

HAN
NOV
ER 

umsteigen:
aufsteigen.



Fachbereich Verkehr

umsteigen: aufsteigen.

Handlungskonzept Radverkehr

Nr. 134 | Beiträge zur regionalen Entwicklung



Region Hannover

INHALT

Wir wollen: Mehr Radverkehr, weniger CO ₂	3
Die Entwicklung: Region, mach mit!	4
Leitbild: Die Zukunft des Radverkehrs	6
Handlungsprogramm: Die zehn Top-Maßnahmen	8

BAUEN

1 Schneller – besser – weiter	8
2 Wer besser parkt, fährt lieber Rad	10

SICHERN

3 Gute Wege bleiben gut	10
4 In eine Richtung: zur Sicherheit	12
5 Gut erkannt, Gefahr gebannt	12

VERKNÜPFEN

6 Komm, fahr mit!	14
7 Ganz bequem umsteigen	14

MOTIVIEREN

8 Wissen verbindet	16
9 Und jetzt: alle!	16
10 Das Ganze ist mehr	18

Ergänzende Maßnahmen	18
Umsetzung: Sicherheit für einen guten Plan	20
Evaluierungskonzept: Was zu beweisen ist und wie das geht	22

Im Jahr 2011 haben wir den Verkehrsentwicklungsplan pro Klima (VEP pro Klima) beschlossen. Seitdem ist klar: Erhöhen wir den Radverkehrsanteil in der Region, können und werden wir den CO₂-Ausstoß im Personenverkehr um ca. 10 % mindern. Verschiedene Ansätze wurden seitdem verfolgt, jetzt gibt es mit dem Handlungskonzept Radverkehr einen übergeordneten Plan. Er nimmt alle wesentlichen Aussagen und Inhalte bestehender Förderungen und Konzepte auf, stimmt sie ab und ergänzt sie mit neuen Maßnahmen. Das Ergebnis: eine gut koordinierte und systematische Radverkehrsförderung. Das Handlungskonzept Radverkehr umfasst die Entwicklung eines Leitbilds und ganz konkrete Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in der Region Hannover: infrastrukturelle Maßnahmen, Empfehlungen zur Kommunikation und zur Öffentlichkeitsarbeit. Dabei gilt: Emotionen – richtig eingesetzt – fördern das Miteinander aller Beteiligten.

**umsteigen:
aufsteigen.**

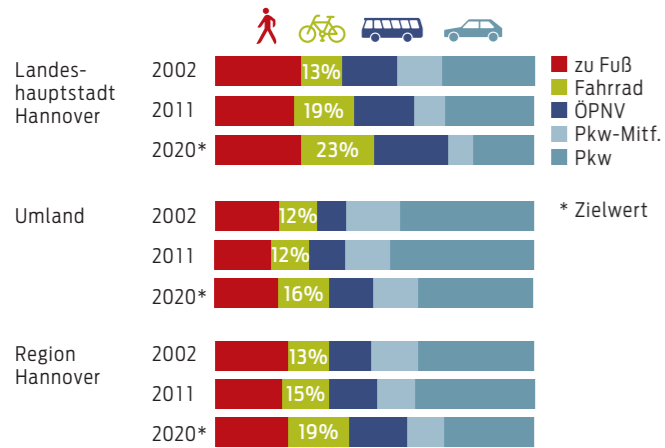
WIR WOLLEN: MEHR RADVERKEHR, WENIGER CO₂



DIE ENTWICKLUNG REGION, MACH MIT!

Die Förderung des Radverkehrs ist schon lange Thema in der Region Hannover. Es gibt zahlreiche Verkehrskonzepte der Städte und Gemeinden und der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg, außerdem verschiedene Untersuchungen zum Klimaschutz. Da die Förderung des Radverkehrs auch den CO₂-Ausstoß reduziert, spielt sie beim Klimaschutz immer eine Rolle. Die wichtigsten Erkenntnisse hat hier der Verkehrsentwicklungsplan pro Klima der Stadt Hannover gebracht: Die Chance zur CO₂-Reduzierung um 10 % war der Anstoß zur Entwicklung des vorliegenden Handlungskonzepts.

Die beiden Haushaltsbefragungen zur Mobilität MiD 2002 (deutschlandweit) und MiR 2011 (regional) belegen: Der Radverkehrsanteil in der Region Hannover hat sich in den letzten Jahren sehr unterschiedlich entwickelt. In der Landeshauptstadt Hannover ist er deutlich gestiegen: von 13 % auf 19 % aller Wege der Bevölkerung. Bis zum Jahr 2025 soll sich dieser Anteil auf 25 % erhöhen. In der Region Hannover hingegen stagnierte der Anteil des Radverkehrs bei 12 %. Deshalb liegt hier der Schwerpunkt unseres Handlungskonzepts. Die Umsetzung soll den Radverkehrsanteil in der Region ohne die Landeshauptstadt bis zum Jahr 2025 auf 18 % erhöhen. Damit wäre in der gesamten Region Hannover ein Anteil von 21 % erreicht.



links: Radverkehrsanteil, Quellen: MiD 2002, MiR 2011, VEP pro Klima
unten: Bote der Region für das Fahrradfahren: der Regionald

Die deutliche Steigerung des Radverkehrs schaffen wir nur gemeinsam. Das Handlungskonzept Radverkehr zielt deshalb auf die Arbeits- und Zuständigkeitsbereiche der Region Hannover, aber auch auf die der Kommunen in der Region. Es bezieht die Verbände ein und die Polizei.

