

umsteigen:
aufsteigen.



Fachbereich Verkehr

UMSTEIGEN: AUFSTEIGEN. HANDLUNGSKONZEPT RADVERKEHR 2026



Region
Hannover

Radverkehr in Hannover	3
Der Mensch im Mittelpunkt.....	4
Die Radfahr-Episode	5
Maßnahme 1: Radverkehr im Mobilnetzwerk	6
Maßnahme 2: Ausbau sicherer Radinfrastruktur	8
Maßnahme 3: Pflege und Erhalt Radinfrastruktur	10
Maßnahme 4: Schnellere Umsetzung Radinfrastruktur	12
Maßnahme 5: Servicepaket für Schulen, Unternehmen und Einkaufsstandorte.....	14
Maßnahme 6: Vom 1.000-Bügel-Programm zum Radfahr-Warehouse	16
Maßnahme 7: Aufwertung des Bike+Ride-Angebots	18
Maßnahme 8: Nahmobilitätskonzepte.....	20
Maßnahme 9: Fahrradoffensive für soziale Teilhabe	22
Maßnahme 10: Offensives Radfahr-Marketing.....	24
Maßnahme 11: Leihradsystem sprintRad	26



Seit der Verabschiedung des letzten Handlungskonzeptes Radverkehr der Region Hannover mit dem Titel »umsteigen: aufsteigen.« im Jahr 2015 hat sich die Fahrradwelt mit hoher Geschwindigkeit weitergedreht. Auf Bundesebene hat der Nationale Radverkehrsplan 3.0 seinen Vorgänger aus dem Jahr 2012 abgelöst. Im Jahr 2018 hat sich die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen gegründet. Die Jahre 2020 und 2021 hingen fest im Griff der weltweiten Corona-Pandemie. Die massiven Änderungen im Mobilitätsverhalten der Menschen normlisieren sich erst jetzt wieder.

Laut der Studie »Mobilität in Deutschland 2023« konnte der Radverkehr seinen Anteil am gesamten bundesweiten Verkehrsaufkommen halten. Unsere Region hat sogar zugelegt, und zwar von 16 Prozent im Jahr 2017 auf 18 Prozent im Jahr 2023. Das ist insbesondere der starken Zunahme in der Stadt Hannover zu verdanken, wohingegen der Radverkehr im Umland einen Rückgang um ein Prozent erlebt hat. In unserem im Jahr 2023 verabschiedeten Verkehrsentwicklungsplan 2035+ haben wir uns einen Radverkehrsanteil von 26% im Jahr 2035 zum Ziel gesetzt. Unser Strategie- und Handlungskonzept Verkehrssicherheit hat zudem eine Reduktion der Schwerverletzten und Getöteten im Verkehr insgesamt um 40% bis 2035 zum Ziel. Insbesondere die Unfallzahlen mit Radfahrenden sind aber weiterhin zu hoch.

Deshalb haben wir uns entschlossen, das Handlungskonzept Radverkehr auf den Prüfstand zu stellen und weiterzuentwickeln. Es ist ein kraftvolles Maßnahmenpaket entstanden, mit dem wir den Anteil des Radverkehrs in neue Höhen bringen und ihn gleichzeitig sicherer machen wollen.

RADVERKEHR IN DER REGION HANNOVER

Radverkehrsanteile nach Wegen laut »Mobilität in Deutschland« Vergleich 2023 (oben) zu 2017 (unten)

	Region Hannover	Landeshauptstadt Hannover	Umland
2017	16%	19%	14%
2023	18%	23%	13%
Ziele VEP 2035+	26%		

Wir wollen den Radverkehrsanteil in der Region Hannover weiter steigern.



DER MENSCH IM MITTELPUNKT

Wir haben bei der Neuaufstellung dieses Handlungskonzeptes konsequent den Blick aller Menschen eingenommen, die schon radfahren oder die wir für das Radfahren gewinnen wollen. Um Teilhabe an Mobilität zu ermöglichen und die Klimaschutzziele für eine auch künftig lebenswerte Region Hannover einhalten zu können, ist es unbedingt erforderlich, dass mehr Menschen mit dem Rad gut und gerne ihre Wege zurücklegen.

Das schlägt sich nicht zuletzt in den neu abgegrenzten Handlungsbereichen nieder. So streben wir an, dass mehr Ziele des Alltagslebens für den Radverkehr sicher und komfortabel erreichbar sind (Ziele aktivieren). Wir übernehmen Verantwortung dafür, dass mehr Wegeverbindungen für das Radfahren taugen (Wege qualifizieren). Wir helfen mit, mehr Menschen besser mit Kompetenz, Zubehör und Selbstvertrauen auszustatten (Nutzende entfesseln). Vor allem aber wollen wir die Handlungsfähigkeit der Akteur*innen in der Radverkehrsförderung – Region, Kommunen, Private – verbessern (Kräfte bündeln).

Die Maßnahmen des neuen Handlungskonzepts greifen bewährte Handlungsrezepte auf, etwa das sehr erfolgreiche 1.000-Bügel-Programm. Sie bringen aber auch neue Ansätze ein, allen voran den Ausbau des Mobilnetzwerkes zur regionalen Servicestelle für den Radverkehr. So wollen wir nicht nur manches aus dem alten Handlungskonzept weiterführen, sondern darüber hinaus zusätzliche Potenziale erschließen. Jede vierte Fahrt mit dem Auto ließe sich ohne Weiteres vermeiden. Machen wir gemeinsam aus einigen davon Radfahrten!

