unterstellmöglichkeiten),
- gutes Informationsangebot (Karten, Internet) sowie
- regelmäßige Reinigung, Winterdienst und Baustellenmanagement.

### Wozu brauchen wir Standards?

Die Metropolregion strebt an, ein qualitativ sehr hochwertiges Radverkehrssystem aufzubauen. Die Festlegung einvernehmlich abgestimmter Standards ist aufwändig, aber unerlässlich. Sie stellt eine wichtige Grundlage für das Ziel einer gemeinsamen Radverkehrsstrategie in der Metropolregion dar.

Standards legen einerseits die Qualitätsansprüche an das Radverkehrsnetz fest, bieten andererseits aber auch einen Anreiz für die Entscheidungsträger, sich innerhalb der Metropolregion mit der Umsetzung hoher Standards zu positionieren.

Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, sich im Sinne einer offensiven Vermarktungsstrategie nach außen zu profilieren. Bei der Anwendung einheitlicher Standards sind auch die Voraussetzungen zur Akquise von Fördermitteln unter dem gemeinsamen Dach der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg erheblich Erfolg versprechender.

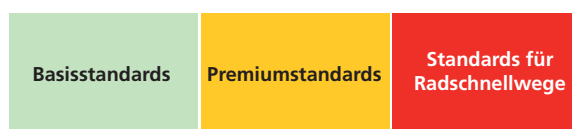
#### Standards sind ein notwendiges Instrument

- zur Verständigung auf eine vergleichbare Netzbeurteilung,
- als Grundlage zur gemeinsamen Vermarktung unter gleicher Begrifflichkeit,
- zur Gewährleistung vergleichbarer Kriterien bei der Beurteilung von Radverkehrsanlagen und damit
- zur Sicherstellung eines einheitlichen Qualitätsmanagements.

### Drei Kategorien von Standards

Gemeinsam wurden drei Kategorien von Standards festgelegt:

- Basisstandards,
- Premiumstandards und
- Standards für Radschnellwege.



#### Basisstandards

Der Basisstandard definiert den Mindeststandard für das gesamte metropolitane Radverkehrsnetz. Alle Radverkehrsverbindungen in der Metropolregion sollen diesem Basisstandard entsprechen. Das gilt für das Zielnetz ebenso wie für das Sekundärnetz. Damit kann die Metropolregion eine Qualitätsoffensive zum Radverkehr aufbauen und – nach erfolgreicher Umsetzung zumindest von einigen wesentlichen Routenverläufen in einer ersten Umsetzungsstufe – auch entsprechend kommunizieren.

#### Premiumstandards

Erweitert wird der Basisstandard um einen Premiumstandard, der insgesamt höhere Anforderungen an die Qualität des gesamten Radverkehrssystems stellt. Gerade im Hinblick auf die Vermarktungsaspekte einzelner Routen soll die Erreichung des „Produkts“ Premiumstandard als Anreiz für Entscheidungsträger innerhalb der Metropolregion dienen, den höheren Standard anzustreben. In den ersten Umsetzungsstufen können Routen mit Premiumstandard sozusagen die „Qualitäts-Leuchttürme“ des Metropolnetzes darstellen. Langfristig soll für das komplette Zielnetz durchgängig der Premiumstandard angestrebt werden.

#### Standards für Radschnellwege

Für das neue Netzelement Radschnellwege werden im Rahmen dieser Konzeptstudie aufbauend auf den aktuellen Radverkehrsrichtlinien und unter Berücksichtigung der Diskussion in den Arbeitsgruppen spezielle Standards definiert. Diese sollen bereits als Bewertungskriterien für die angestrebte Machbarkeitsstudie dienen. Da Radschnellwege bereits ein Premiumprodukt für den Alltagsradverkehr darstellen, entsprechen die geforderten Standards bereits diesem Anspruch.

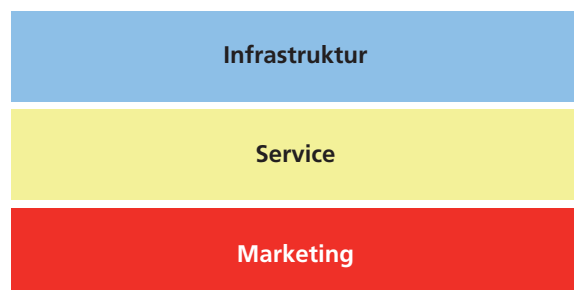
#### Leitfaden zu den Standards

Die Ergebnisse sind in einem „Leitfaden zu den Standards“ zusammengefasst. Der Leitfaden enthält eine Beschreibung zur Anwendung der Standards und eine tabellarische Zusammenstellung.

Er dient dazu, die Netzbeurteilung im Rahmen des Umsetzungsprozesses zu strukturieren und langfristig – im Sinne eines Qualitätsmanagements – ein attraktives Radverkehrsnetz sicherzustellen. Der Leitfaden ist im Internet abrufbar.

## Standards für drei Bausteine

Die Standards lassen sich den drei Bausteinen Infrastruktur (einschließlich touristischer Infrastruktur), Service und Marketing zuordnen. Damit wird dem eingangs postulierten Ziel, „Radverkehr als System“ zu verstehen, entsprochen.



### Standards der Infrastruktur

Wesentliche Merkmale für eine qualitativ hochwertige infrastrukturelle Ausstattung von freizeitorientierten Wegenetzen sind:

- Die attraktive Führung des Radverkehrs abseits vom Kraftfahrzeugverkehr,
- Sicherheitsaspekte für Radfahrer, einschließlich Aspekte der Sozialen Sicherheit (Vermeidung von „Angsträumen“),
- eine sichere und durchgängige Befahrbarkeit auch mit Fahrradanhängern,
- die Tauglichkeit und Qualität der Oberflächen auch bei Regenwetter,
- die Mindestbreiten der Radverkehrsanlagen sowie
- Festlegungen zur regelmäßigen Wartung und Kontrolle der Strecken.

### Standards der touristischen Infrastruktur

Wesentliche Merkmale für die Standards der touristischen Infrastruktur sind:

- Routenlängen und topografische Gegebenheiten,
- die Verfügbarkeit touristischer Angebote (Rastplätze, Gastronomie und Übernachtungsmöglichkeiten an der Route),
- eine durchgängige und einheitliche Wegweisung,
- aktive Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen zu einheitlichen Tarifen,
- die Verfügbarkeit von ausreichend dimensionierten Radabstellanlagen an den wesentlichen Zielen sowie
- organisatorische Aspekte zur Zuständigkeit für die Unterhaltung der Infrastruktur.

## Standards für Service

Wesentliche Merkmale von Servicestandards sind:

- Die Darstellung in Kartenwerken,
- die Anforderungen an einen Internetauftritt (z. B. mit einem Portal und der Möglichkeit, GPS-basierte Toureninformationen herunterzuladen),
- einheitliche Regelungen für die Fahrradmitnahme,
- eine zentrale Informationsstellen für Service, Reparaturdienste, Fahrradverleih, Gepäckaufbewahrung und
- das Qualitätsmanagement (mit Schulung und Weiterbildung).