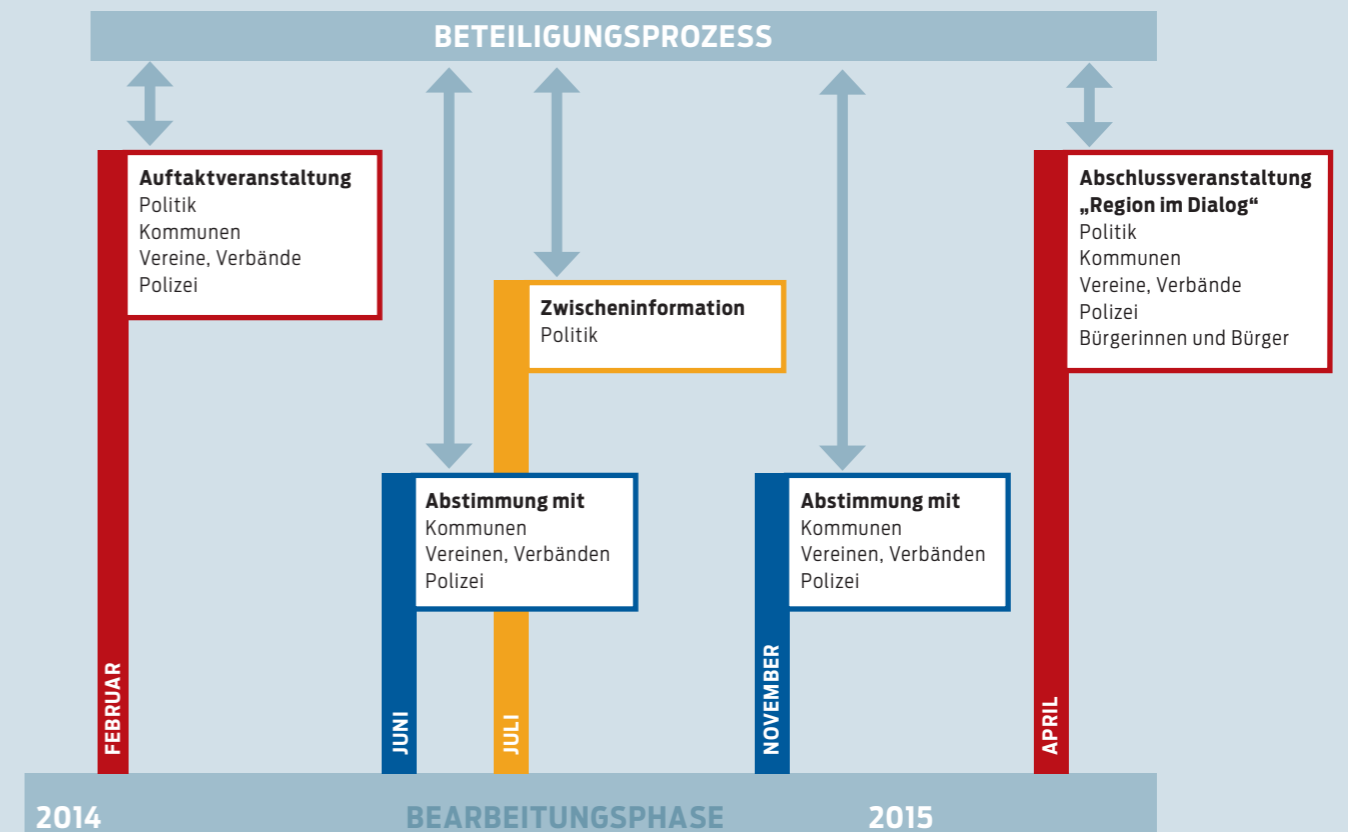
Das Handlungskonzept wurde von beauftragten Ingenieurbüros entwickelt, die weitere Arbeit erledigen wir alle zusammen. Ein intensiver Beteiligungsprozess hat die Grundlage für gegenseitiges Verständnis und eine gute Zusammenarbeit geschaffen. Wir wollen die Akteure motivieren, sich mit der Radverkehrsförderung auseinanderzusetzen und sich auf den verschiedenen Ebenen am Arbeitsprozess zu beteiligen. Um alle Maßnahmen optimal aufeinander abzustimmen, haben wir eine Radverkehrskordinatorin eingestellt.

Wir bedanken uns schon jetzt bei allen Beteiligten für ihre Arbeit und Ideen in der Vergangenheit und freuen uns auf eine Zukunft voller Radverkehr.

Auftaktveranstaltung zum Handlungskonzept Radverkehr



Konzeption und Bearbeitung Handlungskonzept: SHP Ingenieure, PGV-Alrutz
Moderation Beteiligungsprozess: Mone Böcker



21%

Am Zukunftsbild des Radverkehrs orientiert sich das Handlungskonzept: So soll es morgen sein. Mit Blick auf dieses Bild und die Ziele für die Zukunft haben wir unsere Maßnahmen entwickelt. Und am Ende muss sich der Erfolg am Erreichen der Ziele messen lassen. Oberstes Ziel ist es, den Radverkehrsanteil in der Region Hannover bis zum Jahr 2025 von 13 % auf 21 % zu steigern. Die Landeshauptstadt strebt bis zum Jahr 2025 einen Radverkehrsanteil von 25 % an, das Umland einen Radverkehrsanteil von 18 %. Gleichzeitig wird die Verkehrssicherheit verbessert.



SICHER

Die Zahl der Radfahrenden steigt, nicht jedoch die der Verkehrsunfälle. Die Unfälle sind zudem weniger schwer. Dazu sind das Risikobewusstsein und die Mitwirkung für die eigene Sicherheit größer: Radfahrende kennen und erkennen gefährliche Verhaltensweisen, haben gelernt, sie zu meiden und fühlen sich auf den Straßen wohl.



SCHNELL UND KOMFORTABEL

Radfahrende bewegen sich in der Region auf einem flächendeckenden Radverkehrsnetz – lückenlos, komfortabel, mit schnellen Verbindungen und bei jedem Wetter.



GUTES KLIMA

Radeln ist Wohlfühlprogramm: Das Wegenetz ist komfortabel, das Umsteigen auf andere Verkehrsmittel ist leicht, überall gibt es gute Fahrradabstellanlagen, dazu Orientierungshilfen und Serviceangebote. Radeln steht für gutes Klima. Zum einen, weil es gut für die Umwelt ist. Zum anderen, weil im Jahr 2025 alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen gleichberechtigt sind und das Radfahren immer beliebter wird. Die gemeinsame Arbeit aller Beteiligten, das immer bessere Angebot und eine wirksame Öffentlichkeitsarbeit haben der Region mit Schwung aufs Rad geholfen.

Zappenduster...



Olgas Mops rollt:

Zappenduster, hat sie gesagt. Wenn ich noch einmal aus dem Korb springe, steckt sie mich in die Tasche, und dann ist es zappenduster. Keine **Toleranz**, kein Verständnis. Ein Hund ist ein Raubtier, ich ertrage diese ständige **Harmonie** und Langeweile nicht. Früher, als das Leben auf den Straßen diesen Namen noch verdiente, habe

ich jeden Autofahrer angeknurrt, der uns zu nah kam. Jeden! Und es waren verdammt viele. Und sie hatten verdammt schlechte Laune. Eigentlich hatten immer alle verdammt schlechte Laune. Die Fußgänger auch. Jetzt haben alle **Platz** und sind dauernd ekelhaft **fröhlich**. Sogar, wenn ich knurre. „Was hat



denn das süße Hundchen bloß?“ Grrrr. Früher stand Olga mit dem Rad vor jeder roten Ampel. Und manchmal auch vor den grünen, weil sie den anderen nicht traute. Zu Recht! Vor den Kreuzungen ohne Ampel stand sie auch: Irgendeiner fuhr immer einfach durch. Der Weg war gepflastert mit Abenteuern. Nur die Stärksten kamen ans Ziel. Und heute? Wege für Weicheier! **Glatt, breit, bequem** wie ein alter Ledersattel. **Das Rad gleitet!** förmlich dahin. Habe ich vielleicht eine verdamnte Sänfte bestellt? **Viel schneller** als früher geht es auch. Ratzfatz. Da kommt kein Hund mehr auf seine Kosten. →

HANDLUNGSPROGRAMM DIE ZEHN TOP-MASSNAHMEN

Damit wir unsere Ziele erreichen, müssen alle zusammenarbeiten. Deshalb stehen Maßnahmen im Mittelpunkt, bei denen wir selber entscheiden und handeln. Doch vieles liegt naturgemäß in der Hand der Kommunen. Für sie macht es ein Anreizsystem attraktiv, die gewünschten Maßnahmen umzusetzen. Unser Ziel ist es, den Radverkehrsanteil in der Region Hannover auf 21% zu steigern. Ebenfalls steigen soll die Verkehrssicherheit. Um das zu erreichen, setzen wir in den nächsten Jahren zehn verschiedene Maßnahmen um. Bei der Arbeit am Handlungskonzept Radverkehr haben wir viele Maßnahmen bedacht und geprüft: Wie groß ist ihr Potenzial? Wie stark beflügeln sie den Radverkehr, wie sehr erhöhen sie die Sicherheit? Lassen sie sich mit vertretbarem Aufwand umsetzen und finanzieren? Wir haben diese Diskussion in der Region geführt, aber auch die Kommunen waren beteiligt, außerdem Verbände, Vereine und die Polizei.

