

## Unterrichtung

Der Präsident  
des Niedersächsischen Landtages  
– Landtagsverwaltung –

Hannover, den 25.03.2011

### **Niedersachsen muss Fahrradland Nummer 1 in Deutschland bleiben - Radfahren noch aktiver machen**

**Beschluss** des Landtages vom 07.09.2010 - Drs. 16/2820

- I. Der Handlungsbedarf im Bereich des Radverkehrs in Niedersachsen kann in drei große Handlungsfelder aufgeteilt werden.

Hierbei handelt es sich um

1. die Radverkehrs-Infrastruktur, d. h. Wege- und Routennetz, Wegweisung, Parkmöglichkeiten, Verknüpfung von Radverkehr mit dem Öffentlichen Verkehr, sonstige Serviceeinrichtungen,
2. den Fahrradtourismus und Freizeitverkehr,
3. den Alltagsverkehr und seine Vereinbarkeit als tägliches Verkehrsmittel mit den übrigen Verkehrsträgern.

In Abhängigkeit von den Radfahrern und ihren jeweiligen Prioritäten an den Radverkehr unterscheiden sich die Anforderungen deutlich. Grundsätzlich gilt, dass eine sehr große Gruppe von Menschen das Rad in der einen oder anderen Hinsicht nutzt bzw. Anforderungen an den Radverkehr stellt.

Dabei ist das Fahrrad nicht nur ein günstiges und umweltfreundliches Verkehrsmittel, es dient darüber hinaus auch der Gesundheit bzw. Gesunderhaltung der Anwender. Unter diesen Aspekten muss es Ziel des Landes sein, die Nutzung des Fahrrades in Niedersachsen weiterhin zu fördern und dafür die optimalen Rahmenbedingungen zu schaffen.

#### 1. Radverkehrsinfrastruktur - Wegenetz

In ganz Deutschland gibt es ca. 40 500 km Bundesstraßen. Auf Niedersachsen entfällt hiervon ein Anteil von weniger als 12 % d. h. ungefähr 4 800 km. Hiervon sind rund zwei Drittel mit gesonderten Radwegen ausgestattet, nämlich 3 100 km. Niedersachsen verfügt damit über ca. 25 % der in ganz Deutschland vorhandenen Radwege an Bundesstraßen.

Von den ca. 8 000 km Landesstraßen in Niedersachsen haben inzwischen rund 4 500 km einen Strassen begleitenden Radweg, dies sind etwa 55 %.

Dazu addieren sich rund 4 400 km Radwege entlang der niedersächsischen Kreisstraßen und zahlreiche innerörtliche kommunale Radewege.

Ergänzt werden die Strassen begleitenden Radwege von fast 4 500 km Radfernwegen (Niedersachsenetz) und mindestens ebenso vielen regionalen Radwanderrouten.

In Niedersachsen sind bis zu fünf unterschiedliche Baulastträger für die Radwege verantwortlich (Bund, Land, Landkreise/Region Hannover, Städte/Gemeinden und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung).

## 2. Fahrradtourismus und Freizeitverkehre

Für die kontinuierlich zunehmende Zahl von Fahrradtouristen ist Niedersachsen als Urlaubsziel eine sehr beliebte Destination. Elbe- und Weserradweg zählen laut ADFC Radreiseanalyse zu den beliebtesten Radfernwegen in Deutschland. Nicht zu vergessen ist das Wegenetz für Mountainbiker im Harz, das zu einer besonderen Attraktion in Norddeutschland geworden ist.

## 3. Alltagsradverkehr - Verkehrssicherheit

Für die Nutzung des Rades als alltägliches Verkehrsmittel sind Antworten auf Fragen der Verkehrssicherheit insbesondere im innerörtlichen Bereich von erheblicher Bedeutung. Besonders attraktiv wird das Fahrradfahren dann, wenn ein finanzieller oder/und zeitlicher Vorteil für den Radfahrer im Vergleich zu sonstigen Verkehrsträgern erreicht werden kann. Hilfreich sind in diesem Zusammenhang unter anderem sichere und praxisgerechte Abstellmöglichkeiten und Fahrradleihstationen.