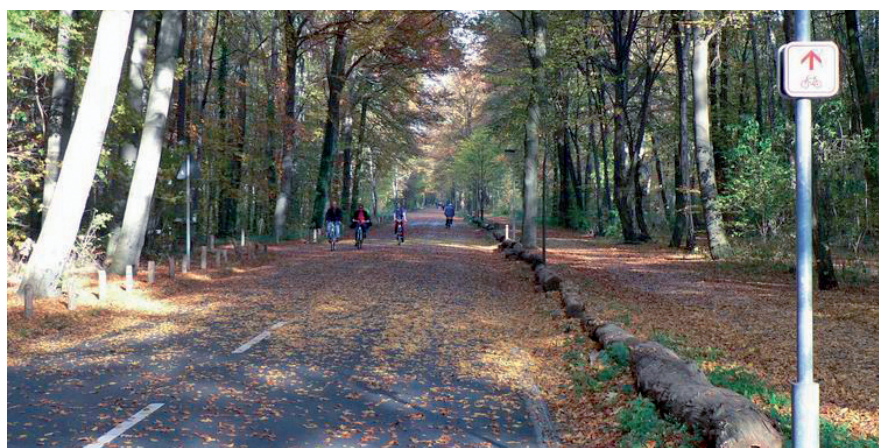
### Standards für Marketing

Folgende Kriterien für eine anspruchsvolle Öffentlichkeitsarbeit werden sowohl für den Basis- als auch für den Premiumstandard benannt:

- Professionell gestaltete Flyer mit Karteninformationen zur Route,
- Grundinformationen zur Route im Internet,
- Newsletter für aktuelle Hinweise und Informationen zu den Routen,
- Patenschaften oder Sponsoring (z. B. auf Informationsbroschüren oder an Rastplätzen).

Zusätzlich dazu soll für Routen des Premiumstandards eine Hervorhebung in den Netzdarstellungen im Internet erfolgen.

Im Zuge der Umsetzung des Marketings werden die Kriterien noch weiter an die Anforderungen der Tourismuswirtschaft angepasst.



Gliederung	Unterpunkt	Standards			Kriterien					
		Basisstandards	Premiumstandards	Standards für Radschnellwege	Muss	Kann				
<b>Infrastruktur</b>										
<b>Merkmale des Wegenetzes</b>	Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Führung getrennt vom Kfz-Verkehr, auf verkehrsarmen Straßen</li> <li>keine Abschnitte außerorts ohne RVA bei &gt; 5.000 Kfz/24h</li> <li>keine ungesicherten Querungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Führung überwiegend getrennt vom Kfz-Verkehr, auf verkehrsarmen Straßen</li> <li>keine Abschnitte außerorts ohne RVA bei &gt;3.000 Kfz/24h und <math>v_{\text{zul}} \geq 70</math> km/h</li> <li>keine ungesicherten Querungen</li> <li>Vermeidung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Führung getrennt vom Kfz-Verkehr (ggf. als Fahrradstraße zulässig)</li> <li>sehr gute Sichtverhältnisse</li> <li>keine ungesicherten Querungen</li> <li>Sehr geringe Wartezeiten im Zuge von LSA</li> </ul>	X	X	X			
	Wegeföhrung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hinweise auf alternative Routenvarianten: Wegweisung/Kartenwerke</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>möglichist geradlinige Führung in Ortsdurchfahrten</li> <li>Hinweise auf alternative Routenvarianten: Wegweisung/Kartenwerke</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>möglichist geradlinige Führung</li> <li>möglichist planfreie Knotenpunkte</li> </ul>			X	X	X	
	Soziale Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vermeidung von Angsträumen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vermeidung von Angsträumen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vermeidung von Angsträumen</li> <li>durchgängige Beleuchtung</li> </ul>				X	X	X
	Barrierefreiheit (Befahrbarkeit)	<ul style="list-style-type: none"> <li>sichere Befahrbarkeit</li> <li>keine Treppen/Stufen</li> <li>befahrbare Umlaufsperrn</li> <li>durchgängige Befahrbarkeit auch mit Anhänger, Gepäck, Tandem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>sichere Befahrbarkeit</li> <li>keine Treppen/Stufen</li> <li>komfortabel befahrbare Umlaufsperrn</li> <li>durchgängige Befahrbarkeit auch mit Anhänger, Gepäck, Tandem</li> <li>abgesenkte Bordsteine - Null-Höhe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>sichere Befahrbarkeit</li> <li>keine Treppen/Stufen</li> <li>keine Umlaufsperrn</li> <li>durchgängige Befahrbarkeit auch mit Anhänger, Gepäck, Tandem</li> <li>abgesenkte Bordsteine - Null-Höhe</li> </ul>	X	X	X			
	Oberflächenbeschaffenheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>geringer Rollwiderstand</li> <li>überwiegend Allwettertauglichkeit</li> <li>überwiegend glatte, ebene wassergebundene Decken in sehr gutem Zustand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>überwiegend Allwettertauglichkeit</li> <li>fast ausschließlich glatte, ebene wassergebundene Decken in sehr gutem Zustand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Asphaltbauweise als Standardlösung</li> </ul>	X	X	X			
	Mindestbreite	<ul style="list-style-type: none"> <li>mind. 1,60 m im Einrichtungsbetrieb</li> <li>mind. 2,00 m im Zweirichtungsbetrieb</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>mind. 1,60 m im Einrichtungsbetrieb</li> <li>mind. 2,50 m im Zweirichtungsbetrieb</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>mind. 4,00 m im Zweirichtungsbetrieb</li> </ul>	X	X	X			
	Wartung / Kontrolle	Zentral organisierte, regelmäßige Wartung (Wegweisung, begleitende Infrastruktur 1 x jährlich)	Zentral organisierte, regelmäßige Wartung (Wegweisung, begleitende Infrastruktur 2 x jährlich)	Zentral organisierte, regelmäßige Wartung (Wegweisung 2 x jährlich)	X	X	X			
	Wartungshotline und Reaktionszeit	24h / 7 Tage: AB und e-mail	24h / 7 Tage: AB und e-mail	24h / 7 Tage: AB und e-mail				X	X	X
	<b>Touristische Infrastruktur</b>									
	<b>Merkmale des Wegenetzes</b>	Mindestlänge	Mindestens eine Übernachtung erforderlich oder länger als 50 km	Mindestens eine Übernachtung erforderlich oder länger als 50 km				X	X	
Rastplätze		möglichist alle 10 km Rastplätze (Abstellanlagen und Sitzgelegenheiten)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alle 10 km Rastplätze (Abstellanlagen und Sitzgelegenheiten)</li> <li>alle 20 km Schutzhütte (Abstellanlagen und Sitzgelegenheiten, Schutzdach, Infotafel, Pannendienst)</li> </ul>		X	X				
Gastronomie		<ul style="list-style-type: none"> <li>Alle 20 km ein Gastbetrieb möglichist mit Gütesiegel</li> <li>möglichist ohne Verzehrzwang, Toilettenbenutzung möglichist</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alle 10 km ein Gastbetrieb mit Gütesiegel</li> <li>möglichist ohne Verzehrzwang, Toilettenbenutzung möglichist</li> </ul>				X	X		
Übernachtung		Zimmer für 1 Nacht mit Unterstellmöglichkeit für Räder möglichist mit Gütesiegel (analog Bett&Bike)	Zimmer für 1 Nacht mit Unterstellmöglichkeit für Räder mit Gütesiegel (analog Bett&Bike)		X	X				
<b>Wegweisung</b>	Durchgängige Wegweisung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durchgängige und bis 2010 einheitliche Zielwegweisung in beide Fahrtrichtungen nach FGSV und Merkblatt Nds.</li> <li>ggf. mit Fahrbahnmarkierungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durchgängige und bis 2010 einheitliche Zielwegweisung in beide Fahrtrichtungen nach FGSV und Merkblatt Nds.</li> <li>ggf. mit Fahrbahnmarkierungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durchgängige und einheitliche Zielwegweisung in beide Fahrtrichtungen nach FGSV und Merkblatt Nds.</li> </ul>	X	X	X			
	Sonstiges	Ausweisung von Bahnhöfen im Rahmen der Zielbeschilderung	Ausweisung von Bahnhöfen im Rahmen der Zielbeschilderung	Ausweisung von Bahnhöfen im Rahmen der Zielbeschilderung				X	X	X
<b>Verknüpfung mit dem ÖV</b>	Fahrradmitnahme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anbindung der Routen an ÖV-Haltestellen/Schiffsanleger</li> <li>Anbindung und Mitnahme zumindest am Wochenende</li> <li>Schieberillen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anbindung der Routen an ÖV-Haltestellen/Schiffsanleger</li> <li>Anbindung und Mitnahme täglich</li> <li>Schieberillen</li> <li>Wünschenswert: barrierefreier Zugang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anbindung der Routen an ÖV-Haltestellen/Schiffsanleger</li> <li>wünschenswert: dichtes Taktangebot</li> </ul>	X	X	X			
	Tarife	"Metropolitarrif" (Langfristig)	"Metropolitarrif" (Langfristig)	"Metropolitarrif" (Langfristig)				X	X	X
<b>Radabstellanlagen</b>	Fahrradständer	Fahrradständer an wichtigen Zielen (Sehenswürdigkeiten, Kirchen, Bahnhöfe)	überdachte Fahrradständer an wichtigen Zielen (Sehenswürdigkeiten, Kirchen, Bahnhöfe)	überdachte Fahrradständer an wichtigen Zielen	X	X	X			
	Fahrradboxen oder Fahrradräume	Fahrradräume bei Übernachtungsgelegenheiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einstellmöglichkeiten an besonders wichtigen Zielen</li> <li>Fahrradräume bei Übernachtungsgelegenheiten</li> </ul>		X	X				
<b>Unterhaltung / Zuständigkeit</b>	Unterhaltung / Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Siehe Kontrolle/Wartung</li> <li>Wünschenswert: Empfehlung Mittelansatz Wartung/Unterhaltung [km/€Jahr]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Siehe Kontrolle/Wartung</li> <li>Mittelansatz Wartung/Unterhaltung [km/€Jahr]</li> </ul>	Siehe Kontrolle/Wartung	X	X	X			
	Sonstiges	Metropolweit abgestimmte Regelung	Metropolweit abgestimmte Regelung	Metropolweit abgestimmte Regelung				X	X	X