Die Handlungsbereiche und Maßnahmen im Überblick

Kräfte bündeln

- 1** Radverkehr im Mobilnetzwerk

Wege qualifizieren

- 2** Ausbau sicherer Radinfrastruktur
- 3** Pflege und Erhalt Radinfrastruktur
- 4** Schnellere Umsetzung Radinfrastruktur

Ziele aktivieren

- 5** Servicepaket für Schulen, Unternehmen und Einkaufsstandorte
- 6** Vom 1.000-Bügel-Programm zum Radfahr-Warehouse
- 7** Aufwertung des Bike+Ride-Angebotes
- 8** Nahmobilitätskonzepte

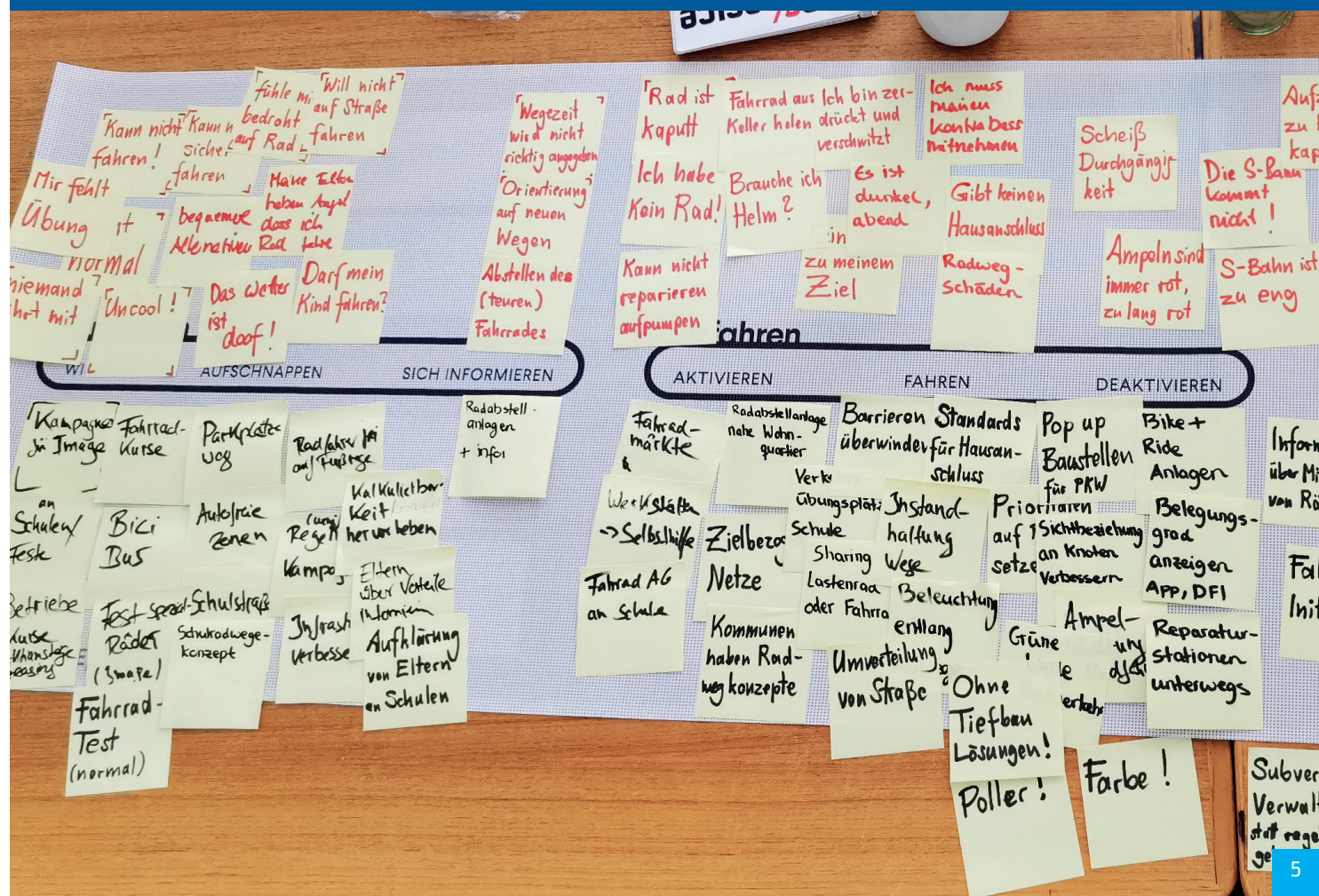
Nutzende entfesseln

- 9** Fahrradoffensive für soziale Teilhabe
- 10** Offensives Radfahr-Marketing
- 11** Leihradsystem sprintRad

DIE RADFAHR-EPISEDE

Gruppen, die mit der Radfahr-Episode arbeiten, simulieren im Geist das Radfahren von Haustür zu Haustür. Dabei decken sie nicht nur vielfältige Hemmnisse für das Radfahren in ihrem Zuständigkeitsgebiet auf, sondern produzieren auch schon bedarfsgenaue Lösungen. Das ermöglicht eine Radverkehrsförderung mit höherer Treffsicherheit und effizienterem Ressourceneinsatz. Zum Nachahmen empfohlen!

Arbeit an der Radfahr-Episode



1

Kräfte bündeln Radverkehr im Mobilnetzwerk

Wir wecken mit einer neuen, schlagkräftigen Struktur die Potenziale der Region. Wir bauen das Mobilnetzwerk zu einer regionalen Servicestelle für den Radverkehr aus, und zwar mithilfe

- eines Aufgabenkonzepts inkl. Methoden und Instrumenten für die künftige Arbeit im Schwerpunkt Radverkehr,
- der Verstetigung des Runden Tisches Radverkehr als Schnittstelle zu den Kommunen und
- eines Sofortprogramms für schnell umsetzbare und lohnende Maßnahmen durch das Mobilnetzwerk.

Die Ziele des Handlungskonzeptes Radverkehr können nur gemeinsam mit den Kommunen unter Einbeziehung weiterer Partner*innen erreicht werden. In der täglichen Arbeit zum Radverkehr entstehen immer wieder spezifische Fragen und Unsicherheiten, z.B. zu Fördermitteln, Zuständigkeiten oder zu technischen Herausforderungen, die zu einem Umsetzungshemmnis werden können. Um diesen alltäglichen Herausforderungen zu begegnen, wurde bereits 2017 das Mobilnetzwerk der Region Hannover gegründet.