Die Handlungsfelder Die Maßnahmen lassen sich vier Handlungsfeldern zuordnen: bauen, sichern, verknüpfen, motivieren. Sie decken das gesamte wirksame Handlungsspektrum ab.

Das Klima Das positive Image des Radfahrens, ein freundliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer – dieses Motiv ist ein roter Faden für das gesamte Konzept. Es spiegelt sich sowohl in den Maßnahmen als auch in der Kommunikation.

Die Kommunikation Wenn Menschen neue Wege gehen oder fahren sollen, brauchen sie neue Informationen, da sie sich sonst an gewohnte Muster halten. Wir werden deshalb der Öffentlichkeit regelmäßig über den Fortschritt des Netzausbaus berichten. Dazu beziehen wir die örtliche Presse ein, das Internet und soziale Netzwerke.

BAUEN Neue Anlagen

1
Ausbau des regionalen Radverkehrsnetzes

2
Fördern hochwertiger Fahrradabstellanlagen

SICHERN Bestand

3
Sichern der Qualität im regionalen Radverkehrsnetz

4
Optimieren der Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrten

5
Herstellen von Verkehrssicherheit durch verbesserte Sicht

VERKNÜPFEN Fahrrad, Bus und Bahn

6
Verbessern der Akzeptanz von Fahrrädern im ÖPNV

7
Kapazitätsorientiertes Erweitern von Bike & Ride

MOTIVIEREN Akteure + Öffentlichkeit

8
Schaffen von Informations- und Beteiligungsangeboten

9
Organisieren von Kampagnen und Aktionen

10
Vernetzen der Radverkehrsakteure



Man sehe sich bloß diese Wege an! Da kann man Stunden unterwegs sein, Stunden, und es wird nicht ein einziges Mal interessant. Ungeplante Bremsungen, Vollidioten von links, etwas schön Verstecktes hinter einer Kreuzung – Fehlanzeige. Nicht einmal ein paar mickrige Schlaglöcher haben sie uns gelassen. Pedanten. Wo ich doch Olga so verdammt gerne fluchen höre.

BAUEN

1 Schneller – besser – weiter Wir bauen das regionale Radverkehrsnetz aus.

Das beste Argument für das Radfahren in der Region: ein flächendeckendes Netz von schnellen Verbindungen in verlässlich guter Qualität. Um dieses Netz zu schaffen, machen wir ausgewählte Verbindungen zu Vorrangrouten und schließen Netzlücken. Der Vorteil für die Radfahrenden ist so groß, dass der Verkehr sich auf diesen Strecken bündeln wird. Öffentlichkeitsarbeit macht das verbesserte Netz bekannt und beeinflusst die Radnutzung regionsweit positiv.

- Flächendeckendes Netz
- Hohe Ausbaustandards
- Radschnellverbindungen
- Allwettertauglichkeit

Bereits heute gibt es ein Radverkehrsnetz für den Freizeitradverkehr, das die gesamte Region umfasst: die FAHRRADREGION. Zusätzlich entwickeln wir aktuell ein regionsweites Netz für den Alltagsradverkehr: das Vorrangnetz. Dabei beziehen wir auch die Machbarkeitsstudie zu den Radschnellwegen ein.

Beide Netze werden hochwertig ausgebaut. Sie gewährleisten in Zukunft einen schnellen, sicheren und komfortablen Radverkehr, und sie werden auch den Anforderungen von Pedelecs, Lastenrädern oder Fahrrädern mit Anhänger gerecht. Breite Wege, glatter Belag und eine durchgehende Führung machen die Routen sicher und allwettertauglich; ein umfassender Winterdienst garantiert, dass sich das Vorrangnetz ganzjährig befahren lässt. Entsprechende Vereinbarungen mit allen Baulastträgern sind geplant.

Unsere besondere Aufmerksamkeit gilt den Netzlücken, denn die Akzeptanz des Netzes richtet sich nach seiner schwächsten Stelle: Eine einzige gefährliche Querungsstelle oder ein kurzes Stück Weges in einem extrem schlechten Zustand können dazu führen, dass eine ansonsten gut ausgebaute Verbindung nicht genutzt wird. Deswegen werden wir Netzlücken sowohl im Vorrangnetz als auch in der FAHRRADREGION identifizieren und schließen.



Wer macht was?

- Handlungsträger: Baulastträger, Region (in ihrer Zuständigkeit)
- Die Region koordiniert Planung und Umsetzung in enger Abstimmung mit den Kommunen und trifft mit den Baulastträgern Vereinbarungen über Qualitätsstandards.

Anreize

- Die Region übernimmt z. B. die Planung für verschiedene Baulastträger und kann auf diese Weise Netzschlüsse besser umsetzen.
- Erklärt sich eine Kommune bereit, den Netzausbau in ihrer Zuständigkeit zeitnah zu übernehmen, so behandelt die Region auch den Anschluss dieser Kommune bevorzugt.
- Aktuelle Fördergelder des Bundes oder des Landes. Derzeit: Landesmittel nach dem Entflechtungsgesetz und Fördergelder für Klimaschutz oder E-Mobilität.

Aktionsprogramm Vorrangnetz-Ausbau

- 2016 bis 2020 Bereitstellung von zusätzlich 300.000 € jährlich
- 2020 Überprüfung des erreichten Ausbaustandes und ggf. Anpassung



2 Wer besser parkt, fährt lieber Rad Wir fördern hochwertige Fahrradabstellanlagen.

Vierorts gibt es bisher zu wenig Abstellanlagen, und bei den vorhandenen handelt es sich häufig um Vorderradhalter: Verbogene Felgen, verhakelte Bremsen, eine beschädigte Beleuchtung verleiden vielen Menschen die Benutzung des Rads. Wir wollen neue Anlagen erstellen und alte durch hochwertige ersetzen – und Anreize schaffen, dass andere das ebenfalls tun. Eine zügige Umsetzung freut die Radfahrenden und ist ein positives Signal an die Öffentlichkeit.