Gliederung	Unterpunkt	Standards			Kriterien		
		Basisstandards	Premiumstandards	Standards für Radschnellwege	Muss	Kann	
<b>Service</b>							
<b>Darstellung</b>	in Kartenwerken	erforderlich	erforderlich	erforderlich			X X X
<b>Internetauftritt / Routenplaner</b>	Internet	mittelfristig erforderlich	erforderlich	mittelfristig erforderlich	X	X	X
	Touren-Download (GPS)	mittelfristig sinnvoll	erforderlich			X	
	Routenplaner	möglichst mit Internet-Routenplaner	mit Internet-Routenplaner				X X
<b>Fahrradmitnahme im ÖV</b>	Regelung	einheitl. Regelung in Metropolregion	einheitl. Regelung in Metropolregion	einheitl. Regelung in Metropolregion	X	X	X
<b>Sonstiges</b>	Service-Hotline	möglichst: Bandansage bei Störungen, Baustellen	mittelfristig: Bandansage bei Störungen, Baustellen	mittelfristig: Bandansage bei Störungen			X X X
	Zentrale Rad - Tourismus-Info	über Tourismus-Info	über zentrale Rad-Tourismus-Info				X X
	Reparatur-Notdienst	erwünscht	sinnvoll an 7 Tagen	sinnvoll an 7 Tagen			X X X
	Fahrradverleih (incl. Zubehör, Anhänger, Spezialräder)	erwünscht	erforderlich an wesentlichen Ausgangspunkten (z.B. Bahnhöfen)		X		X
	Zusatzinfo	Zusatzinfo über gesonderte Tafeln (Lageplan mit Unterkünften, (Reparatur-) Service, Taxi mit Radmitnahme und ÖV-Haltestellen)	Dynamische Infos in Schutzhütten (solarversorgte "Raderstationen" mit Getränkeautomaten; Infos zu Wetter, ÖV-Anschlüssen - ggf. mit Werbung zu fahrradbezogenen Angeboten)				X X
	Gepäckaufbewahrung	• an Bahnhöfen • an wesentlichen ÖV-Haltestellen	• an Bahnhöfen • an wesentlichen ÖV-Haltestellen	• an Bahnhöfen • an wesentlichen ÖV-Haltestellen	X	X	X X
Qualitätsmanagement	• Schulung und Weiterbildung der Service-Betriebe	• Schulung und Weiterbildung der Service-Betriebe			X	X	
<b>Marketing</b>							
<b>Marketing</b>	Öffentlichkeitsarbeit	• Professionelle Flyer mit Karten • Grundinfos im Internet • Newsletter • Patenschaften/ Sponsoring ermöglichen (z.B. für Rastplätze und Schutzhütten)	• Professionelle Flyer mit Karten • Grundinfos im Internet • Newsletter • Hervorhebung der Premiumrouten im Internet • Patenschaften / Sponsoring ermöglichen (z.B. für Rastplätze und Schutzhütten)	• Professionelle Flyer mit Karten • Grundinfos im Internet • Newsletter • Hervorhebung der Radschnellwege im Internet	X	X	X
	Vermarktung	IN ARBEIT • Zielgruppenorientiertes Marketing (Familie, 60+, Jugendliche, Sportler) • mittelfristig: Pauschalangebote mit Gepäcktransfer • mittelfristig: Bausteine für Pauschalangebote (Fahrradtour+Sport/Wellness/Kultur)	IN ARBEIT • Zielgruppenorientiertes Marketing (Familie, 60+, Jugendliche, Sportler) • mittelfristig: Pauschalangebote mit Gepäcktransfer • mittelfristig: Bausteine für Pauschalangebote (Fahrradtour+Sport/Wellness/Kultur)	IN ARBEIT • Zielgruppenorientiertes Marketing (Alltagsradler)			X X X

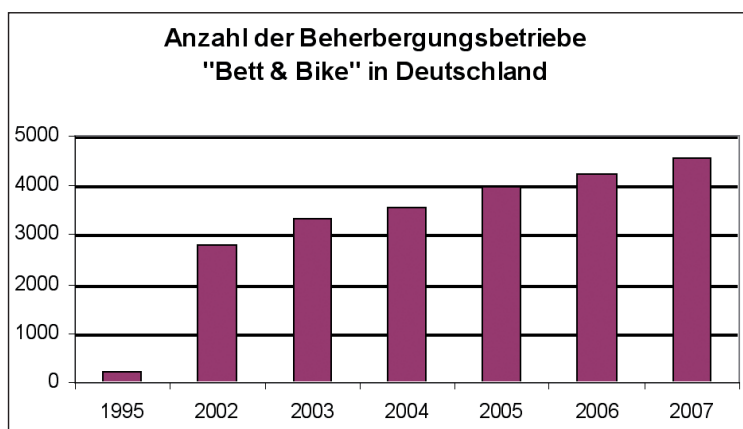
### Chancen und Potenziale im Radtourismus

Seit Mitte der 90er Jahre hat der Fahrradtourismus an Attraktivität und Zuspruch gewonnen. Keine andere Urlaubsaktivität hat vergleichbar hohe Zuwachsraten zu verzeichnen.