Wir möchten den Kommunen über das Mobilnetzwerk der Region Hannover künftig mehr Unterstützung zum Thema Radverkehr bieten:

- Es werden konsistente und idealerweise serienmäßig verfügbare Beratungs- und Unterstützungsangebote für die Kommunen in der Region bereitgestellt, z.B. zu aktuellen Regelwerken und geltenden Vorschriften.
- Der Austausch und die Kooperation der Städte und Gemeinden und der Region in der Radverkehrsförderung wird im Rahmen des Runden Tisches Radverkehr verstetigt und gepflegt. Ergebnisse sollen über das Mobilnetzwerk geteilt werden.
- Die regionale Radverkehrsförderung wird gegenüber weiteren Play-

Handlungsfeld: Kräfte bündeln



ern, etwa Interessensverbänden, der Wirtschaft und der Landes- wie der Bundesregierung, offensiv vertreten.

- Thematische Inputs und Fördermittelangebote zum Thema Radverkehr werden ausgebaut. Hierbei sollen beispielsweise die verschiedenen Radverkehrsnetze abgestimmt und in die Radnetzdatenbank integriert werden. Gemeinsame Exkursionen können zusätzlich Impulse bringen und Vernetzung ermöglichen.
- Der Austausch zwischen den Kommunen zum Thema Radverkehr soll über das Mobilnetzwerk durch Arbeitsgruppen verstärkt werden.
- Die Programme zur integrierten Förderung des Radverkehrs werden im Mobilnetzwerk weitergeführt und mit Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (z.B. Modelvorhaben Tempo 30) zusammen gedacht. Dabei wird auch das Thema kindliche Mobilität mit aktiver und sicherer Schulmobilität stärker in den Fokus genommen.

Innerhalb des Mobilnetzwerks soll eine Servicestelle Radverkehr für die Kommunen entwickelt werden.

Vorhandene Ansätze

- Mobilnetzwerk
- Nahverkehrschecks mit Umsetzungsförderung
- Leuchturnprojekte mit Kommunen
- 1000-Bügel-Programm
- Fördermittelberatung

Akteur*innen

- Region Hannover (Fachbereich Verkehr)
- Radverkehrsexpertinnen und -experten
- Kommunen
- AGFK Niedersachsen/Bremen
- zivilgesellschaftliche Verbände (z.B. ADFC, VCD, Fuss e.V.)



Ein gutes Beispiel

AGFK Niedersachsen/Bremen

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V. (AGFK) unterstützt unter dem Motto Service-Netzwerk-Lobbyarbeit auf vielfältige Weise ihre Mitgliedskommunen.

Bei zahlreichen Veranstaltungen wie Fachtagungen und -konferenzen, Webinaren und Inhouseschulungen stehen der Austausch und die Wissensvermittlung im Vordergrund. Der AGFK-Newsdienst informiert über wichtige Entwicklungen, Änderungen bei Regelwerken und Gesetzen, neue Förderungen u.v.a.m. Publikationen wie der AGFK-Maßnahmenkatalog Radverkehr helfen bei der Umsetzung vor Ort.

Für die AGFK touren preisgekrönte Poetry-Slam-Künstlerinnen und -Künstler bei »Poetry-Slam trifft Stadtradeln« durch das Land. Die AGFK verleiht Fuß- und Radverkehrszählgeräte, bietet ein Kommunikationspaket zu Fahrradstraßen, gemeinsamen Wegen für den Fuß- und Radverkehr sowie für landwirtschaftliche Wege.

<https://www.agfk-niedersachsen.de/>

2

Wege qualifizieren Ausbau sicherer Radinfrastruktur

Wir setzen den Neubau der Radverkehrsinfrastruktur fort, bauen den Bestand weiter aus und sorgen für ein durchgängiges Netz mit einem hohen Maß an Sicherheit, Qualität und Komfort. Dafür planen wir

- **Schliessung von Netzlücken im Vorrangnetz Alltagsradverkehr,**
- **Bau machbarer Velorouten mit Beleuchtung**
- **Umsetzung einer Wegweisung am Freizeit- und Alltagsnetz**
- **Beratung und Planung für andere Baulastträger*innen**
- **Fortschreibung des Vorrangnetzes Alltagsradverkehr und der Prioritätenliste**

Eine zukunftsfähige, sichere und komfortable Infrastruktur ist aus unserer Sicht die wichtigste Stellschraube der Radverkehrsförderung. Auf Grundlage des Vorrangnetzes für den Alltagsradverkehr wurden in den vergangenen Jahren viele Maßnahmen in Baulast der Region Hannover geplant und umgesetzt, mit großem Einsatz von Personal und Finanzen. Neue Netzelemente, wie besonders hochwertige Velorouten auf wichtigen tangentialen und radialen Verbindungen, werden sukzessive ins Netz aufgenommen, wodurch das Aufgabenfeld erweitert wird. Die Planung aus einer Hand wird durch unterschiedliche Zuständigkeit erschwert.

In den letzten Jahren haben sich zudem wichtige Rahmenbedingungen geändert. Die Elektromobilität im Radverkehr erleichtert das Radfahren auch über längere Strecken. Der Boom bei Lastenfahrrädern ermöglicht den Transport von Gepäck und Einkäufen und ermöglicht einen komfortablen und sicheren Transport von Kindern. Wir möchten bei der Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur die Nutzenden stärker in den Mittelpunkt stellen. Eine vermehrte Fahrradnutzung kann sich nur einstellen, wenn die Infrastruktur von den Menschen akzeptiert wird. Die Infrastruktur muss objektiv sicher sein und zudem von den Radfahrenden als sicher empfunden werden.