Die dargestellten Handlungsfelder und die damit in Zusammenhang stehenden Herausforderungen erfordern nach wie vor kontinuierliche Aktivitäten durch alle Beteiligten. Damit Niedersachsen weiterhin beim Radverkehr vorankommt, gilt es, sich nicht auf dem bisher Erreichten auszuruhen. Ziel muss sein, die Nutzung des Rades im Alltag und die Zahl der Besucher/Urlauber mit Rad weiter zu erhöhen.

## II. Der Landtag bittet die Landesregierung,

### 1. Konzept und Allgemeines

- 1.1 den seit der letzten Legislaturperiode bestehenden „Runden Tisch Radverkehr“ zu stärken und für den regelmäßigen Kontakt zwischen allen Beteiligten zu nutzen,
- 1.2 für eine stärkere Bündelung der radverkehrlichen Aufgaben Sorge zu tragen; der Landtag begrüßt in diesem Zusammenhang die Benennung eines „Ansprechpartners Radverkehr“, der insbesondere
  - a) den „Runden Tisch Radverkehr“ moderiert,
  - b) den Wettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune“ betreut,
  - c) das Netzwerk der Radverkehrsbeauftragten der Kommunen unterstützt,
  - d) Netzwerkverbindungen zwischen den Tourismusverbänden befördert,
  - e) Best-Practice-Beispiele aus dem Nationalen Radverkehrsplan im Hinblick auf die Verwendbarkeit und Zielerreichung prüft,
  - f) Fachveranstaltungen zum Thema Radverkehr durchführt,
  - g) die Öffentlichkeitsarbeit zu dem Thema verstärkt fortsetzt,

### 2. Radwegeinfrastruktur

- 2.1 bei anstehenden Erhaltungsmaßnahmen von Straßen sorgfältig zu prüfen, ob und in welchem Umfang diese Maßnahmen auch für den bzw. die begleitenden Radwege erforderlich sind,
- 2.2 zu prüfen, wo „Bürgerradwege“ umgesetzt werden können. Hierbei kann gerade die Sicherheit von Schulwegen durch das Engagement vor Ort verbessert werden,
- 2.3 Projekte in der Nähe der Landesgrenze mit den Nachbarn abzustimmen, damit betroffene Radwanderwege und Fernrouten gleichzeitig oder gemeinsam gestärkt werden können,

### 3. Touristische Aspekte

dem Radverkehr als Tourismuschance noch mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Dies insbesondere durch

- die Schließung der bestehenden Lücken des Niedersachsen Netzes (N-Netz); hierbei kann das Land die Routenanrainer maßgeblich unterstützen,
- Aufbau einer attraktiven Wegeinfrastruktur und eines nutzergerechten Services für das N-Netz gemeinsam mit den Kommunen, Tourismusverbänden, dem Gastgewerbe und dem ADFC; dabei sind die einheitliche und durchgängige Ausschilderung der Radwege, sowie ein guter Zustand der Wegesubstanz wesentliche Qualitätsmerkmale,
- wünschenswerte Verdichtungen des N-Netzes, um für Radtouristen, die von einem Standort aus tageweise mit dem Rad unterwegs sein wollen, optimale Verhältnisse zu erreichen,
- Vorantreiben der Entwicklung des Fernradweges D - 3 als Bestandteil des bundesweiten touristischen Radfernwegenetzes (D-Netz) und gemeinsame Durchführung mit dem Bund und den Ländern Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Berlin in dem gemeinsamen Pilotprojekt D - 3,
- intensivere Vermarktung der radtouristischen Angebote der regionalen Tourismusverbände gemeinsam mit der Tourismus Marketing Niedersachsen (TMN), hier könnten abgestimmte Konzepte für eine Erhöhung der Gästezahlen dienen,
- stärkere Nutzung der Möglichkeiten des Internet stärker, z. B. auch durch Entwicklung eines Radroutenplaners für Niedersachsen,
- weiteres Vorantreiben der Entwicklung von Mountainbike-Angeboten insbesondere in den naturräumlich geeigneten Regionen wie etwa Harz und Weserbergland,
- Unterstützung der Entwicklung von besonders für Rollstuhl-Räder oder Hand-Räder geeignete Routen, um so auch Menschen mit Behinderungen den Zugang zu den niedersächsischen Naturregionen zu ermöglichen,