- Mehr Komfort beim Parken
- Nutzungshemmnisse beseitigen
- Räder schonen

In Zukunft gilt: Bei jedem Neubau gehören hochwertige Abstellanlagen dazu. Bei den bestehenden Anlagen werden die unzureichenden ersetzt – auch im privaten Raum. Dabei sind die Kommunen unsere Partner, und manchmal auch Gewerbe, Einzelhandel, Wohnungsbau-gesellschaften und andere Institutionen. Wir machen ihnen ein attraktives Angebot: Die Fahrradbügel für Neu-bau und Austausch stellen wir ohne Kosten zur Verfügung. Man kann sie einfach bei der Region beantragen – insgesamt bis zu 1000 Exem-plare pro Jahr für alle Kommunen. Um den Einbau kümmern sich die Kommunen zusammen mit ihren Partnern. Zusätzlich fördern wir Abstellanlagen für Räder mit Anhänger und für Lastenräder z. B. in der Innenstadt, an Kitas und Schwimmbädern. Manche Kommunen wie Wennigsen haben schon in den letzten Jahren für gute Abstellanlagen gesorgt. Sie sind Vorreiter und Vorbild und werden belohnt: entweder durch die Förderung von Abstell-anlagen für spezielle Fahrradtypen wie Tandem, Lastenrad oder Fahrrad mit Anhänger. Oder die Kommunen bekommen weitere An-lagen an Bushaltestellen – je nach Bedarf.

oben links: Fahrradgarage in Würzburg
oben rechts: Fahrrad parken am Arbeitsplatz
unten links: acht Räder passen auf einen Kfz-Parkplatz
unten rechts: Fahrradstraße Lange Laube, Hannover



Wer macht was?
Handlungsträger: Region Hannover
Antragssteller: Kommunen, Einzelhandel, Gewerbetreibende, Vereine, Schulen, Unternehmen, Wohnungswirtschaft

Anreize
Kostenfreie Bereitstellung von Rahmenhaltern
Für Vorreiterkommunen: Bezuschussung von Abstellanlagen für besondere Fahrradtypen und an Bushaltestellen

Aktionsprogramm Fahrradparken:
2015 bis 2020 Bereitstellung von ca. 100.000 € pro Jahr
zusätzlich Erstellung von Informationsmaterial zu den Abstellanlagen

Manchmal gab's das früher auch: Den ganzen Weg über lief alles glatt. Aber ein todsicherer Tipp galt immer: die Fahrradständer. Umgekippte Räder, verbogene Felgen, verhedderte Lenker, gereizte Mienen. Und dann ich: bellen, nerven, an Hosenbeinen zerrn. Was für eine Stimmung! Was für Siege! Jetzt steht Rad neben Rad neben Rad wie die Perlen an der Schnur. Sinnlos. Ausdruckslos. Öde.

3 Gute Wege bleiben gut Wie sichern die Qualität im regionalen Radverkehrsnetz.

Den guten Ausbaustandard, die zuverlässige Orientierung im regionalen Radverkehrsnetz werden wir fördern und durch Qualitätsmanagement über Jahre sichern. So sichern wir auch die Nutzungsqualität.

- Hohe Ausbaustandards, geeignet für Pedelecs
- Allwettertauglichkeit
- Gute Orientierung



Das Instandhaltungsmanagement sichert die Qualität der Infrastruktur und der Wegweisung. Im Vorrangnetz, in der FAHRRADREGION – über Jahre. Es gibt bereits ein Ausbauprogramm für die Region Hannover: den Bedarfsplan Radverkehr. Bisher auf den Neubau konzentriert, wird er jetzt mit Blick auf die Qualitätssicherung um die Bestandserfassung und Bestandsverbesserung erweitert. Doch auch die Radverkehrsverbindungen, die bisher nicht im Ausbauprogramm erfasst waren, werden einbezogen. Die Entwicklung des Vorrangnetzes, an der wir aktuell arbeiten, enthält konkrete Maßnahmen zum Unterhalt der Radwege. Ähnliches wird es für die FAHRRADREGION geben. Die Qualitätssicherung für beide Netze wird eng verzahnt, die Qualitätssicherung für die Wegweisung ist entsprechend für das gesamte regionale Radverkehrsnetz ausgelegt. Und: Für alle Aufgaben innerhalb des Instandhaltungsmanagements wird es eindeutige Zuständigkeiten geben.



Wer macht was?
Handlungsträger: Baulastträger.
Qualitätssicherung: Region in ihrer eigenen Zuständigkeit
Vereinbarungen mit den anderen Baulastträgern, damit alle die langfristige Sicherung der Qualitätsstandards gewährleisten.

Aktionsprogramm
Entwicklung, Aufbau und Pflege eines Instandhaltungsmanagements für die Kreisstraßen bis 2017: ca. 50.000 €
Unterhaltung und Erneuerung von Wegeinfrastruktur und Wegweisung als Daueraufgabe: ca. 200.000 € pro Jahr zusätzlich

Gut geplant und in Schuss gehalten. Hier lässt es sich gepflegt radeln.



4 In eine Richtung: zur Sicherheit

Wir optimieren die Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrten.

Radwege durch Ortschaften sind häufig Zweirichtungswege. Das heißt: Es gibt immer auch Linksverkehr. Damit entsteht ein erhöhtes Unfallrisiko an Knotenpunkten und Einmündungen. Das wollen wir vermeiden.

- richtungstreue Verkehrsführung
- ausreichend Platz
- Verkehrssicherheit

Beispiele für Radverkehrsanlagen



Wenn Zweirichtungswege auch noch gemeinsame Geh- und Radwege sind, reicht der Platz oft nicht aus. Wir wollen sichere Ortsdurchfahrten für Fahrräder schaffen – und dabei auch alle anderen Nutzerinnen und Nutzer der Straße zu ihrem Recht kommen lassen. Mit der Verbesserung der Ortsdurchfahrten fangen wir dort an, wo die Baulast bei uns selber liegt. Unsichere Verkehrsführungen werden umgestaltet, Zweirichtungsverkehr wird dabei, wo immer es geht, vermieden. Für genaue Erkenntnisse zu Risiken und deren Vermeidung führen wir für Ortsdurchfahrten eine Unfallanalyse durch. Auf dieser Grundlage erarbeiten wir zusammen mit den Kommunen und den anderen Straßenbaulastträgern ein System zur Beurteilung der Verkehrssicherheit. Auch an ein Anreizsystem zur Beseitigung der Mängel durch die Kommunen haben wir gedacht.



Wer macht was?

- Handlungsträger
- für die Prüfung: Straßenbaulastträger
- für die Umsetzung: Baulastträger
- für die Koordination: Region Hannover

Anreize

- Die Region stellt Mittel zur Förderung bereit, z. B. zur Sicherung einer Überquerungsstelle je Kommune.

Aktionsprogramm Sichere Überquerungsstellen

Bereitstellung von Fördermitteln für die Umgestaltung von Querungsstellen an den Kreisstraßen. 80.000 € für erste Maßnahmen, Konkretisierung der erforderlichen Mittel für kommende Haushalte folgt.

Leben heißt Konfrontation. Leben heißt: Ich fahre Rad, und du kommst mir entgegen. Knurren, bellen, dr aufhalten! Dann die Kreuzung. Autos von rechts? Von links? Beides? Olga schwitzt. Ich genieße. Weiter, ab über die Straße an der unübersichtlichsten Stelle – Heldentaten. Und heute? Jedes Nest hat den verdammten Ehrgeiz, alles, aber auch alles furchtbar übersichtlich zu machen. Die Helden sterben aus.