Die Radreiseanalysen des ADFC 2005 bis 2008 haben ergeben:

- Bis zu 2,5 Mio. Deutsche verbringen jährlich einen mehrtägigen Urlaub im Fahrradsattel. Für die meisten der Radtouristen war dies auch die Haupturlaubsreise im Jahr.
- 83 % der Deutschen planen für 2008 eine Radreise in Deutschland.
- Im Inlandsurlaub nutzten über 50 % der Deutschen das Fahrrad vor Ort.
- 1,4 Mio. Deutsche unternahmen 2004 einen Kurzurlaub mit dem Rad, das sind 5,9 % aller Kurzurlaube. 2006 zeigte sich ein Trend zur Zunahme von Fahrradkurzurlauben.
- 37 % der Radtouristen verbrachten in 2004 ihren Fahrradurlaub in Deutschland. Im Durchschnitt verbringt nur knapp ein Drittel der Deutschen den Urlaub im Inland.
- Messen mit radtouristischen Schwerpunkten verzeichnen bereits in 2008 erneut große Besucherresonanz.

Auch die Entwicklung der fahrradfreundlichen Beherbergungsbetriebe (z. B. „Bett & Bike“) zeigt einen deutlichen Anstieg. Gab es im Jahr 2005 schon 4.200 Betriebe mit dem Qualitätssiegel, so waren es Anfang 2008 mehr als 4.600 Betriebe in fast 3.200 Orten in Deutschland.



Reiseanalyse 2008, ADFC

Fahrradtouristen geben pro Tag ca. 20 % mehr für Quartier und Verpflegung aus als andere Urlauber. Danach geben übernachtende Radtouristen etwa 60-80 Euro pro Tag aus, bei Tagesausflügen sind etwa 5-25 Euro pro Person anzusetzen. Hinzu kommen nicht näher quantifizierbare Ausgaben für die Ausrüstung.

Dementsprechend hat der Fahrradtourismus in verschiedenen Regionen erheblich an Bedeutung für touristische Anbieter gewonnen. Bei gleichbleibender Nachfrage des Radtourismus auf hohem Niveau wird dessen Bedeutung als wichtiger Wirtschaftsfaktor heute allgemein anerkannt.

Insbesondere für viele strukturschwache ländliche Räume ist der Radtourismus mittlerweile zu einer festen Größe geworden. Auch für bislang radtouristisch weniger bekannte Regionen bestehen Chancen, sich relativ kurzfristig am Markt zu etablieren.

Dies darf allerdings nicht darüber hinweg täuschen, dass das radtouristische Angebot seit Jahren offenkundig stärker wächst als die Nachfrage. Diese für die Nutzer positive Entwicklung lässt allerdings auch erwarten, dass neben Wachstumsregionen verstärkt auch „Verlierer“ im Wettbewerb der Regionen auftreten.

Die größere Angebotspalette kann sich auf die Qualität positiv auswirken, da sich auf Dauer nur qualitätvolle Angebote mit gutem Service und professioneller Vermarktung durchsetzen werden.

Als Indiz für die zunehmenden qualitativen Ansprüche an radtouristische Angebote sind u. a. auch die nordrhein-westfälische Auszeichnung „Qualitätsroute des Jahres“ oder auch die Routenzertifizierung durch den ADFC zu sehen.



## Radtourismus in der Metropolregion

Das besondere Engagement vieler Regionen innerhalb der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg für den Radtourismus zeigen die zahlreichen Angebote und Informationsmaterialien der verschiedenen Tourismusorganisationen. Neben Flyern und Kartenmaterialien sind umfangreiche Informationsangebote im Internet verfügbar.

Das bisherige Angebot ist umfassend und im Regelfall auch bereits an einen guten qualitativen Standard gebunden. Allerdings gibt es bisher noch keine umfassende gemeinsame Vermarktung. Dies soll zukünftig auf hohem Niveau erfolgen.



Beispiel Aller-Leine-Tal



Beispiel Region Hildesheim



Beispiel Region Hannover

## Anforderungen an radtouristische Angebote

Mit einer Wertschöpfung von etwa 70.000 bis 100.000 Euro/km werden bei einer Netzlänge von 2.500 km erhebliche Potenziale für die Metropolregion erkennbar. Aufgrund der zunehmenden Konkurrenz auf dem radtouristischen Markt sind die Anforderungen, denen sich die Regionen stellen müssen, besonders hoch. Diesem Anspruch will die Metropolregion in besonderem Maße gerecht werden und hat deshalb grundsätzliche Anforderungen an Radfernwege und radtouristische Angebote mit der Formulierung von konkreten radtouristischen Standards festgelegt.

Der Arbeitskreis Radtourismus hat nach intensiver Abstimmung folgende „Muss-“ und „Kann-Kriterien“ für Radfernwege und thematische Mehrtagestouren entwickelt:

### „Muss-Kriterien“

- Alle 10 km Rastplätze mit Abstellanlagen und Sitzgelegenheiten
- Alle 20 km ein Gastbetrieb
- Übernachtungsmöglichkeiten (auch Zimmer für eine Nacht)
- Durchgängige Wegweisung
- Ausweisung von Bahnhöfen im Rahmen der Zielbeschilderung
- Fahrradständer (mit gutem Standard) an wichtigen Zielen
- Fahrradräume bei Übernachtungsangeboten
- Darstellung in Kartenwerken
- Wartung und Kontrolle einmal jährlich

### „Kann-Kriterien“

- Alle 10 km Rastplätze mit Abstellanlagen und Sitzgelegenheiten und alle 20 km eine Schutzhütte
- Alle 10 km ein Gastbetrieb
- Überdachte Fahrradständer an wichtigen Zielen
- Gesicherte Einstellmöglichkeiten an besonders wichtigen Zielen
- Touren-Download (GPS)
- Internet-Routenplaner
- Service-Hotline Reparatur-Notdienst
- Fahrradverleih
- Zusatzinformationen entlang der Strecke über gesonderte Tafeln
- Wartung und Kontrolle jährlich zweimal oder häufiger

### Anforderungen an Marketingstrategien

Der Fahrradtourismus ist in den vergangenen Jahren sehr dynamisch gewachsen. Die Angebote werden zunehmend professionell konzipiert und vermarktet. Damit nimmt der Wettbewerb der Regionen untereinander zu. Für den Radtourismus bedeutet das, dass ein einfaches Falblatt nicht mehr ausreicht, um Fahrradtouristen für bisher weniger bekannte Regionen zu interessieren.