### 4. Sonstiges

- 4.1 die Anbindung des Radverkehrs an den Öffentlichen- und Schienenpersonennahverkehr weiter zu optimieren,
- 4.2 landesweit einheitliche und ausgewogene Regelungen bei Gestattungsverträgen für Radwanderwege bei Nutzung von Wegen anderer Baulastträger aufzustellen,
- 4.3 weiterhin die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ zu unterstützen, um damit einen wirksamen Beitrag zur Nutzung des Fahrrades im Alltag zu leisten,
- 4.4 weiterhin Maßnahmen zu unterstützen, die der Verkehrssicherheit insbesondere der Radfahrer dienen. Exemplarisch sind hier Projekte der Verkehrswacht, Informationen für Schüler der 3. bis 5. Klasse bzw. die Maßnahmen zum Diebstahlsprävention durch die Polizei in Niedersachsen zu nennen,
- 4.5 die sachgerechte Fortbildung der Planungs- und Entwurfsingenieure der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zu den Themen des Radverkehrs fortzuführen und Angebote für Radverkehrs-Fortbildungen für die Mitarbeiter von kommunalen Straßenverkehrsbehörden zu entwickeln und anzubieten.

#### **Antwort** der Landesregierung vom 25.03.2011

Das Thema Fahrradverkehr ist in der öffentlichen Wahrnehmung eng verbunden mit dem Gedanken der Fahrradnutzung zur Freizeit- und Urlaubsgestaltung. Radtourismus hat sich zu einem regional bedeutsamen Wirtschaftsfaktor entwickelt und besitzt einen hohen Stellenwert in Niedersachsen. Die Bedeutung des Radtourismus wird weiter wachsen.

Parallel dazu haben in den letzten Jahren Fragestellungen zum Radverkehr im Alltag ein immer stärkeres Interesse erlangt. Die Planung des Radverkehrs als komplexes, durchgängiges Verkehrssystem kann in viele Lebensabläufe des Menschen integriert werden, um künftigen verkehrlichen Anforderungen gerecht zu werden.

Der Umweltschutzgedanke wird durch die aktuelle Klimadiskussion und die Entwicklung auf den Rohstoffmärkten mit voraussichtlich fortdauernden Preissteigerungen dem Thema Alltagsverkehr mit dem Fahrrad eine neue, deutlich stärkere Dynamik verleihen als bisher. Gefordert sind nun nachhaltige Verkehrslösungen, die den Radverkehr als ernsthafte Alternative einzubeziehen haben.

Diese Entwicklung führt mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einer weiter wachsenden Bedeutung des Radverkehrs. Die Landesregierung wird daher die Entwicklung der Radverkehrinfrastruktur, des Fahrradtourismus und Freizeitverkehrs, des Alltagsradverkehrs und der Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer in Niedersachsen aktiv vorantreiben und sich durch geeignete Maßnahmen als fahrradfreundliches Land positionieren.

Zu den einzelnen Punkten der Landtagsentschließung unter II Nrn. 1 bis 4 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu II Nr. 1 Konzept und Allgemeines

Zu 1.1:

Zurzeit werden die Vorbereitungen für einen weiteren „Runden Tisch Radverkehr“ getroffen, der im ersten Halbjahr 2011 beginnen soll. Als Teilnehmer sind neben den verschiedenen Ministerien mit den Radverkehr betreffenden Zuständigkeiten (insbesondere MI, ML, MS, MW und MU) der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC), die kommunalen Spitzenverbände sowie andere an der Radverkehrsentwicklung interessierte Akteure aus Wirtschaft, Gesellschaft, Tourismusorganisationen und Kommunen, angesprochen. Der Runde Tisch soll Handlungsempfehlungen formulieren zur Weiterentwicklung Niedersachsens als Fahrradland. Hierzu liegt bereits ein Thesenpapier des ADFC vor. Die weiteren Teilnehmer aus der Landesverwaltung sind gebeten worden, eigene Themenvorschläge für den Runden Tisch zu formulieren.

Zu 1.2:

Parteiübergreifend wollen alle Parteien dem Radverkehr einen höheren Stellenwert geben. Mit einem „Ansprechpartner Radverkehr“ wird der politische Wille der Landesregierung zur Umsetzung der Landtagsentschließung dokumentiert. Ab 01.03.2011 wird diese Funktion von einer Mitarbeiterin des höheren Dienstes in der Abteilung Verkehr des MW wahrgenommen.