5 Gut erkannt, Gefahr gebannt

Wir schaffen Verkehrssicherheit durch verbesserte Sicht.

Nach Aussagen der Polizei sind schlechte Sichtbeziehungen wesentliche Ursache für Unfälle mit Radfahrerbetätigung. Wir wollen die Sichtbehinderungen beseitigen.

- gute Sichtbeziehungen
- Erkenntnisse zu Unfallschwerpunkten

Zurzeit lassen wir eine umfassende Unfallanalyse für die Jahre 2011 bis 2013 durchführen. Sie hat zum Ziel, die Handlungsfelder für die Erhöhung der Verkehrssicherheit genau zu benennen. Doch schon jetzt ist aus den Beobachtungen der Polizei klar, dass schlechte Sichtbeziehungen das Unfallrisiko erhöhen. Wir wollen handeln – kurzfristig und öffentlichkeitswirksam. Die Kommunen überprüfen die Knotenpunkte im Vorrangnetz und in der FAHRRADREGION: Wo gibt es Sichteinschränkungen? Unterstützung finden sie in der Bevölkerung und bei den Verbänden. Mobile Hemmnisse werden kurzfristig beseitigt: Container, Plakativwände, Vegetation. Mittelfristig folgen dann bauliche Verbesserungen, z.B. die fahrbahnahe Führung des Radverkehrs.



links: Gut sehen und gesehen werden
rechts: Die abgesetzte Furt wurde zurückgebaut und damit die Sicht verbessert.



Wer macht was?

- Handlungsträger: Baulastträger ggf. mit Partnern, z.B. Krankenkassen, Unternehmen oder Verbände als Unterstützer oder bei der Bürgerbeteiligung.
- Region als Koordinator und Initiator über die eigene Zuständigkeit hinaus.

Anreize

- Wir können die Kommunen dabei unterstützen, wichtige Knotenpunkte umzugestalten. Über das „Wie“ führen wir aktuell Gespräche.

Aktionsprogramm Freie Sicht

Mobile Sichteinrichtungen werden öffentlichkeitswirksam entfernt. Das Sicherheitskonzept auf der Basis der Unfallanalyse liefert Erkenntnisse, an welchen Knotenpunkten größere Umbaumaßnahmen erforderlich sind. Die Festlegung der finanziellen Mittel für die Umsetzung der Maßnahmen resultiert daraus.



6 Komm, fahr mit! Wir verbessern die Akzeptanz von Fahrrädern im ÖPNV.

Schon heute fahren Räder in den Bahnen und Bussen des GVH über viele Stunden mit – meist sogar kostenfrei. Das ist attraktiv für Radfahrende, aber oft ein Ärgernis für Reisende ohne Rad. Sie fühlen sich bedrängt und geben den Platz, der für Räder reserviert ist, nicht frei. Mehr Akzeptanz und eine deutliche Kennzeichnung der Fahrradbereiche soll Abhilfe schaffen.

- Akzeptanz
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
- Allwettertauglichkeit

Region Hannover: Fahrradmitnahme im metronom und in der S-Bahn

Wenn der für Räder reservierte Bereich deutlich und eindeutig zu erkennen ist, ist das ein Signal an alle Beteiligten: Achtung, Platz für Räder. Den Radfahrenden erleichtert es die Orientierung, bei allen Beteiligten trägt es zur Entspannung bei, wenn von vornherein klar ist, welcher Raum für welche Nutzung vorgesehen ist. Konkret geplant sind: bauliche Veränderungen, die mehr Platz für Fahrräder und Kinderwagen schaffen. Und großflächige Kennzeichnungen – im Innen- und im Außenbereich der Züge. Öffentlichkeitsarbeit begleitet die Maßnahme.

Während der Sommerferien können Fahrräder in Zukunft ganzjährig kostenfrei mitfahren und auch außerhalb der Ferien bereits vor 6:00 Uhr. Das schafft noch mehr Anreiz, Rad und ÖPNV zu verknüpfen.



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

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

Aktionsprogramm Rad im ÖPNV
Im ersten Schritt soll die Akzeptanz der Fahrradmitnahme in den Zügen des SPNV und der Stadtbahn verbessert werden. Jährliche Kosten: 10.000 € für die Kennzeichnung der Fahrradbereiche im Innen- und Außenbereich der Züge und durch Mindereinnahmen, da in den Sommermonaten keine Fahrradkarten verkauft werden. Die finanziellen Aufwendungen für eine Kampagne zur stärkeren Akzeptanz der Fahrradmitnahme ordnen wir den Motivationsbausteinen zu.

Früher musste ich meine Gegner nicht suchen. Sie kamen auf mich zu. Mit geballten Fäusten und gebleckten Zähnen. Dazu musste Olga nicht einmal Rad fahren. Es reichte verdammt noch mal völlig aus, wenn sie ihr Rad in die S-Bahn schob – ein ehrenvoller Kampf war mir gewiss! Und was höre ich jetzt? Wollen Sie Ihr Rad hierher stellen? Brauchen Sie noch etwas Platz? Wie heißt denn das süße Hundchen? Grrrr ...

7 Ganz bequem umsteigen Wir erweitern Bike & Ride kapazitätsorientiert.

Bike & Ride macht das Kombinieren von Fahrrad und ÖPNV besonders attraktiv und flexibel. Der Einzugsradius der Haltestellen vergrößert sich erheblich und größere Strecken lassen sich leicht zurücklegen. Damit Radfahrende das Angebot annehmen, brauchen wir jedoch genügend zugängliche komfortable und sichere Abstellanlagen.

- Attraktive Fahrradabstellanlagen
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln



Die Ausgangslage in der Region ist gut: Es gibt bereits Bike & Ride-Anlagen – auch in Form von Fahrradgaragen –, außerdem überdachte Abstellanlagen an verschiedenen Bahnhöfen und eine Fahrradstation in Wunstorf. Wir werden jedoch die Kapazität noch erheblich erweitern – überall, wo Bedarf besteht.

Nutzerfreundliche überdachte Anlagen sollen die vorhandenen erweitern, und je nach Jahreszeit werden Parkplätze flexibel entweder für Park & Ride oder für Bike & Ride genutzt. So lässt sich schnell das Angebot vergrößern.

Da es immer mehr hochwertige Fahrräder und Pedelecs gibt, erhöhen wir die Anzahl der Fahrradgaragen als sicheren Schutz vor Diebstahl und Vandalismus. Der Zugang funktioniert einfach über eine Smartcard oder App. Ergänzend wird es Schließfächer geben, in denen sich ein Gepäckstück oder ein Akku aufbewahren lässt und wir werden an verschiedenen Standorten Lademöglichkeiten für Pedelecs schaffen. Bei der GVH befindet sich aktuell eine multimodale Mobilitätsplattform im Aufbau – ihr Service wird die baulichen Maßnahmen unterstützen.

links: Service am Bahnhof
rechts: Überdachte Bike & Ride-Abstellplätze am Bahnhof Barsinghausen



Wer macht was?
Handlungsträger: Region, unter Einbindung der Kommunen

Anreize
Für die Kommunen und die Stationsbetreiber: Es gibt weniger regelwidrig abgestellte Räder im Bahnhofsumfeld.