Handlungsfeld: Wege qualifizieren



Unser Ziel bleibt ein lückenloses und qualitativ hochwertiges Radverkehrsnetz. Dazu wollen wir die verschiedenen Netze besser miteinander verknüpfen und integriert betrachten, Verbindungen verstärkt baulasträgerübergreifend denken und Qualitätskriterien flächendeckend anwenden und auch im Bestand berücksichtigen. Ein erster Schritt ist die gemeinsame Betrachtung der regionalen und kommunalen Freizeit- und Alltagsnetze für eine integrierte Beschilderung. Eine darauf aufbauende Radnetzdatenbank nutzen wir als Datengrundlage.

Wir schließen Netzlücken in eigener Baulast und bauen wichtige Verbindungen mit besonders hohen Standards als Velorouten aus. Bei der Planung ist es wichtig, dass Maßnahmen priorisiert werden, die umsetzbar und finanzierbar sind. Die Regionskommunen werden durch uns beratend unterstützt, dort wo es möglich ist, treiben wir Planung und Ausbau gemeinsam voran. An einer Strategie zur Nutzung landwirtschaftlicher Wege im Radwegenetz soll weitergearbeitet werden. Die Prüfung der Reduktion von Höchstgeschwindigkeiten kann die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur sicherer machen. Hierbei greifen wir auf Instrumente des Mobilnetzwerks (Maßnahme 1) zurück und prüfen, ob wir sinnvolle Angebote über das Radfahr-Warehouse (Maßnahme 3) bereitstellen können. Über ein Netz aus Dauverzählstellen und über die per Tracking in der Fahrrad-App gewonnenen Daten

erhalten wir einen Eindruck, wie unsere Wege genutzt werden.

Vorhandene Ansätze

- Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr mit diversen umgesetzten Maßnahmen
- Prioritätenliste Baumaßnahmen an Kreisstraßen
- Radverkehrsnetze der Kommunen
- Freizeitwegenetz FAHRRADREGION
- Machbarkeitsuntersuchungen radialer und tangentialer Velorouten
- Handbuch Straßenbaumaßnahmen
- Austauschformate wie Runder Tisch Radverkehr und interne Radverkehrsgruppe
- Unfallanalyse mit Hinweisen auf notwendige Baumaßnahmen
- Modellversuch Tempo 30

Akteur*innen

- Region Hannover
- Kommunen
- andere Baulastträger*innen



Ein gutes Beispiel

Kanalradweg Münster

Die Kanalpromenade Münster ist ein preisgekröntes Beispiel für moderne Radverkehrsplanung in Deutschland. Entlang des Dortmund-Ems-Kanals wurde ein bestehender Betriebsweg zu einer hochwertigen Rad- und Fußverkehrsachse ausgebaut. Auf einer Länge von rund 27 Kilometern – davon 22 Kilometer bereits fertiggestellt – entstand eine durchgängige, kreuzungsfreie Verbindung, die sowohl für den Alltags- als auch den Freizeitverkehr attraktiv ist.

Die Maßnahmen umfassten eine Verbreiterung des Weges auf bis zu vier Meter sowie eine Asphaltierung, die hohen Fahrkomfort und geringen Rollwiderstand bietet. Ergänzt wurde dies durch eine adaptive LED-Beleuchtung, die sich bei Bewegung einschaltet und bis zu 70 Prozent Energie spart. Diese Beleuchtung trägt erheblich zur Sicherheit bei und führte in den dunklen Monaten zu einem deutlichen Anstieg der Radnutzung.

Die Kanalpromenade ist vollständig in das städtische Veloroutennetz integriert und soll perspektivisch in die umliegenden Kreise verlängert werden, um eine regionale Radverkehrsachse zu schaffen. Das Projekt wurde in nur drei Jahren umgesetzt, kostete rund 11 Millionen Euro und entstand in Kooperation zwischen der Stadt Münster, dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt, dem Bund und dem Land NRW (Beispiel auch für Maßnahme 8).

<https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad/kanalpromenade>

3

Wege qualifizieren Pflege und Erhalt Radinfrastruktur

Gut gepflegte und sicher befahrbare Radwege – nur so bleibt Radfahren attraktiv. Wir engagieren uns für eine ganzjährig nutzbare Radinfrastruktur mit

- einer Radnetzdatenbank (siehe Maßnahme 8)
- Standards und Verfahren und
- Checklisten und Beratung

Die Länge des ausgebauten Netzes im Regionsgebiet nimmt durch die Aktivitäten der Region Hannover stetig zu. Neue Netzelemente wie Velorouten werden sukzessive ins Netz aufgenommen. Die Elektromobilität im Radverkehr erhöht die Reisegeschwindigkeiten. Lastenfahrräder benötigen mehr Platz. Die Allwettertauglichkeit rückt in den Vordergrund.

Hieraus entstehen neue Herausforderungen, denn die Radwegeinfrastruktur muss instandgehalten werden, Instandhaltungszyklen müssen den hochwertigen Wegen genügen und der Betrieb wird zunehmend wichtiger. Zum Aufgabenfeld der Instandhaltung kommt der Betrieb der Radwegeinfrastruktur hinzu. Nicht geräumte Radwege sind ebenso ein Ärgernis wie Ampeln, die nur träge bei Bedarf auf grün schalten.

Die Kontrollzyklen und -mechanismen richten sich an der Baulast und den Belangen des Kfz-Verkehrs aus. Die Anforderungen des Radverkehrs weichen hiervon ab. Die Beschaffenheit der Wege, die Lage im Seitenraum und die Fahrzeuge bedürfen einer anderen Betrachtungsweise. Laub auf den Wegen oder der seitliche Bewuchs stellen für den Radverkehr eine deutlich größere Gefahr dar als für den Autoverkehr. Der Komfort, die Sicherheit und die hohe Qualität, die wir im Bereich

Handlungsfeld: Wege qualifizieren



des Neubaus unserer Radwegeinfrastruktur anstreben, sollen auch im Betrieb der Infrastruktur Anwendung finden.