Nachstehende Handlungsfelder für den „Ansprechpartner Radverkehr“ sind angedacht:

- Anstöße zur Weiterentwicklung und Akzeptanzförderung des Radverkehrs entwickeln und geben,
- Koordination der Radverkehrsförderung,
- Kommunikation - Ansprechpartner für Regionen, Kommunen, Bürgerinnen und Bürger, Verbände zu Themen und Fragestellungen bei Belangen des Radverkehrs,
- Fachbeiträge,
- Mitwirkung im Bund/Länder-Arbeitskreis Radverkehr,
- Nationaler Radverkehrsplan,
- Vorbereitung und Durchführung des „Runden Tisches Radverkehr“,
- Vorbereitung, Organisation und Durchführung des jährlichen Wettbewerbs „Fahrradfreundliche Kommune“,
- Konzeption der jährlichen Dokumentation „Gute Beispiele“,
- Fachveranstaltungen, Workshops,
- Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrsaufklärung.

Mit diesen Handlungsfeldern ist sichergestellt, dass konkrete Ergebnisse erzielt werden und die Entwicklung Niedersachsens als Premium-Fahrradland fortgesetzt wird.

#### Zu II Nr. 2. Radwegeinfrastruktur

##### Zu 2.1:

Maßgebend für die Erhaltung der Fahrbahn der Landesstraßen ist das landesweite Erhaltungskonzept. Dieses basiert auf der periodischen Zustandserfassung und -bewertung der Fahrbahn der Landesstraßen. Die Erhaltung der Qualität der Befahrbarkeit des rd. 4 500 km langen, die Landesstraßen begleitenden Radwegenetzes ist für die Landesregierung analog zur Fahrbahnerhaltung eine ebensolche Daueraufgabe. Dementsprechend hat die Landesregierung diese Aufgabe für die Landesstraßenradwege neu strukturiert und systematisiert.

Im Zusammenhang mit der periodischen Zustandserfassung der Landesstraßen wurde erstmals in 2010 auch eine detaillierte Zustandserfassung und -bewertung des gesamten Landesstraßenradwegenetzes durchgeführt. Die Platzierung der jährlichen Erhaltungsmaßnahmen erfolgt somit zielgerichtet, nachvollziehbar und am Bedarf orientiert.

Auch die Erhaltung der Bundesstraßen wird auf der Grundlage einer Zustandserfassung und -bewertung durchgeführt. Bei den ermittelten Steckenabschnitten, für die eine Erhaltungsmaßnahme an der Straße ansteht, erfolgt gleichzeitig eine Prüfung des Radwegzustandes. Die zeitliche Umsetzung der Erhaltungsmaßnahme richtet sich dann nach der Dringlichkeitsreihung.

##### Zu 2.2:

Bürger planen, bauen und finanzieren „ihren“ Radweg. Bürgerradwege fördern die Identifikation der Bürger mit „ihrem“ Radweg und den Zusammenhalt in der Kommune. Sie sind grundsätzlich überall machbar.

Das Land begrüßt alle Initiativen, die den Bau eines Bürgerradweges zum Ziel haben. Soweit es sich um einen Landes- oder Bundesstraßen begleitenden Radweg handelt, wird das Land das Projekt im gebotenen Rahmen fachlich begleiten.

##### Zu 2.3:

Im kleinen Grenzverkehr oder über Fernrouten lassen sich viele Nachbarregionen Niedersachsens bereits auf attraktiven Radwegen erreichen. Niedersachsen stimmt sich bei Projekten regelmäßig mit den Nachbarländern ab. So beispielsweise bei der Radroute 3 des D-Netzes, die als Qualitätsprodukt für den Radtourismus gemeinsam mit dem Bund und den Ländern Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Berlin entwickelt wird. Generell werden bei grenzüberschreitenden Radwegen der Routenverlauf, die sogenannten Übergabepunkte, aber auch Fragen wie die gemeinsame Vermarktung, eng abgestimmt.

#### Zu II Nr. 3 Tourismus

Die Förderung des Radtourismus ist weiterhin ein erklärter Förderschwerpunkt des MW. So sind allein in der laufenden Förderperiode des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) ab 2007 bisher 18 radtouristische Projekte mit einem Investitionsvolumen von rd. 9,86 Mio. Euro aus Mitteln des EFRE bzw. der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur gefördert worden. Schwerpunkte waren dabei Lückenschlüsse und Qualitätsverbesserungen im landesweiten Radfernwegenetz Niedersachsen (N-Netz) sowie die Steigerung der Attraktivität anderer überregional bedeutsamer Radtourismusangebote.