Aktionsprogramm Fahrradgaragen
Für bestehende Fahrradgaragen:
 - Umstellung der Schlüsselvergabe auf z. B. Smartcards bis 2020: 40.000 €
 - Elektronische Schließsysteme bei Neuanlagen von Fahrradgaragen

Aktionsprogramm Mobilitätsstationen:
 - Bedarfsorientierte Erweiterung der Bike & Ride-Stellplätze mit jährlich 40.000 € zusätzlich
 - Zwei bis drei Modellstandorte für saisonale nutzerfreundliche Kapazitätsanpassungen bis 2017: 75.000 €



8 Wissen verbindet Wir schaffen Informations- und Beteiligungsangebote.

Öffentlichkeitsarbeit spielt in der Radverkehrsförderung eine zentrale Rolle. Bürgerbeteiligung auch. Beides verankert das Thema Radverkehr zunehmend in den Köpfen und ergänzt so die infrastrukturellen Maßnahmen. Durch Bürgerbeteiligung wird uns außerdem lokales Expertenwissen zugänglich – das wir wiederum für die Umsetzung unserer Ziele nutzen können.

- Akzeptanz
- Expertenwissen



Bereits heute gibt es Informationen zu vielen Radverkehrsthemen. Wir werden sie ständig um neue Themen ergänzen und auch den Kommunen zur Verfügung stellen – auf deren ausdrücklichen Wunsch. Es wird weiterhin Flyer geben, aber auch ein breites Angebot an digitalen Informationen. Eine Website als Informationsportal spielt dabei die zentrale Rolle. Hier stehen die Inhalte des gedruckten Materials allen Interessierten zur Verfügung, daneben aktuelle Informationen und Pressemitteilungen. Als Ergänzung implementieren wir einen Routenplaner. Was denken und wissen die Bürgerinnen und Bürger über das Radfahren und die Radwege? Zu Schwerpunktthemen werden wir Beteiligungsverfahren starten, das können z.B. Online-Befragungen sein. Beteiligungen schaffen ein positives Klima – und können uns um viele Erkenntnisse reicher machen. Für spezielle Aktionen werden wir Videos, Banner und Streuartikel zur Verfügung stellen und lokal mit Schildern oder mobilen LED-Tafeln arbeiten.

So oder so:
Beteiligung ist gut.



Wer macht was?
Handlungsträger: Region Hannover (verschiedene Fachbereiche). Wir erarbeiten die Informationen zusammen mit anderen Beteiligten der Radverkehrsförderung.

Anreize
Kommunen sparen personelle und finanzielle Kapazitäten. Die Öffentlichkeitsarbeit wird durch mehrere Akteure getragen, wodurch eine breitere Zielgruppe erreicht wird.

Aktionsprogramm Rad-(Rat)geber Region
Erstellung von ergänzenden Informationsmaterialien von 2015 bis 2018: 30.000 € jährlich
2018 Mitteleinsatz überprüfen

Kontinuierliche Information (Pressearbeit) ist Aufgabe der Verwaltung.

Zuviel Bildung verdirbt den Kampfgeist. Zuviel Information verdirbt die Menschen, sie wissen sich nicht mehr zu benehmen. Verständnis wollen sie erzeugen, haben sie gesagt. Schön für alle soll es sein, haben sie gesagt. Und sie haben um sich geschmissen mit bedrucktem Papier, mit Routenplanern, Leuchttafeln und fröhlichen Festen. Das Ergebnis: Komfort und Frieden. Das hat kein Hund verdient.

9 Und jetzt: alle! Wir organisieren Kampagnen und Aktionen.

Gut gemachte Kampagnen können die Wahrnehmung des Radverkehrs in der Öffentlichkeit verbessern und das Verkehrsverhalten verändern. (Quelle: Forschung Radverkehr. Kommunikationskampagnen pro Rad). Sie können zu einem steigenden Radverkehrsanteil beitragen – und das wollen wir nutzen. Die Kampagnen werden von konkreten Aktivitäten begleitet und rufen zu praktischem Handeln auf.

- Akzeptanz
- Verändertes Verkehrsverhalten

rechts: Auftakt zur Aktion „Stadtradeln“ in Wennigsen ganz rechts: Aus der Region in die Landeshauptstadt: Fahrradsternfahrt 2014

Die Kampagne „Klimapaket 2020 – Alles drin gegen CO₂“ war und ist ein großer Erfolg. Auf ihr basieren viele unserer Aktionen wie das „Stadtradeln“, die „Fahrradsternfahrt“ und der Wettbewerb „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“. Zusätzlich unterstützen wir die Aktionen Dritter, z. B. die Velo-City-Night. Diese Kampagne und die Aktionen erweitern wir. Im Rahmen einer Gesamtstrategie entwickeln wir regionale Informationsmodule. Sie sollen den Menschen das Radfahren näher bringen, das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer fördern, aber auch das Gefahrenbewusstsein schärfen. Aktionen stehen im Vordergrund, und die Kampagnen nutzen die ganze Medienvielfalt – inklusive sozialer Medien wie Facebook, Twitter und YouTube. Wo es möglich und sinnvoll ist, binden wir die Bevölkerung ein.



Wer macht was?
Handlungsträger: Region Hannover, mit Unterstützung der Kommunen und anderer wichtiger Partner aus den Bereichen Verkehrssicherheit und Radverkehrsförderung
Medienpartnerschaften für die Durchführung von Kampagnen

Anreize
Bereitstellung durch die Region. So muss nicht jede einzelne Kommune eine Kampagne und dafür notwendige Materialien entwickeln. Das wirkt sich positiv auf personelle und finanzielle Ressourcen aus.

Aktionsprogramm Motivationsbausteine
2015 bis 2020 jährlich 75.000 Euro

Aktionsprogramm Zählstellen
Investitionskosten von 50.000 bis 75.000 € für die Anschaffung von Zählstulen



10 Das Ganze ist mehr... Wir vernetzen die Radverkehrsakteure

Die Förderung des Radverkehrs braucht ein breites Netzwerk an Akteuren. Sie arbeiten an einem gemeinsamen Ziel und in unterschiedlichen Themenfeldern, in denen sie jeweils Experten sind: an der Verbesserung der Infrastrukturen, an Serviceangeboten für den Radverkehr, an einem fahrradfreundlichen Klima. Außerhalb der Verwaltungen stärken wir die Verbindungen zu Vereinen, Verbänden und anderen Beteiligten. Vorhandene Strukturen werden erweitert, zusätzliche Strukturen geschaffen.

- Gesammelte Kompetenz
- Synergieeffekte
- Verbesserte Handlungsmöglichkeiten



Das Kommunikationsforum „Runder Tisch der Experten aus Initiativen und Verbänden“ ist etabliert, ebenso das Vernetzungstreffen der Kommunen. Die Zusammenarbeit hat sich schon jetzt sehr positiv entwickelt und wird fortgesetzt. Und sie wird erweitert. Zum Runden Tisch werden wir bei speziellen Fragen weitere Akteure hinzuziehen, mit den Kommunen werden wir zusammen konkrete Lösungen für den Radverkehr erarbeiten. Außerdem treten wir der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) Niedersachsen bei. Die AGFK unterstützt Kommunen unter anderem bei der Öffentlichkeitsarbeit, sie bietet Informations- und Kommunikationsplattformen, Beratung und Erfahrungsaustausch an. Mit dem Beitritt zu AGFK sind wir auch auf Landesebene vernetzt.