Unser Ziel ist die kontinuierliche Kontrolle und Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur in eigener Baulast und auch dort, wo die Verkehrssicherungspflicht übernommen wurde. Wir stellen einen reibungslosen und komfortablen Betrieb vom Grünschnitt bis zum Winterdienst sicher. Wir stimmen entsprechende Standards und Verfahren zwischen verschiedenen Zuständigkeiten ab. So möchten wir erreichen, dass die Standards in der gesamten Region Anwendung finden.

Die Radnetzdatenbank bildet hierfür eine wichtige Grundlage. Die Datenbank ermöglicht eine Übersicht über die Infrastruktur und deren Zustand. Mängelmeldungen können integriert werden. GIS-basierte Systeme ermöglichen die systematische Analyse von Erreichbarkeiten und Reisezeiten, die Untersuchung von Unfällen und Unfalldaten. Hieraus können Instandhaltungsprogramme abgeleitet, Winterdienstpläne erstellt und Ausbaumaßnahmen ersichtlich werden.

Eine gemeinsame Planung mit den Kommunen wird ermöglicht. Hierzu gehört auch die Definition von gemeinsamen Standards und Verfah-

ren. Der Umfang reicht von der Beschilderung/Wegweisung über die Beleuchtung und den Winterdienst bis zum Grünschnitt. Wir erstellen Checklisten, mit denen die Standards überprüft werden können – entweder vor Ort oder später mit Hilfe der Datenbank.

Wir statten unsere Straßenmeistereien mit entsprechendem Personal, Geräten und Maschinen aus. Über Kooperationsverträge finden wir sinnvolle Regelungen zwischen Kommunen und Region für die Instandhaltung und den Betrieb. Wir erstellen einen Winterdienstplan und sorgen dafür, dass die Velorouten vollständig geräumt werden.

Wir entwickeln Nahmobilitätschecks und stellen diese als Angebot an die Kommunen über die Servicestelle Radverkehr zur Verfügung (Maßnahme 1 und Maßnahme 5). Die Dokumentation der Checks und deren Umsetzung wird in die Datenbank integriert.



Vorhandene Ansätze

- flächendeckende Radverkehrsnetze (liegen vor)
- Ideen und Grundlagen des Handlungskonzepts 2015
- umfassende Unfallanalyse (aktuell durchgeführt)
- Handbuch Straßenbaumaßnahmen Region Hannover
- Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) alle fünf Jahre für alle Kreisstraßen und Radwege
- Meldeplattform Radar beim STADTRADELN von Kommunen nutzbar

Akteur*innen

- Region Hannover
- Kommunen

Ein gutes Beispiel

Winterdienst auf Radwegen

In Kopenhagen, wo im Winter ein Radwege-Hauptnetz schon seit vielen Jahren geräumt wird, nutzen 80% der Radfahrenden ihr Rad auch bei Schnee und Eis. Im Gegensatz hierzu nutzen in Deutschland 61% der Menschen ihr Fahrrad im Winter grundsätzlich nicht.

In Städten mit schlechter Radwegeinfrastruktur kann der Rückgang der täglichen Radverkehrsmenge bei Regen, Wind oder Kälte bis zu 30 % betragen. Bei guter Radwegeinfrastruktur liegt der Rückgang bei nur 5-10%.

<https://www.bauhof-leiter.de/winterdienst-auf-radwegen/>

4

Wege qualifizieren Schnellere Umsetzung Radinfrastruktur

Um den Radverkehr schneller auf die Straße zu bekommen, wollen wir auch schneller in die Umsetzung kommen. Dafür arbeiten wir künftig mit

- einer Radnetzdatenbank
- einer Umsetzungsstrategie
- vermehrter externer Projektsteuerung
- einem Change-Management

Es gibt keine gesicherten Zahlen zu Planungshemmnissen, zeitlichen Verzögerungen, ausbleibenden Investitionen oder konkreten Kostensteigerungen, die den Ausbau der Radwegeinfrastruktur betreffen. Expertenschätzungen gehen aber davon aus, dass in den nächsten Jahren in Deutschland rund 10 bis 30 Milliarden Euro durch fehlende Synergien und schlechte Koordination im Straßenbau verloren gehen. Auch der zeitliche Faktor ist bedeutend: Planung, Genehmigung und Gerichtsverfahren dauern erheblich länger als der eigentliche Bau.

Eine zukunftsfähige, sichere und komfortable Infrastruktur ist aus unserer Sicht die wichtigste Stellschraube der Radverkehrsförderung. Es existieren unterschiedliche Hemmnisse, die eine schnelle Umsetzung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung erschweren:

- Unterschiedliche Zuständigkeiten, fehlende Flächen oder die Belange des Naturschutzes erschweren oder verlangsamen in vielen Fällen den Neu- und Ausbau der Radwegeinfrastruktur.
- Radverkehrsnetze als Grundlage einer jeden Infrastrukturplanung werden durch unterschiedliche Akteur*innen geplant, und zwar von der Region Hannover selbst, von den Kommunen oder von Tourismusorganisationen. Zeitraubende Abstimmungsprozesse sind notwendig, damit die Netze kompatibel zueinander bleiben.

Heatmap der Region Hannover, Bike Citizens App



- Maßnahmen zum Ausbau der Radinfrastruktur werden in Abhängigkeiten von den Radnetzhierarchien erarbeitet. Die Umsetzung der Radinfrastruktur richtet sich in Deutschland aber nach der Straßenbaulast und nicht nach den Radverkehrsnetzen, weshalb Abstimmungsprozesse notwendig werden. Auch die Strukturen innerhalb der Verwaltungen bauen historisch bedingt auf den Erfordernissen des Straßennetzes auf. Hierdurch sind unterschiedliche Fachbereiche zu beteiligen – ebenfalls eine Herausforderung für die Planung und Umsetzung.