Weiterhin fließen Fördermittel in die Entwicklung des niedersächsischen Abschnittes des Radweges D 3 des deutschlandweiten Fernradwegenetzes. Die Radroute D 3 wird gemeinsam mit dem Bund und den Ländern Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Berlin zu einem neuen Qualitätsprodukt aufgebaut. Der Landkreis Northeim hat mithilfe des MW bereits drei Projekte zur Verbesserung der Trasse des D 3 realisieren können.

Die Tourismus Marketing Niedersachsen (TMN) arbeitet gemeinsam mit ihren Gesellschaftern an der Errichtung eines Onlineportals sowie eines dazugehörigen Vermarktungsnetzwerkes für den Radtourismus. Ziel des Projektes ist es, eine optimierte und einheitliche Form der Darstellung quali-

tätsgeprüfter Radrouten in Niedersachsen zu präsentieren, um sie kunden- und zielgruppengerecht auf einem Onlineportal abrufen zu können. Durch das Projekt wird eine in dem für das Reiseland Niedersachsen besonders wichtigen Marktsegment Radtourismus bestehende Angebotslücke geschlossen und gleichzeitig das touristische Marketing für dieses Kernthema intensiviert. Die TMN greift damit einen von den niedersächsischen Tourismusregionen immer wieder artikulierten Wunsch auf. Auch diese Entwicklung hat das MW durch die Gewährung eines Zuschusses maßgeblich unterstützt.

Das bestehende Mountainbikeangebot - hier insbesondere das mittlerweile bundesweit beachtete Wegenetz der Volksbank Arena Harz - ist durch ergänzende Angebote wie Downhillstrecken am Wurmberg in Braunlage weiter aufgewertet worden.

Insgesamt ist das radtouristische Angebot der niedersächsischen Tourismusregionen qualitativ auf einem sehr hohen Niveau und daher am Markt auch entsprechend nachgefragt. MW wird den Ausbau und die Qualitätssteigerung radtouristischer Angebote im Rahmen seiner Fördermöglichkeiten weiter unterstützen.

Aus dem seit 2004 bestehenden Programm „Natur erleben“ des MU wurden von insgesamt 165 Projekten für 16 Projekte mit Radverkehrsbezug Zuwendungen in Höhe von 1,5 Mio. Euro gewährt (1,15 Mio. Euro aus EFRE-Mitteln und 350 000 Euro aus Landesmitteln), das Projektvolumen dieser Maßnahmen betrug zusammen ca. 1,8 Mio. Euro. Die Projekte müssen einen Naturschutzbezug haben.

In der Ressortzuständigkeit des ML werden diese Aktivitäten in der Förderperiode 2007 bis 2013 ergänzt durch die Förderung von Maßnahmen zur integrierten ländlichen Entwicklung (ZILE-Richtlinien), insbesondere des ländlichen Tourismus. Danach kann eine Förderung des Radwegbaus erfolgen, wenn die Radwege abseits von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen liegen, sie erst- als eine Befestigung zum Zwecke des Radtourismus erhalten und Bestandteil eines regionalen Radwegkonzeptes sind. Die höchstmögliche Förderung je Projekt beträgt 100 000 Euro und beschränkt sich auf die Schließung bestehender Lücken.

Mit dem Ausbau landwirtschaftlicher Wege insbesondere in Bodenordnungsverfahren nach dem Flurbereinigungsgesetz werden zusätzlich Möglichkeiten geschaffen, abseits der öffentlichen Verkehrswege sicher mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Ergänzend sind auch hier im Rahmen der Förderung des ländlichen Tourismus Investitionen zur Entwicklung insbesondere themenbezogener Rad-, Reit- und Wanderrouten mit Einrichtungen wie z. B. Rastplätzen, Aussichtsstellen, Beschilderungen und Karten zuwendungsfähig.

Die Entwicklung von besonders für Rollstuhl-Räder oder Hand-Räder geeigneten Routen wird aus behindertenpolitischer Sicht vom MS unterstützt. Eine umfassende Barrierefreiheit in allen Lebensbereichen ist ein wesentliches Ziel der Politik für Menschen mit Behinderungen.