Arbeitstreffen mit Vertreterinnen und Vertretern der Kommunen und Verbände



Wer macht was?

Handlungsträger: Region Hannover, Kommunen, AGFK Niedersachsen, Vereine, Verbände, weitere Akteure.
Die Region initiiert und etabliert die Vernetzung der Handlungspartner und gibt einen ersten Input, z. B. in Form von Praxisbeispielen.

Anreize

Kommunen profitieren durch Erfahrung- und Informationsaustausch.
Dritte, z. B. der Einzelhandel, durch Stammkundenbindung, Umsatz und Imagegewinn.
Arbeitgeber: weniger Personalausfälle durch Gesundheitsförderung, Steigerung der Produktivität und Konzentration.

Aktionsprogramm Vernetzung

Fortführung bestehender Treffen (Vernetzungstreffen und Runder Tisch)
Ad-hoc-Arbeitsgruppen für spezielle Themen und Aktionen, um Anreize für die Nutzung des Fahrrads auf den täglichen Wegen zu entwickeln, z. B. fahrradfreundlicher Stadionbesuch, fahrradfreundlicher Einzelhandel (z. B. Kooperation mit Citygemeinschaft)

Das wichtigste Gesetz für Raubtier und Beute: Bleibt euch fremd. Nur so kann umgehört der eine auf den anderen losgehen. Aber statt dessen? Was passiert? Auf einmal reden alle mit allen. Sie haben runde Tische, sie arbeiten zusammen, sie lächeln sich an. Es ist eine verdammt Katastrophe. Jede Hoffnung, dass irgendetwas, auch nur irgendetwas von früher übrig bleibt – zunichte.

Ergänzende Maßnahmen

Neben den zehn zentralen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sehen wir perspektivisch ergänzende Maßnahmen vor. Ihre Wirkung schätzen wir nicht so stark ein wie die der Top-Maßnahmen, ihre Umsetzung soll aber zeitnah geprüft werden.

Fahrradstationen an Haltestellen Komfortable Abstellanlagen gibt es in der Region Hannover vergleichsweise viele. Das Angebot der geplanten Fahrradstationen geht jedoch darüber hinaus: Sie bieten einen Reparaturservice, sie verleihen Fahrräder und Lastenfahrräder. Wir prüfen, an welchen hoch frequentierten Bahnhöfen sich ein solches Angebot umsetzen lässt.



Fahrradverleih in London

Öffentliches Fahrradverleihsystem Mit einem Fahrradverleihsystem erweitern wir das Angebot des ÖPNV. Der Verleih ist vor allem für Pendler interessant, denn er verbessert die Verfügbarkeit von Fahrrädern auf der „letzten Meile“. Den Anfang könnte in Barsinghausen die Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Standort Bahlsen machen.

Service für Fahrräder Luftpumpen und Flickzeug verleihen, Ablagemöglichkeiten für Fahrradhelme schaffen, Lieferdienste mit dem Rad erledigen – Einrichtungen, Läden und Betriebe, die einen Service für Räder bieten, haben unsere Unterstützung. Das gilt auch für das Angebot von Lademöglichkeiten für Pedelecs.

Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsarten

Beim Mobilitätsmanagement und für Konzeptionen zum intermodalen Verkehrsmittelangebot gilt in Zukunft: Das Rad spielt eine zentrale Rolle. Außerdem werden an Car-Sharing-Stationen sichere Fahrradabstellanlagen stehen.

Radwegpaten für die Qualitätssicherung Die Ausbildung von Radpaten und ein Mängelmeldesystem unterstützen die Qualitätssicherung bei Radverkehrsanlagen.

Fortbildungsangebote Den Akteuren der Radverkehrsförderung bieten wir Fortbildung. Bei Radverkehrsforschung und Fördermöglichkeiten, Maßnahmen und Möglichkeiten der Radverkehrsförderung sind sie stets auf dem neuesten Stand der Dinge.

Fahrräder im Güterverkehr Wir erarbeiten derzeit das Gutachten „Green Logistics“. Sollten die Ergebnisse entsprechend sein, könnte das Fahrrad auch im Güterverkehr eine Rolle spielen. Der ADFC bereitet eine Pilotanwendung vor.

Faltrad-Aktion Falträder lösen Platzprobleme bei der Fahrradmitnahme im Zug. Deshalb soll der Verkehrsverbund sie in Kooperation mit dem ADFC allen Fahrgästen oder wenigstens seinen Abo-Kunden preisgünstig anbieten.

UMSETZUNG SICHERHEIT FÜR EINEN GUTEN PLAN

Unser gemeinsames Ziel ist die Steigerung des Radverkehrsanteils in der Region Hannover auf 21% bis zum Jahr 2025. Gleichzeitig wollen wir die Verkehrssicherheit erhöhen. Als Rahmenbedingung brauchen und schaffen wir dauerhaft verankerte finanzielle und personelle Kapazitäten.

Eine besondere Herausforderung: Die 21 Kommunen verfügen über eine sehr unterschiedliche Ausgangsbasis, Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sind differenziert. Deshalb haben wir für Kommunen, die nicht in unseren Zuständigkeitsbereich fallen, ein Anreizsystem geschaffen. Es soll sie motivieren, aktiv zu werden.

Finanzierung Für die Umsetzung des Handlungskonzepts schafft ein Radverkehrsbudget Planungssicherheit über mehrere Jahre. Eine erste Abschätzung zur Höhe des Budgets orientiert sich an der Empfehlung aus dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 2020. Konkret hängt sie ab von der Ausgangslage im Radverkehr und von den Maßnahmen, die durchgeführt werden sollen. Die Abschätzung im NRVP 2020 basiert auf umfangreichen Recherchen vorhandener Budgets und Bedarfe im In- und Ausland. Bei der Aufarbeitung der Angaben haben wir unterschieden nach „Einsteigern“, „Aufsteigern“ und „Vorreitern“. Der Mittelbedarf der Städte und Gemeinden liegt demnach für „Einsteiger“ zwischen 8 und 18 EUR pro Einwohner und Jahr, für „Vorreiter“ bei 18 bis 19 EUR pro Einwohner und Jahr.

Für die Landkreise fällt er geringer aus. Der Finanzierungsbedarf beträgt zwischen 1 und 6 EUR pro Einwohner und Jahr für „Einsteiger“ und „Aufsteiger“. Für ambitionierte Landkreise - die „Vorreiter“ – wird ein Finanzbedarf von 4 bis 6 EUR pro Einwohner und Jahr angesetzt. Ausgaben für die Infrastruktur sowie für nichtinvestive Maßnahmen – Information, Kommunikation und Vernetzung – sind bereits enthalten (NRVP 2020, S. 63).