Abstimmungsprozesse, die zu Beginn jeder Maßnahme stehen, möchten wir erleichtern und damit beschleunigen, indem wir eine einheitliche Radnetzdatenbank erstellen. Alle Akteur*innen in der Verkehrsplanung innerhalb der Region sollen damit Zugriff auf Radnetze und Maßnahmen erhalten – unabhängig von persönlichen Abstimmungsterminen. Planungsrelevante Vorgaben in Form unserer Ausbaustandards möchten wir frühzeitig mit allen Fachabteilungen abstimmen und gemeinsam festlegen. Wir möchten verhindern, dass Hemmnisse erst im Planungsprozess auftreten.

Planen und bauen aus einer Hand, gelöst von der Straßenbaulast, die auf den Netzen des Kfz-Verkehrs beruht, ist dabei ein anzustrebendes



Ziel. Bereits im Handlungskonzept 2015 aufgeführt hat es an seiner Bedeutung nicht verloren. Um dies zu ermöglichen, erarbeiten wir ein Planungshandbuch, welches Orientierung für eine baulastträgerübergreifende Umsetzung bietet. Insbesondere eine Strategie für die Integration landwirtschaftlich genutzter Wege in das Radverkehrsnetz ist dabei wichtig.

Wir ermöglichen dazu eine gute Personalausstattung und wollen zudem verstärkt auf externe Projektsteuerung zurückgreifen.

Bei jeder baulichen Maßnahme im Straßennetz innerhalb der Region Hannover soll einfach, unkompliziert und pragmatisch eine Prüfung hinsichtlich einer Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur stattfinden. So möchten wir Synergien bei Planung, Bau und Kosten optimal nutzen. Kapazitäten und Gelder, die wir so einsparen, möchten wir wiederum in den Radverkehr investieren.

Vorhandene Ansätze

- integriertes Wegweisungsnetz der regionalen Naherholung
- Datenbank Vorrangnetz Alltagsradverkehr
- Radwegkataster Niedersachsen
- kommunale Radnetze und Infrastrukturdaten
- öffentlich vorliegende Daten über das Straßen- und Wegenetz
- über die Fahrrad App erhobene Daten zu Wegeverbindungen im Radverkehr (siehe Abbildung Heatmap S.20).

Akteur*innen

- Region Hannover
- Kommunen

Ein gutes Beispiel

Muldentalradweg

Der Zweckverband Muldentalradweg wurde 2006 durch die Städte Aue und Eibenstock sowie die Gemeinden Löbnitz, Zschorlau, Bockau und Lauter-Bernsbach gegründet, um einen Radweg zu planen, zu bauen, zu betreiben und zu unterhalten. Der Zweckverband übernahm die Projektkoordination zwischen den Kommunen, beantragte und verwaltete Fördermittel (z. B. aus EU- und Landesprogrammen) und war für die Planung und Ausschreibung von Bauleistungen zuständig. Nach Fertigstellung übernahm der Zweckverband den Betrieb und die Pflege des Radwegs.

<https://www.mulderadweg.info/>

5

Ziele aktivieren Servicepaket für Standorte

Wir ertüchtigen sukzessive immer mehr Ziele für das Radfahren. Damit denken wir den Radverkehr künftig nicht nur bis zum Hausanschluss, sondern unterstützen insbesondere publikumsreiche Standorte wie Schulen, Unternehmen, Geschosswohnungsbau und Shopping-Einrichtungen mit

- der Analyse der Standorte
- der Entwicklung von Standards
- der Entwicklung von Serviceleistungen
- und der aktiven Beratung und Planung.

Den Menschen in den Vordergrund zu stellen und die Voraussetzungen für ein sicheres und komfortables Radfahren über die gesamte Wegekette zu denken, ist der neue Ansatz des Handlungskonzeptes. In der Realität enden Radwege häufig an Grundstücksgrenzen, sodass z.B. an Supermärkten die Radfahrenden zwischen Einkaufswagen, parkenden Autos und Zufußgehenden zur Fahrradabstellanlage navigieren müssen. Dies birgt Sicherheitsrisiken und führt zu Unsicherheitsgefühlen. Zwar sind Fahrradabstellanlagen oft vorhanden, jedoch fehlen meist Überdachungen, und das Verladen von Einkäufen zwischen Einkaufswagen und Fahrrad gestaltet sich schwierig. Bereits mitgebrachte Einkäufe sind zudem nicht ausreichend gesichert, und Helme, Kindersitze oder weiteres Zubehör müssen am Fahrrad verbleiben.

Der Supermarkt ist ein Beispiel, welches sich auf Schulen, Kindergärten, Freizeitziele und Unternehmen in der Region übertragen lässt. Kleinigkeiten können für die Nutzung oder Nichtnutzung des Fahrrads entscheidend sein. Fahrradwege, Abstellanlagen, Serviceeinrichtungen: Die Grundlagen liegen dabei alle vor. An der Umsetzung oder der Nutzung vor Ort scheitert es oftmals.

Wir möchten helfen, die Ziele für das Radfahren zu ertüchtigen und die Voraussetzungen zu schaffen, dass das Fahrrad seine Vorteile auch

Handlungsfeld: Ziele aktivieren



ausspielen kann. Wir möchten Hemmnisse untersuchen und durch gezielte Angebote und Beratungen dabei helfen diese abzubauen.