Zu II Nr. 4 Sonstiges

Zu 4.1:

Die Anknüpfung des ÖPNV an weiterführende Verkehrsmittel, so auch das Fahrrad, hat im Rahmen der ÖPNV-Förderung weiterhin eine hohe Priorität. Mit dem bereits praktizierten Konzept, nach dem

- bei SPNV-Fahrzeugbeschaffungen auch Mehrzweckwagen zum Transport von Fahrrädern gestellt werden,
- höhengleiche Übergänge von Stationen in die Fahrzeuge geschaffen werden und
- der Zugang zu höhenungleichen Stationen mit Fahrtreppen und/oder Aufzügen hergestellt wird,

sind bereits heute mehr als 50 % der Bahnstationen in Niedersachsen modernisiert worden. Dabei kommt der barrierefreie Ausbau der Stationen auch den fahradfahrenden ÖPNV-Nutzerinnen und -nutzern zugute. Weitere begleitende Maßnahmen, wie der Bau von B+R-Anlagen, dienen ebenfalls dem Radverkehr.

Dieses Erfolg versprechende Konzept soll auch an den noch verbleibenden Stationen unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit umgesetzt werden. Hierzu hat das Land ein weiteres Förderprogramm (Niedersachsen ist am Zug! 2) aufgelegt, welches mit verschiedenen Modernisierungsmaßnahmen die Situation an weiteren 38 Stationen in Niedersachsen bis Ende 2013 verbessern wird.

Zu 4.2:

Entgegen dem Wortlaut von Nr. 4.2 geht es ausweislich der Ausschussberatung nicht um Gestattungsverträge zwischen „Baulasträgern“. Diese gibt es nur bei (gewidmeten) öffentlichen Straßen, für die MW zuständig ist. Eigentümer von Privatwegen sind nicht betroffen. Zu dem auch von den Kommunen immer wieder geäußerten Wunsch nach der Erstellung eines Mustergestattungsvertrages, auch für Privatwege, ist festzustellen, dass Gestattungsverträge generell der Vertragsfreiheit zwischen dem jeweiligen Grundeigentümer und z. B. der Kommune unterliegen und die Art der Ausgestaltung sowie der Abschluss grundsätzlich den Beteiligten überlassen bleiben sollte. Die Besonderheiten, Situationen und Problematiken des Einzelfalls sind ausschlaggebend für die jeweilige Ausgestaltung des Gestattungsvertrages. Dies gilt umso mehr, wenn private Grundeigentümer betroffen sind.

Soweit im Bereich der Anstalt Niedersächsische Landesforsten (NLF) regelmäßig Gestattungsverträge abgeschlossen worden sind, geschah dieses nicht in ihrer Eigenschaft als „Träger der Straßenbaulast“ im Sinne des Niedersächsischen Straßengesetzes, da Waldwege grundsätzlich nicht dem niedersächsischen Straßenrecht unterliegen. Der Inhalt des Vertrages richtet sich dabei nach den jeweiligen lokalen Gegebenheiten.

Sollen Forstwirtschaftswege im Bereich der NLF als Radwege genutzt und ausgewiesen werden, wird grundsätzlich die Notwendigkeit einer vertraglichen Regelung geprüft. Der Abschluss von Verträgen ist aber nicht die Regel. Verträge sind vielmehr nur dann erforderlich, wenn

- Erholungseinrichtungen oder massive Schilder gebaut oder aufgestellt werden sollen,
- qualifizierte oder zertifizierte Wanderwege mit umfangreicher PR-Arbeit ausgewiesen werden sollen,
- besondere Routenplanungen vorliegen (z. B. durch Naturschutz- oder FFH-Gebiete) oder neue Wanderrouten abseits bestehender Wege ausgewiesen werden sollen.

In diesen Fällen erhöht sich in der Regel das Haftungsrisiko des Grundeigentümers. Die NLF streben dementsprechend eine Haftungsfreistellung an. Ein Gestattungsentgelt wird meist nicht erhoben, gegebenenfalls jedoch eine „Bearbeitungspauschale“. Diese betrug beispielsweise für den zwischen den NLF und der Region Hannover geschlossenen Vertrag für dessen gesamte Laufzeit 1 250 Euro, wobei der Vertrag zunächst für fünf Jahre abgeschlossen worden ist, sich jedoch um jeweils ein Jahr verlängert, wenn er nicht rechtzeitig gekündigt wird.