In den Arbeitskreisen Radfernwege, Themenrouten und touristische Standards sowie Vermarktung/Internet wurden deshalb frühzeitig Anforderungen an ein Marketing im Sinne einer strategischen Ausrichtung auf den Radverkehr diskutiert.

Ein strategisch ausgerichtetes Marketing muss die folgenden Kennzeichen aufweisen:

- Corporate Design
- Dialogorientierung
- Zielgruppenorientierte Angebote
- Gemeinsame Preispolitik und Werbestrategie
- Nutzung regionaler Betriebswege

Im Sinne der Umsetzung einer Radverkehrsstrategie sind attraktive Angebote eine Kernvoraussetzung. Die Zielgruppenorientierung ist unter den Randbedingungen des verschärften Wettbewerbs der (Rad-) Regionen von großer Bedeutung. Eine professionelle Umsetzung der Print- und Internetmedien ist unerlässlich.

Marketing ist erst auf der Grundlage eines attraktiven Netzes zielführend. Deshalb steht im Rahmen des vorliegenden Radverkehrskonzepts zunächst die Netzentwicklung und deren Verknüpfung mit den Standards im Vordergrund. Auf dieser Basis ist dann sicherzustellen, dass das Netz attraktiv ausgebaut wird und auch langfristig unterhalten wird.

### Vorschläge für Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

Große Chancen werden im Ausbau einer **Internetpräsenz** gesehen, in der kurz- bis mittelfristig

- das Radverkehrsnetz und die Verknüpfungen zum ÖPNV dargestellt sind,
- die bereits geprüften Routen in einer Kurzbeschreibung zu finden sind (als PDF-Dokument und als digitaler Routen-Download),
- die Grundlagen unterschiedlicher Standards erläutert sind,

- die Grundzüge des Qualitätsmanagements vorgestellt werden,
- die Kommunikationsstrukturen mit der Lenkungsgruppe, den Arbeitsgruppen und Arbeitskreisen als Ansprechpartner genannt sind,
- Abonnenten für den aktuellen Newsletter verwaltet werden können,
- Links zu aktuellen Fahrradveranstaltungen zu finden sind,
- die Workshops beworben werden und in der
- die kulturellen Leuchttürme der Metropolregion integriert sind.

Für Touristikveranstaltungen und Messen bietet sich ein mobiler **Messestand** an, der die Vorzüge der Metropolregion hinsichtlich des Radverkehrs öffentlichkeitswirksam präsentiert. Professionell gestaltete **Karten** und **Flyer** mit Kurzbeschreibungen ergänzen das Angebot.



Marketing im Radverkehr soll folgende Aufgaben erfüllen:

- Bereitstellung leicht zugänglicher Angebote (in Papierform und digital),
- Sicherstellung eines aktuellen Informationsstands,
- Präsentation vielseitiger Angebote (individuelle und pauschale Angebote),
- Aufzeigen weitergehender Potenziale der Regionen (Tourismus als Wertschöpfung),
- Berücksichtigung auch der Funktion des Binnenmarketings innerhalb der Metropolregion,
- Fokussierung auf ansprechende, leicht verständliche Gestaltung und
- Nutzung von Synergien zur Erreichung eines hohen Bekanntheitsgrads

Die heterogene Struktur der Metropolregion ist durch eine große Vielfalt gekennzeichnet. Das umfasst die Bandbreite der Baukultur (vom romanischen Dom bis zur High-Tech-Gebäudehülle), die Vielfalt der Städte, die unterschiedliche Topographie (vom Flachland bis zu steilen Klippen) und insbesondere die Vielfalt der Naturräume von der offenen Heidelandschaft, über gewundene Flusstäler und waldreiche Höhenzüge bis zu den Berggipfeln des Oberharzes.

Diese Vielfalt spricht unterschiedliche Zielgruppen im Radtourismus an:

- Im Harz und Solling finden die sportlich orientierten Radler ruhige Straßen für lange Trainingsrouten mit anspruchsvollem Höhenprofil.
- In der Lüneburger Heide, im Braunschweiger Land und in der Region Hannover können vielseitige Touren für Familien mit Kindern angeboten werden.
- Im Umfeld von Hannover und Braunschweig kann auf Teilstrecken das dichte Netz des ÖPNV genutzt werden.
- Bahnstrecken ermöglichen Ausflüge in die Städte der Metropolregion.

### Einbindung in bestehende Internetportale prüfen

Einige Tourismusverbände haben in aufwändige Internetportale investiert. Der Tourismusverband Niedersachsen (TMN) beispielsweise hat ein Portal aufgebaut, in dem sich zahlreiche Teilräume der Metropolregion finden lassen.

Vorstellbar wäre, dass zukünftig die Metropolregion in einem vorhandenen Marketingportal als eine zusätzliche Region erscheint, ohne dass die anderen Regionen deshalb entfallen.

Es würde sich somit eine Zwischenebene ergeben, auf der Radfahrer übersichtlich und großräumig auf die Vielfalt der Metropolregion hingewiesen werden. Für Detailinformationen könnte von dort auf die entsprechenden regionalen Angebote verlinkt werden. Der Navigationspunkt „Metropolregion“ würde insofern eine „Mittlerseite“ darstellen.

### Ausblick

Marketing kann nur auf attraktive Angebote hinweisen. Diese Angebote werden im Rahmen des Projekts derzeit erarbeitet. Dennoch ist es wichtig, die Grundlagen für eine nachhaltige Marketingstrategie bereits weit vor der Fertigstellung des Radverkehrsnetzes zu schaffen.

Diese Aufgabe wurde in den Arbeitskreisen „Radfernwege, Themenrouten und touristische Infrastruktur“ sowie „Vermarktung/Internet“ bereits erfolgreich initiiert.

Die Arbeit für die Vermarktung sollte so terminiert werden, dass mit erfolgter Überprüfung der ersten Routen bzw. Netzabschnitte des Metropolnetzes auch die erste Stufe der Marketingstrategie zum Einsatz kommen kann. Das könnte die oben skizzierte Integration in ein bereits bestehendes Portal sein.

Eine wichtige Aufgabe besteht ferner darin, die laufende Finanzierung für Marketingmaßnahmen sicherzustellen. Die Metropolregion muss sich dabei flächendeckend mit ihren Stärken (z. B. gemeinsam mit den „Kulturellen Leuchttürmen“) darstellen und zu einer gemeinsamen Außendarstellung finden.



### Ein Blick in die Förderlandschaft

Im Folgenden soll ein kurzer Einblick in einige Förderansätze gegeben werden, die zum Teil ganz spezifisch und für einzelne Bereiche der Metropolregion unterschiedlich anzuwenden sind.

Als Antragsteller der Förderansätze kommen Kommunen, deren Gesellschaften und regionale Zusammenschlüsse in Frage und manchmal auch weitere Antragsteller. Es werden hier einige wichtige Förderprogramme genannt die aber häufig nur für ganz bestimmte Fälle anzuwenden sind.