- Sicher bis zur Abstellanlage: Wir möchten, dass eine sichere Radverkehrsinfrastruktur nicht an der Grundstücksgrenze aufhört, sondern dass der Zielpunkt komfortabel und sicher erreicht werden kann.
- Wir möchten eine Integration von weiteren Serviceleistungen fördern: Steckdosen, Reparaturstationen, Material, etc.
- Die Abstellanlagen müssen passen: Lastenfahrräder, Kinderräder, Anhänger, Kurzzeitparker und langfristiges Abstellen. So individuell wie die jeweiligen Bedürfnisse sollen auch die Abstellanlagen sein.
- Umkleiden, Duschen, Trocknungsräume: Wir möchten aufzeigen, dass auch solche Lösungen essenziell für eine vermehrte Fahrradnutzung sind.
- Wir möchten Fahrradfreundlichkeit zertifizieren und öffentlichkeitswirksam bewerben.
- Wir regen an, fahrradrelevante Festsetzungen in Bebauungsplänen zu machen.

Die Region Hannover als wichtige Arbeitgeberin und die Kommunen als zentrale Partner*innen sollen als Vorbilder vorangehen. So strebt die Region Hannover an, sich vom ADFC als fahrradfreundliche Arbeit-

geberin zertifizieren zu lassen. Auf diese Weise möchten wir eigene Best-Practice Beispiele schaffen.

Aufbauend auf dem Wettbewerb ›Fahrradfreundlicher Arbeitgeber‹ werden analoge Auszeichnungen für andere Einrichtungen und Organisationen, wie z.B. ›Fahrradfreundliche Schule‹ oder ›Fahrradfreundlicher Supermarkt‹ eingeführt.

Vorhandene Ansätze

- Einzelhandelskonzepte, Mobilitätskonzepte oder Schulwegplanungen
- movidu-Netzwerk (Schulen)
- Fahrrad-App mit Kampagnen für Schulen und Unternehmen
- Wettbewerb fahrradfreundliche Arbeitgeber von Stadt und Region Hannover

Akteur*innen

- Region Hannover (Fachbereich Verkehr Mobilnetzwerk)
- Kommunen
- Wirtschaftsförderung
- movidu-Netzwerk
- Schulen/ Unternehmen/ Supermärkte/ Wohnbauträger, etc.



Ein gutes Beispiel

Supermarkt ›Irma‹ in Islands Brygge, Kopenhagen

Direkte Anbindung an Fahrradwege: Der Supermarkt liegt direkt an einem der ›Cykelsuperstier‹ (Fahrrad-Schnellwege), die das Umland mit der Innenstadt verbinden. Die Wege sind breit, baulich getrennt und gut beleuchtet, so dass auch Lastenräder und Familien sicher fahren können. Breite Rampen, keine Bordsteinkanten, automatische Türen – ideal für Familien mit Kindern oder größere Einkäufe.

Großzügige Fahrradparkplätze: Vor dem Eingang gibt es überdachte, beleuchtete Fahrradstellplätze – auch für Lastenräder. Die Stellplätze sind nah am Eingang, barrierefrei und mit Werkzeugstationen ausgestattet.

Click & Collect für Radfahrende: Kund*innen können online bestellen und ihre Einkäufe per Fahrrad abholen. Es gibt eine eigene Abholstation für Radfahrende, die ohne Absteigen erreichbar ist.

6

Ziele aktivieren

Vom 1.000-Bügel-Programm zum Radfahr-Warehouse

Das 1.000-Bügel-Programm hat uns den großen Unterstützungsbedarf der Städte und Gemeinden bei den Details gezeigt. Dem kommen wir in Zukunft noch stärker entgegen, und zwar indem wir

- **das 1.000-Bügel-Programm modernisieren und um weitere Angebote ergänzen**
- **ein Analysetool implementieren**
- **und ein digitales Warehouse errichten.**

Das 1.000-Bügel-Programm der Region Hannover ist ein voller Erfolg. Im Rahmen des Programms beschafft die Region jährlich mindestens 1.000 Anlehnbügel zum sicheren Abstellen von Fahrrädern und verteilt diese je nach Bedarf vor Ort an die Kommunen. Ein einfacher und unkomplizierter Antrag reicht aus. Die Kommunen müssen sich nur noch um den Einbau der Bügel kümmern. Außerdem reduziert die Bestellung von Fahrradbügeln in großer Stückzahl die Stückkosten. Radverkehrsförderung: Unkompliziert, einfach und effektiv!

Der inhaltliche Austausch zum Programm erfolgt in der Regel über den Runden Tisch Radverkehr, über den jedoch nicht alle Akteur*innen und Kommunen regelmäßig erreicht werden. Es fehlen daher gesammelte Informationen über den genauen Einsatzort der Bügel sowie über potenziell weitere Ausstattungsmerkmale der Standorte und Auslastungszahlen. Solche Informationen sind wichtig, um ein erfolgreiches Produkt zu verbessern und weiterzuentwickeln.

Die vorgesehene Möglichkeit, dass auch Unternehmen, Geschäfte, Vereine, etc. das Programm nutzen, wurde bisher kaum genutzt.

Wir möchten uns auf dem Erfolg des 1.000-Bügel-Programms nicht ausruhen, sondern das Angebot ausbauen. Wir möchten die Ziele für

Handlungsfeld: Ziele aktivieren



das Radfahren ertüchtigen und die Voraussetzungen schaffen, damit das Fahrrad seine Vorteile voll ausspielen kann. Hochwertige Abstellmöglichkeiten sind ein wichtiger Baustein, um die Fahrradnutzung voranzubringen. Wir möchten uns dabei nicht nur auf das Fahrradparken beschränken, sondern die Angebotspalette auf weitere Elemente ausdehnen. Auf diese Weise tragen wir dazu bei, dass auch innovative Ausstattungsmerkmale zügig in der Region bekannt werden und in der Fläche Anwendung finden können.

Durch die gemeinsame Beschaffung der Produkte möchten wir Kosten einsparen. Auf diese Weise kann mit jedem einzelnen Euro mehr erreicht werden, als wenn alle für sich aktiv werden.

Das Ziel, neben den Kommunen auch weitere Akteur*innen und Zielgruppen anzusprechen, wollen wir erneut aufnehmen und diesbezüglich proaktiv werden. Wir möchten mit dem Angebot auch gezielt Investor*innen und Immobilienentwickler*innen adressieren, indem wir für autoarme (Wohn-)Baukonzepte Unterstützung anbieten.