Lediglich im Einzelfall wird ein Gestattungsentgelt zur Deckung der Mehrkosten vereinbart, wenn sich der durch die Radwegnutzung zu erwartende forstbetriebliche Aufwand nachweisbar erhöht.

Die im Rahmen der Rechts- und Fachaufsicht des ML überprüften Verträge geben zu keinerlei Beanstandungen Anlass. Sie sind nach Auffassung des ML inhaltlich angemessen und ausgewogen. Im Übrigen haben die Kommunen regelmäßig die Möglichkeit, Freizeitwege entsprechend § 37 ff. des Niedersächsischen Gesetzes über den Wald und die Landschaftsordnung auszuweisen.

Zu 4.3:

Das MS unterstützt die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ bereits seit sieben Jahren. Ministerin Özkan hat die Schirmherrschaft übernommen. Die Devise lautet: Wer mit dem Fahrrad fährt, tut Gutes für sich und für die Umwelt.

Zu 4.4:

Die niedersächsische Polizei fördert die Sicherheit des Radverkehrs durch eine zielgruppenorientierte Verkehrssicherheitsberatung sowie durch die Überwachung gefahrenträchtiger Fehlverhaltensweisen von Fahrradfahrern aber auch von motorisierten Verkehrsteilnehmern gegenüber dem Fahrradverkehr.

In ihrer Präventionsarbeit führt die Polizei umfassende Aufklärungsmaßnahmen über die besonderen Unfallgefahren des Fahrradverkehrs durch und weist auf sichere Verhaltensweisen hin. Eine wichtige Zielgruppe bilden Kinder ab dem 10. Lebensjahr, die in diesem Alter verstärkt als aktive Verkehrsteilnehmer mit dem Fahrrad am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen. Die Schulen sind in diesem Zusammenhang wichtige Kooperationspartner, die von den polizeilichen Verkehrssicherheitsberatern mit ihren Kenntnissen über Unfallursachen und Vermeidungsstrategien unterstützt werden.

Die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrern sind im Jahr 2009 gegenüber dem Vorjahr 2008 von 9 335 auf 9 038 zurückgegangen. Das entspricht einer Abnahme von ca. 3,2 %. Auch die Anzahl verletzter Fahrradfahrer (und Mitfahrer) ist in diesem Zeitraum von 9 394 auf 9 067 um ca. 3,4 % gesunken. In den ersten drei Quartalen des Jahres 2010 waren gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres ebenfalls deutliche Rückgänge zu verzeichnen. Die Zahl der Unfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrern ging um 19,5 % zurück, während die Anzahl der verletzten Radfahrer (und Mitfahrer) um ca. 19,8 % sank.

Die Bekämpfung des Fahrraddiebstahls ist seit mehreren Jahren stärker im Fokus der Polizeibehörden. Bekämpfungsstrategien und Schwerpunktaktionen haben im Jahr 2009 zu einem weiteren Rückgang von Fahrraddiebstählen auf etwa 50 000 Fälle (minus 3 352 Fälle) geführt, daneben konnte die Aufklärungsquote dieser aufklärungsungünstigen Delikte gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Für das Jahr 2010 zeichnet sich ein weiterer erheblicher Rückgang der Fallzahlen ab.

Landes- und bundesweite Präventionsmaßnahmen zielen darauf ab, Tatgelegenheiten zu reduzieren. In der deliktsbezogenen Öffentlichkeitsarbeit werden u. a. gezielte Hinweise zur geeigneten Fahrradsicherung gegeben. Darüber hinaus unterstützt die Polizei Codieraktionen von Dritten wie z. B. Versicherungen, Fahrradhändlern, dem ADFC oder der Verkehrswacht. Regelmäßige Kontrollen und die Verteilung von Fahrradpässen und Faltblättern z. B. in Schulen, vor Schwimmbädern oder Bahnhöfen, erhöhen die Sensibilität in der Bevölkerung.