Unter dem Aspekt der touristischen Entwicklung können in besonderen Fällen durch den EU-Strukturförderansatz „EFRE-Kohärenz“ bzw. „EFRE-Regionale Wettbewerbsfähigkeit“ Radverkehrsmaßnahmen gefördert werden. Unter dem Bereich „EFRE-Kohärenz“ trifft dieser Ansatz nur für den früheren Regierungsbezirk Lüneburg zu. Gefördert werden können insbesondere Infrastrukturmaßnahmen (Lückenschlüsse), die vordringlich im N-Netz-Konzept des Landes Niedersachsen aufgeführt sind. Eine Förderung kann bis zu 75 % der förderfähigen Kosten betragen. Wird in die Überlegungen einbezogen, dass dieser EFRE-Fördermittelansatz für den Gesamtzeitraum 2007 bis 2013 für alle Tourismusprojekte im früheren Regierungsbezirk Lüneburg zur Verfügung steht, kann davon ausgegangen werden, dass nur in begrenztem Ausmaß Mittel für Radverkehrsprojekte vorhanden sind.

Die gleiche Richtlinie trifft auch auf den Ansatz „EFRE-Regionale Wettbewerbsfähigkeit“ zu. Unter diesen Ansatz fallen die drei früheren Regierungsbezirke Hannover, Braunschweig und Weser-Ems. Auch hier können insbesondere Projekte zum Lückenschluss des N-Netzes und in Ausnahmefällen Themenrouten gefördert werden.

Dass hier noch engere Maßstäbe angesetzt werden, kann daraus geschlossen werden, dass für dieses Gebiet ein ungefähr gleich hoher Mittelansatz im Zeitraum 2007-2013 zur Verfügung steht, wie für den früheren Regierungsbezirk Lüneburg. Im Fördergebiet „EFRE-Regionale Wettbewerbsfähigkeit“ wird jedoch nur eine Förderung von maximal 50 % der förderfähigen Kosten gewährt.

Für den ländlichen Raum bietet insbesondere das Programm **PROFIL – Schwerpunkt „Lebensqualität im ländlichen Raum und Diversifizierung der ländlichen Wirtschaft“** einen Ansatz. Hierbei ist die Förderung des Neubaus von Radwegen – vor allem

Lückenschlüsse in Netzen und nicht entlang von qualifizierten Straßen – in begrenztem Umfang möglich. Förderfähig sind ferner die Beschilderung, die Konzeption und die Begleitinfrastruktur von Radwegen. Die Förderquoten sind hier ebenfalls nach Fördergebieten unterschiedlich. Im früheren Regierungsbezirk Lüneburg können bis zu 75 % der förderfähigen Kosten gefördert werden, in den übrigen Landesteilen Niedersachsens nur bis zu 50 %.

Speziell für thematische Radwege, die sich dem Thema Natur und Umwelt widmen, kann der Ansatz der EU Strukturförderung, Bereich **EFRE – „Natur erleben“**, genutzt werden. Über diesen Förderansatz kann insbesondere die Begleitinfrastruktur entlang von Radwegen gefördert werden, wie z. B. Beschilderung oder Ausstattung der Radwege. Ausschlaggebend ist vor allem, dass es sich um einen Naturerlebnisradweg handelt, der dem Radfahrenden die umgebende Natur und deren Besonderheiten auf didaktische Weise vermittelt. Die Fördersummen schwanken zwischen bis zu 80 % der förderfähigen Kosten in den früheren Regierungsbezirken Braunschweig, Hannover und Weser-Ems und bis zu 90 % der förderfähigen Kosten in Landkreisen / kreisfreien Städten im früheren Regierungsbezirk Lüneburg.

Eine weitere Möglichkeit, die immer mehr an Bedeutung gewinnt für die Finanzierung von Maßnahmen sind **Stiftungen**. Hier gibt es eine sehr breite Palette an Stiftungen, manche nur zu ganz bestimmten Themen, manche nur für lokale Maßnahmen, aber auch einige größere raum- und themenübergreifende Stiftungen.

So existieren in vielen Gebietskörperschaften Bürgerstiftungen, Stiftungen von Banken oder ähnliche gemeinwesenorientierte Stiftungen, die sich finanziell an Maßnahmen zur Förderung des Allgemeinwohls oder der kulturellen / touristischen Entwicklung der Kommune / Region beteiligen. Insbesondere bei den Stiftungen der Banken oder Unternehmensstiftungen ist davon auszugehen, dass diese sich bei geförderten Produkten zumindest mit ihrem Logo kenntlich machen wollen.

Für Radwege entlang von Kreisstraßen sowie innerörtlich für Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen und selbständige Radwege, die Bestandteil eines Radverkehrsnetzes sind, bietet sich für die jeweilige Kommune eine Finanzierung über das **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)**.

Entsprechend ist auch kommunale Radverkehrswegweisung im Zusammenhang mit Radverkehrs-

netzen förderfähig. Die Förderung kann bis zu 65 % der förderfähigen Kosten betragen.

Es kommt darauf an, nicht nur die wenigen Förderprogramme, die mehr oder weniger direkt auf Radverkehrsprojekte ausgelegt sind, zu nutzen, sondern auch zu prüfen, ob nicht Finanzierungsansätze, die zunächst primär ein anderes Ziel verfolgen, herangezogen werden können.

Diese Aufzählung ist nicht abschließend, aber sie zeigt zum einen, dass es verschiedenste Finanzierungsansätze gibt, die zur Verfügung stehen. Sie zeigt zum anderen aber auch, dass für jeden einzelnen Radweg in jedem einzelnen räumlichen Gebiet ggf. unterschiedliche Förderansätze in Anspruch genommen werden können bzw. müssen.

Allgemeine Auflistungen, die häufig zu finden sind, können zwar insgesamt einen guten Überblick über Fördermöglichkeiten bieten, jedoch muss immer individuell geprüft werden, welcher Ansatz auf das eigene Vorhaben zutrifft. Damit ist häufig auch verbunden, mit den unterschiedlichsten Einrichtungen, bei denen Anträge gestellt werden können, direkt Verbindung aufzunehmen, um den jeweiligen Einzelfall zu erörtern. Gleichzeitig ist bei vielen Förderansätzen zu bedenken, dass die Möglichkeit der Radverkehrsförderung nur ein Förderatbestand unter vielen ist, so dass eine große Konkurrenz um Mittel besteht.

## Hilfreiche Fördertipps

Zusammenfassend zeigt sich, es gibt unterschiedliche Finanzierungsmöglichkeiten bei den unterschiedlichsten Fördermittelgebern zu den unterschiedlichsten Förderbedingungen und für die jeweiligen lokalen/regionalen Gegebenheiten. Einige darüber hinausgehende allgemeine Folgerungen sind:

- Bereits in der Planungsphase kann die Voraussetzung für die Nutzung auch finanziell wirksamer **Synergieeffekte** geschaffen werden, indem die Planungen für den touristischen und den Alltagsradverkehr verknüpft werden.
- Die Potenziale für **multifunktionale Wegenutzungen** (z. B. für land- und forstwirtschaftliche Nutzung, Wandern, Radwandern, Inliner) sollen nach Möglichkeit stärker ausgeschöpft und entsprechende Finanzierungsmöglichkeiten gebündelt werden.
- Zur Steuerung der Umsetzung auf der kommunalen Ebene sollte bei der Vergabe von Fördermitteln in stärkerem Maße auf die Einhaltung der Qualitätsanforderungen geachtet werden. Dies betrifft nicht nur die erstmalige Herrichtung

(Wege, Wegweisung) und ein gestuftes Grundangebot an begleitender Infrastruktur, sondern insbesondere auch die Gewährleistung von Vorkehrungen für eine wirkungsvolle Kontrolle und Pflege.