Für die Region Hannover ergibt sich im Schnitt ein Mitteleinsatz von etwa 4 EUR pro Einwohner und Jahr. Dabei gilt für die Infrastruktur und die Abstellanlagen: Es werden ausschließlich die Einwohner des Umlandes berücksichtigt. Die Zahlen für die nicht investiven Mittel hingegen beziehen sich auf die Einwohner der gesamten Region einschließlich der Landeshauptstadt. Dieser Ansatz wurde bewusst gewählt, da wir die Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation für Stadt und Umland bündeln wollen.

Aktuell entfallen von den 4 EUR pro Einwohner 3 EUR auf die Infrastruktur, also auf den Netzausbau und die Erhaltung. Für die Abstellanlagen und die nicht investiven Mittel liegt der Bedarf bei zusammen ca. 1 EUR pro Einwohner jährlich.

In der Summe haben wir einen Mitteleinsatz für den Radverkehr in Höhe von 2,0 bis 2,5 Mio. EUR jährlich errechnet. Ziehen wir den schon bestehenden Etat zur Radverkehrsförderung ab, ergeben sich zusätzliche finanzielle Aufwendungen in Höhe von durchschnittlich etwa 1 Mio. EUR jährlich. Im ersten Jahr der Umsetzung 2015 jedoch

werden noch sehr viel Planung und konzeptionelle Arbeit erforderlich sein – deshalb brauchen wir deutlich weniger Mittel. Für die Umsetzung des Handlungskonzepts werden die Haushalts-etats der Fachbereiche aufgestockt. Zusätzlich richten wir eine weitere Haushaltsstelle für nicht investive Maßnahmen ein. Aus ihr werden die Öffentlichkeitsarbeit und die finanziellen Anreize für die Kommunen finanziert.

Anreizsysteme durch Finanzierungsunterstützung Um die Kommunen zur Förderung des Radverkehrs zu motivieren und Eigeninitiativen anzuregen, haben wir für einige Maßnahmen Anreizprogramme entwickelt. Anreizprogramme gab es bereits in anderen Zusammenhängen, und sie haben sich bewährt.

Personelle Kapazitäten und Vernetzung Die Umsetzung des Handlungskonzepts braucht eine solide finanzielle Ausstattung und personelle Kapazitäten. Diese Kapazitäten sind zum einen in den jeweiligen Teams vorgesehen. Zum anderen ist bereits eine Stelle für die Radverkehrskoordination im Haushalt verankert. Die Radverkehrskordinatorin ist Ansprechpartnerin für alle Radverkehrsbelange und initiiert die weiteren Umsetzungsschritte.

Autofreier Sonntag 2014



EVALUIERUNGSKONZEPT WAS ZU BEWEISEN IST UND WIE DAS GEHT

Zählungen Ob es uns gelungen ist, den Radverkehrsanteil in der Region um 21 % zu erhöhen, können wir abschließend nur im Rahmen einer Erhebung der Verkehrsmittelwahl überprüfen. Zeitnah jedoch bringen Zählungen Erkenntnisse. Wir führen sie jährlich an Referenzstrecken durch. Im Idealfall kommen Dauerzählstellen zum Einsatz, anderenfalls rechnen wir die Tagesradverkehrsstärken aus vierstündigen Zählungen hoch. Den Kommunen geben wir Gelegenheit, sich an der Auswahl der Referenzstrecken und an den Zählungen zu beteiligen. Als Gegenleistung geben wir ihnen die Möglichkeit, zusätzlich weitere vertiefende Ergebnisse für ihre jeweilige Kommune zu ermitteln. Tue Nützliches und rede d'rüber: Mehrere Zählsäulen werden an populären Standorten installiert. Sie zeigen das aktuelle Radverkehrsaufkommen – und sie sind wichtige Botschafter für den Radverkehr. Sie verbessern die Wahrnehmung des Radverkehrs durch alle Verkehrsteilnehmer und können immer wieder Anlass für Aktionen und das Interesse der Presse sein.

Unfallanalyse Ob sich die Verkehrssicherheit verbessert hat, erfahren wir durch die Auswertung der Unfallzahlen und -kenngrößen. Derzeit werden die Unfallzahlen für die Region aufbereitet. Diese Aufbereitung werden wir in einem kontinuierlichen Rhythmus wiederholen. Zusätzlich beobachten wir die Auswertungen der Unfallkommission hinsichtlich der Radfahrunfälle. Kann Aufklärung Unfälle verhindern? Auch das werden wir überprüfen. Sind z.B. Unfälle innerorts mit linksfahrendem Radverkehr rückläufig, nachdem Aktionen auf das erhöhte Unfallrisiko hingewiesen haben? In welchem Turnus und mit welchen konkreten Fragestellungen die Unfallanalysen erfolgen, entscheiden wir von Fall zu Fall. Generell gilt jedoch: Neue Regelungen, Verkehrsführungen oder auch Bewusstseinsänderungen zeigen ihre Wirkung meist nicht sofort. Deshalb werden wir den Zeitraum für die Nachher-Betrachtung ausreichend lang wählen.



auf-
gempost!



Mehr Leute aufs Rad, haben sie gesagt. **21 Prozent Radverkehr** in der Region, haben sie gesagt. Na schön, das haben sie ja jetzt **geschafft**. Aber ehrlich: Die Masse macht's nicht. Da fahren jetzt Leute, die hätten sich früher kaum zu Fuß auf die Straße getraut. Senioren! Kinder!!

Das sind doch alles keine Gegner mehr. Und dieses blöde Radfahren im Rudel. Olga macht das jetzt auch. Sie stiftet alle ihre Freunde an: **Komm doch mal mit,** lass uns zusammen fahren, wird dir bestimmt gefallen. **Ständig werden es mehr.** Ständig. Morgen kommt Olgas alte Freundin mit. Eine Nervensäge. Die hat so eine alberne Lenkerblume am Rad. Und einen Hundekorb. Ach ja: Der Korb soll einer schnuckeligen Mopsdame gehören. Agathe.

**umsteigen:
aufsteigen.**





Region Hannover

REGION HANNOVER DER REGIONSPRÄSIDENT

FACHBEREICH VERKEHR

Hildesheimer Straße 20
30169 Hannover

Telefon: +49 (0) 511 616 23-713

Telefax: +49 (0) 511 616 23-456

radverkehrscoordination@region-hannover.de

Koordination/Redaktion:

Team Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement

Klaus Geschwinder, Sina Langmaack, Heiko Söhnholz

Abbildungen:

Region Hannover, Christian Stahl, Torsten Albert, Nico Jester, Claus Kirsch,

Ingo Laskowski, Detlef Rehbock, Florian Smit, Markus Hugo,

PGV-Alrutz, SHP Ingenieure, raum + prozess, Gisela Sonderhüsken,

Christian Müller, petair/Fotolia.com

Vielen Dank an Charlie von der Druckerei Küster (S. 23)

Konzept und Text:

Christina Sahr

Konzept und Gestaltung:

Gisela Sonderhüsken, Design-Gruppe

Druck:

Team Medienservice & Druck

gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

Stand:

April 2015