In Abstimmung mit dem MW führt die Landesverkehrswacht Niedersachsen e. V. zahlreiche Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fahrradfahrern durch. Dabei werden zum einen Bundesprojekte niedersachsenweit umgesetzt, zum anderen entwickelt die Landesverkehrswacht eigene Konzepte, die über die örtlichen Verkehrswachten landesweit zum Einsatz gebracht werden. Beispielhaft sind zu nennen die Bundesprojekte „FahrRad ... aber sicher!“ und „Toter Winkel“, bei den niedersächsischen Projekten die Mobilitätserziehung und Radfahrausbildung im Kindergarten und Schule, Kurse für Frauen mit Migrationshintergrund, das Modellprojekt „Forum: Innovativ und verkehrssicher in Niedersachsen“ der Verkehrswacht Wolfsburg zur Reduzierung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrern sowie ein Fortbildungsangebot für Moderatoren zur Durchführung von Radfahrkursen für Senioren.

Die 2011 vom MW bereits in vierter Auflage herausgegebene Broschüre „Sicher auf dem Fahrrad“ richtet sich an Schülerinnen und Schüler der 3. bis 5. Klasse und gibt Hinweise zum verkehrssicheren Fahrrad und Verhalten im Straßenverkehr. Die Gesamtauflage seit Bestehen beträgt über 100 000 Exemplare. Die Broschüre ist anerkanntes Unterrichtsmaterial in der Verkehrserziehung vieler Schulen in Niedersachsen.

Im Jahr 2002 hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) die Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS 2002) herausgegeben. Im selben Jahr wurden diese vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für die Bundesfernstraßen und von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr für die Landesstraßen eingeführt. Auch bei Straßenplanungen Dritter, die die Belange der Straßenbauverwaltung betreffen, werden für die entsprechenden Planungsphasen grundsätzlich Sicherheitsaudits gefordert. Ziel ist eine noch stärkere Berücksichtigung der Verkehrssicherheit in den Planungsphasen Vorplanung,



Vorentwurf, Ausführungsentwurf und Verkehrsfreigabe (Auditphasen 1 bis 4). Um Unfallrisiken möglichst gering zu halten, werden in einem formalisierten Verfahren - dem Sicherheitsaudit - eventuelle Sicherheitsdefizite bei Straßenbaumaßnahmen, zu denen auch die Radwege bzw. Radverkehrsanlagen gehören, ermittelt. Die Durchführung des Sicherheitsaudits obliegt Auditoren, die hinsichtlich ihrer Qualifikation über vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen sowohl in Planung, Entwurf und Betrieb als auch in der Beurteilung der Verkehrssicherheit von Straßenverkehrsanlagen verfügen müssen.

Zu 4.5:

In der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr finden regelmäßig jährlich Schulungen der Planungs- und Entwurfsingenieure statt (in 2007 z. B. zu den Themen „Schutzstreifen“ und „Radwegebenutzungspflicht“, in 2009 zum Thema „Neuerungen zum Radverkehr - StVO und ERA 2009 -“, in 2010 zu Fragen der Führung von Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Flächen unter dem Aspekt der Barrierefreiheit). Zusätzlich werden in internen Fachgesprächen Neuerungen aus dem Bereich Fußgänger- und Radverkehr sowie der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bzw. der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) erörtert.

Darüber hinaus nutzen die Bediensteten die Möglichkeit der externen Fortbildung, u. a. durch den Besuch der VSVI-Seminare und der Seminare der Fahrradakademie (Deutsches Institut für Urbanistik). Letztere hat z. B. im März 2010 in Hannover im Auftrag der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung (SBV) zwei eintägige Fortbildungsveranstaltungen für die Bediensteten der SBV, der Polizei und der Kommunen durchgeführt. Anlass waren die im Herbst 2009 erfolgten Novellierungen der StVO und der VwV-StVO sowie der im Dezember 2010 erfolgten Veröffentlichung der neuen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der FGSV.

Ergänzend zu den gültigen Richtlinien und Empfehlungen werden als Hilfestellung bei der örtlichen Radverkehrsplanung den regionalen Geschäftsbereichen verschiedene Handreichungen zur Verfügung gestellt, zuletzt die Broschüre „Schutzstreifen in Ortsdurchfahrten“ (Januar 2007). Diese im Auftrag der SBV erarbeiteten Broschüren sollen auch als Informationsträger und gegebenenfalls auch als „Türöffner“ bei den betreffenden Trägern Öffentlicher Belange (Kommunen, Polizeidienststellen, Straßenverkehrsbehörden) dienen.