- Im Interesse einer anforderungsgerechten Herrichtung von **Routen in größeren Netzzusammenhängen** sollten Förderanträge (z. B. durch die Koordinierungsstelle) so gesteuert werden, dass Flickenteppiche realisierter Netzteile ohne gebietskörperschaftüberschreitende Einbindung vermieden werden.
- Es sollte geprüft werden, inwieweit zur Qualitätsverbesserung und Unterhaltung von radtouristischen Routen die Möglichkeiten des **zweiten Arbeitsmarktes** genutzt werden können.
- Da insbesondere kleinere Kommunen häufig nicht die personellen und technischen Kapazitäten für eine anforderungsgerechte Pflege der Infrastruktur haben, bietet es sich an, diese z. B. auf **Kreisebene** mit entsprechendem finanziellen Ausgleich zu organisieren.

## Sponsoring

Sponsoring kann als unkonventionelle Finanzierungsmöglichkeit angesehen werden. Bei Radverkehrsinfrastruktur ist Sponsoring nicht unbekannt. Grundsätzlich kommen drei Gruppen als Sponsoren in Betracht:

- Institutionen,
- Großunternehmen und
- Klein- und mittelständige Unternehmen (KMU).



Kostenloser Fahrradcheck am Elberadweg

Die Anlage von Fahrradabstellanlagen oder Rastplätzen und insbesondere der Bau von Schutzhütten eignen sich gut für Sponsoring lokal tätiger Institutionen oder Unternehmen. Ebenso kommen alle Druckerzeugnisse (Flyer, Fahrradkarten) als Medium in Betracht. Ungeeignet sind dagegen Ergänzungen auf der Radverkehrswegweisung. Die Gestaltung der Wegweisung muss einheitlich sein und darf nicht durch Werbezusätze in der Lesbarkeit oder Erkennbarkeit eingeschränkt sein.



Mit der vorgelegten Konzeptstudie zur Radverkehrsstrategie in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg ist ein umfassender Prozess zur Implementierung eines attraktiven **Radverkehrssystems** in einer großräumigen Region eingeleitet worden.

Der **Kommunikationsprozess** stützt sich bereits in dieser Konzeptphase auf eine breite Basis von Akteuren aus allen Bereichen, räumlich wie fachlich. Es gilt, diesen Prozess weiter voran zu tragen und auf eine noch breitere personelle und fachliche Basis zu stellen.

Die gute Arbeit in den bestehenden Arbeitsgruppen und Arbeitskreisen wird fortgesetzt. Aufgaben für alle Themenbereiche und Teilräume sind reichlich vorhanden. Die Lenkungsgruppe wird auch zukünftig als Koordinatorin im weiteren Umsetzungsprozess dringend benötigt.

Ein wichtiges Element in der Kommunikationsstruktur ist eine institutionalisierte „**Koordinierungsstelle Netz**“. Dies ist vor allem in den nächsten Jahren für den Aufbau und die Etablierung des Metropolnetzes von großer Bedeutung.

Der aufwändige Schritt eines systematisch hergeleiteten **Radverkehrsnetzes** ist erfolgreich abgeschlossen. Es liegt ein weitestgehend abgestimmtes, regional sehr attraktives Netz für die vorwiegend freizeitorientierte Radverkehrsnutzung innerhalb der gesamten Metropolregion vor, welches perspektivische Erweiterungs- bzw. Anpassungsoptionen bietet.

Die beschriebenen Kommunikationsstrukturen sollen weiterhin dazu dienen, dass das Netz mittelfristig umgesetzt, weiter entwickelt und fortgeschrieben wird.

## Die nächsten Arbeitsschritte

Der nächste Arbeitsschritt liegt nun darin, möglichst viele Netzabschnitte anhand der neu entwickelten Standards zu überprüfen.

Diese **Netzbeurteilung** wird eine wesentliche Aufgabe für die kommenden Jahre darstellen. Sie ist Bestandteil eines umfassend verstandenen **Qualitätsmanagements**. Mittelfristig wird es zudem darauf ankommen, die dann erreichten Standards auf allen Ebenen auch zu halten.

Die Organisation einer effektiven und nachhaltigen Unterhaltung des Netzes und seiner Systemelemente ist eine der kommenden Herausforderungen und muss ebenfalls als Bestandteil des Qualitätsmanagements verstanden werden.

Die Vereinbarung von einheitlichen **Standards** sowohl für die Infrastruktur als auch für den Service und das Marketing hat eindeutig Maßstäbe gesetzt. Diese Standards dienen nun in der weiteren Arbeit einerseits als Messlatte für die Netzbeurteilung und bilden andererseits gleichzeitig den Rahmen für die Qualitätskontrolle.

Sobald die ersten Netzabschnitte des Radverkehrsnetzes erfolgreich geprüft sind, muss die Vermarktung ihre Wirkung entfalten.

Bereits im Rahmen dieser Konzeptstudie wurden die Grundlagen für das **Marketing** und die **Öffentlichkeitsarbeit** aufgezeigt. Eine professionell gestaltete Internetpräsenz mit attraktiven Informationsangeboten zur Suche und Auswahl geeigneter Routen und der Möglichkeit, Routen auf mobile Navigationsgeräte herunterzuladen, muss dann bereitstehen. Über diese Seite kann auch die interne Kommunikation der zahlreichen Akteure des Umsetzungsprozesses organisiert werden.



### Umzusetzende Themen:

- Leistung der laufenden Projektsteuerung in der Lenkungsgruppe,
- Implementierung des Verfahrens der Netzbeurteilung (einschließlich Qualitätsmanagement),
- Leistungen im Rahmen der Netzbeurteilung und des Qualitätsmanagements,
- Entwicklung einer Marketingstrategie,
- Unterstützung beim Aufbau und zur Koordinierung von touristischen Angeboten,
- Aufbau einer Struktur für den Internetauftritt und
- Gestaltung und Erstellung von Werbemitteln.

Die nachhaltige **Finanzierung** dieses Prozesses – einschließlich des Qualitätsmanagements – ist eine Daueraufgabe. Hier gilt es, die aufgezeigten Fördermittel effektiv zu nutzen. Als Praxishilfe sollte eine **Förderfibel** mit den wesentlichen Rahmenbedingungen zusammengestellt werden.

Um die Aufgaben der Lenkungsgruppe und der „Koordinierungsstelle Netz“ gesichert fortsetzen zu können, bedarf es der nachhaltigen Unterstützung durch die Geschäftsstelle der Metropolregion. Neben einer formalen Rückendeckung durch politische Beschlussfassungen gehört dazu auch die Bereitstellung entsprechender personeller und finanzieller Ressourcen. Es ist davon auszugehen, dass in den nächsten Jahren ein ausgewiesener **Etat** erforderlich wird, um die in der Konzeptstudie aufgezeigten Themenfelder umsetzen zu können.

Um das auch für die landespolitisch angestrebte Radverkehrsförderung in Niedersachsen beispielhafte und bedeutsame Projekt zu unterstützen, ist ein Engagement der Landesregierung notwendig. Dies betrifft insbesondere die Gestaltung der Rahmenbedingungen der Radverkehrsförderung, wie beispielsweise die finanzielle Förderung, rechtliche Grundlagen und Vereinbarungen für tatsächlich öffentliche Wege.

**Fahrradtourismus** ist ein wichtiger Wirtschaftszweig. Die attraktive Gestaltung eines Radverkehrssystems ist vergleichsweise kostengünstig und generiert dennoch hohe Einnahmen im Tourismusbereich. Erhebliche Wertschöpfungspotenziale für die Metropolregion sind erreichbar, wenn besonders attraktive Netze vorliegen. Dies soll Ansporn sein, die Netzqualität auf einem hohen Niveau auszubauen.

Weiterhin aktiv arbeiten wird der Arbeitskreis **„Verkehrssicherungspflicht“**, für den nun die Gespräche mit den beteiligten Ministerien im Vordergrund stehen. Wenn es gelingt, zu einer einvernehmlichen, auch für die Träger der Radrouten akzeptablen Lösung zu kommen, kann damit zumindest auf niedersächsischer Ebene ein wesentliches Realisierungshemmnis für die Ausweisung von Radwanderwegen und -netzen beseitigt werden.

Mit dem Ziel einer möglichst zeitnahen Umsetzung wird das Thema **Radschnellwege** forciert. Einige größere Städte in der Metropolregion haben bereits ihr Interesse bekundet. Zudem scheint eine Förderung durch das BMVBS möglich. Damit könnte es gelingen, ein neues, innovatives Element der Radverkehrsplanung bundesweit erstmalig umzusetzen. Mit Realisierung auch nur eines Radschnellweges würde die Idee dieses attraktiven Radverkehrselements über die Metropolregion hinaus eine große bundesweite Aufmerksamkeit erzielen.

Für den Übergang von der Konzeptphase in die konkrete **Umsetzung** ist eine stringente Fortsetzung der begonnenen Arbeiten erforderlich.

Der **Zeitplan** für die nächsten Monate umfasst deshalb u. a. die folgenden Arbeitsschritte:

- Anschlag der Arbeiten der Netzbeurteilung,
- Einbinden des Landes Niedersachsen in die weiteren Arbeiten,
- Durchführung eines Workshops,
- Vorbereitung und Durchführung von Arbeitskreissitzungen zum weiteren Vorgehen,
- Erstellung von Newslettern,
- Beantragung von Fördermitteln beim BMVBS für Radschnellwege und weitere Koordinierung der Planung,
- Koordinierung der Arbeiten der Arbeitskreise (Einladungen, Vor- und Nachbereitung) durch die Lenkungsgruppe und
- Koordinierung der Arbeiten an einer von allen entscheidenden Stellen mitgetragenen Vereinbarung zur Einbeziehung tatsächlich öffentlicher Wege in das Netz.

## Übertragbarkeit der Ergebnisse

Die Radverkehrsstrategie der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg hat sowohl durch ihre inhaltlichen Bausteine als auch auf der Ebene der Kommunikation Beispielcharakter, der auch für andere (Metropol-) Regionen und Städte nutzbar ist.

Gerade die Wechselwirkung zwischen inhaltlicher Konzeptentwicklung und dem Kommunikationsprozess selbst kann als modellhafter Ansatz für eine koordinierte Radverkehrsförderung angesehen werden.

Die gewählten **Kommunikationsstrukturen** sind geeignet, auch bei einer sehr heterogenen Gebietsstruktur und entsprechend unterschiedlichen Interessenlagen zu bewirken, dass an „einem Strang gezogen“ wird. Die Identifikation mit dem Projekt ist ausschlaggebend für dessen nachhaltige Weiterführung in der Umsetzungsphase.

Durch das **Radverkehrsnetz** werden unterschiedliche Landschaftsräume erschlossen und Gebiete mit bereits radtouristischer Schwerpunktsetzung miteinander verknüpft. Bereits bestehende regionale Netz- und Routenstrukturen werden in einem großräumigen Netzzusammenhang integriert.

Vergleichbare Aufgabenstellungen bestehen auch bei der Erarbeitung von Landesnetzen und anderen großräumigen Radverkehrskonzepten.

Mit der Planung und der Umsetzungsstrategie für das Metropolnetz wurde beispielhaft eine grenz- und baulasträgerübergreifende **Koordinierungsaufgabe** aufgegriffen. Durch die Festlegung von Standards für die Netzentwicklung wurde ein wesentliches Element des **Qualitätsmanagements** geschaffen. Dies ist auch auf vergleichbare Aufgabenstellungen in anderen Regionen übertragbar.

### Einbeziehung einzelner Bausteine des Nationalen Radverkehrsplans des Bundes:

- Fahrradnutzung im Alltagsverkehr,
- Stärkung des Standorts Deutschland für den Radtourismus,
- Vernetzung der Verkehrsmittel,
- effiziente Koordinierung der Radverkehrsplanung und
- die Förderung des öffentlichen Dialogs.





## Impressum

**Herausgeber:** Metropolregion  
Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg

**Geschäftsstelle:** Stadt Hannover  
Trammplatz 2, 30159 Hannover  
[www.metropolregion.de](http://www.metropolregion.de)

**Koordination:** Dr. Solveigh Janssen, Region Hannover

**Redaktion:** Lenkungsgruppe Radverkehrsstrategie:

Susanne Endres, Wirtschaftsförderungsgesellschaft  
Hildesheim Region (HI-REG) mbH  
Burkhard Horn, Stadt Göttingen (ehem.)  
Dr. Solveigh Janssen, Region Hannover  
Ulrich Kegel und André Menzel, Zweckverband  
Großraum Braunschweig  
Robert Krieger, Stadt Braunschweig  
Michael Veenhuis, Stadt Hildesheim

**Bearbeitung:**



SHP Ingenieure  
Dr. Peter Bischoff  
Sven Becker  
Plaza de Rosalia 1, 30449 Hannover  
[www.shp-ingenieure.de](http://www.shp-ingenieure.de)



Planungsgemeinschaft Verkehr PGV  
Dankmar Alrutz  
Elke Willhaus  
Große Barlinge 72a, 30171 Hannover  
[www.pgv-hannover.de](http://www.pgv-hannover.de)

**Fotos** ADFC KV Hildesheim, Dr. Peter Bischoff,  
Susanne Endres, Gästeinformation Duderstadt,  
Gudrun Hartwig, Harzer Verkehrsverband e.V.,  
Burkhard Horn, Dr. Solveigh Janssen,  
Planungsgemeinschaft Verkehr, Sissi Karnehm-Wolf,  
Christian Mühlhausen, Stadt Bad Salzdetfurth,  
Stadt Hildesheim, Tourismusverband Region Hannover e.V.,  
Wolfgang Wagner

**Gestaltung:** Aileen Rohde, Region Hannover, Team Gestaltung

**Druck:** Region Hannover, Team Druck

**Stand:** April 2008

**Anmerkung:** Aus Gründen der Lesbarkeit wurde im Text  
die männliche Form gewählt.