Das Antragssystem möchten wir digitalisieren. Das Programm möchten wir zudem sichtbarer machen. Die Elemente könnten daher in einem Corporate Design der Region, verbunden mit Elementen der

Kommunen/Akteure versehen werden. Aber auch hier gilt: Es soll einfach und kostengünstig bleiben.

Vorhandene Ansätze

- kommunale Radverkehrskonzepte
- Runder Tisch Radverkehr als Abstimmungsformat
- 1.000-Bügel-Programm
- Verleih mobiler Fahrradbügel
- Parklet-Programm

Akteur*innen

- Region Hannover (Mobilnetzwerk und Fachbereich Verkehr)
- Kommunen
- ggf. Unternehmen



Ein gutes Beispiel

Stadt-Terrassen

Bei den Stadt-Terrassen (Nordrhein-Westfalen) handelt es sich um eine temporäre Umnutzung von öffentlichen Flächen, etwa Parkplätze, die für einige Wochen in »Terrassen« umgewandelt werden. Es kommen beispielsweise Mobiliar, Blumenbeete, Sitzgelegenheiten, Podeste, etc. zum Einsatz. Die Flächen können modular und damit sehr vielseitig genutzt werden.

Ziel ist die Erprobung alternativer Nutzungsmöglichkeiten von versiegelten Verkehrsflächen. Der modulare Aufbau ermöglicht es, verschiedene Raumaufteilungen, Nutzungen und Gestaltungsoptionen zu testen. Man will herausfinden, wie Menschen diese nutzen würden, wenn sie Aufenthaltsqualität statt Parkraum bieten würden.

<https://zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/schwerpunkte/nahmobilitaet/stadt-terrassen>

7

Ziele aktivieren

Aufwertung des Bike+Ride-Angebots

Bei längeren Strecken kann die Kombination von Fahrrad und ÖPNV eine attraktive Wegeketten sein. Wir werten deshalb das Bike+Ride-Angebot auf durch

- Ausbau nach den im Bike+Ride-Konzept definierten Standards und Prioritäten
- finanzielle und beratende Unterstützung für Kommunen bei der DB Bike+Ride Offensive
- weiterhin regionsweit kostenfrei nutzbare B+R-Anlagen
- Digitalisierung und regionsweite Vereinheitlichung des Zugangssystems
- Einrichtung von Mobilpunkten mit weiteren Serviceangeboten, z.B. an wichtigen Bahnhöfen
- Prüfung der Ausstattung mit vollautomatischen Fahrradtürmen an wichtigen Knotenpunkten

Bike+Ride — das ist DIE Kombination von Fahrrad und ÖPNV. Perfekt für diejenigen, die nicht in kurzer Entfernung zur nächsten oder am besten geeigneten Haltestelle wohnen oder arbeiten. Der Einzugsradius der Haltestellen vergrößert sich durch das Fahrrad erheblich, längere Strecken lassen sich so entspannt und kostengünstig zurücklegen.

Damit noch mehr Menschen das Angebot annehmen, bedarf es jedoch ausreichend gut zugänglicher, komfortabler und sicherer Abstellanlagen an den Haltestellen. Daran arbeiten wir seit vielen Jahren und werden die Anzahl und Qualität von unterschiedlichen Abstellmöglichkeiten kontinuierlich erhöhen. Wir errichten dafür freistehende oder überdachte Fahrradbügel sowie abschließbare Sammelgaragen an den Haltepunkten im Regionsgebiet.

Wir messen dem Thema Fahrradparken im Kontext nachhaltiger Mobilität eine hohe Bedeutung bei. Durch den gezielten Ausbau und die qualitative Aufwertung von Bike+Ride-Anlagen (B+R) soll die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) verbessert werden. Insbesondere an den S-Bahn-Haltepunkten und an wichtigen Stadtbahn-(End)Haltestellen tragen B+R-Anlagen entscheidend zur Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds bei.

Handlungsfeld: Ziele aktivieren



Ziel der Region Hannover ist es, B+R-Anlagen regionsweit mit einem einheitlichen, elektronischen Buchungs- und Zugangssystem auszustatten, das eine sichere, komfortable und flexible Nutzung der Fahrradabstellplätze sowohl für spontane Buchungen als auch für längere Zeiträume ermöglicht. Bestehende Anlagen werden von nun an mit dem neuen System nachrüstet.

Mobilpunkte dienen der flexiblen Nutzung von verschiedenen Verkehrsangeboten und der Förderung der multi- und intermodalen Mobilitätsdienstleistungen. Wir fördern die Errichtung von attraktiven Verknüpfungspunkten mit regionalem Wiedererkennungswert, hoher Nutzer*innenfreundlichkeit und erleichtertem Zugang. Dabei soll u.a. die Verknüpfung vom Fahrrad auf den ÖPNV durch geeignete Infrastruktur (z.B. B+R-Anlagen) und weitere attraktivitätssteigernde Services wie bspw. Fahrradservicestationen und Sharing-Angebote im Fokus stehen.

Vorhandene Ansätze

- Bike+Ride-Konzept
- Modellanlagen B+R 2.0
- vollautomatische Fahrradabstellanlage (Fahrradturm) in Wunstorf
- Datenbank Haltestellen Informationssystem
- Mobilpunktkonzept

Akteur*innen

- Region Hannover (Fachbereich Verkehr)
- Kommunen
- DB



8

Ziele aktivieren Nahmobilitätskonzepte

Ob Schulen, Unternehmen, Supermärkte, Quartiere oder Wohnanlagen: Oft fehlt es an einem sicheren und komfortablen Anschluss an das Radverkehrsnetz. Wir unterstützen die Städte und Gemeinden, diesen herzustellen oder zu verbessern und zwar mit

- Quartiersentwicklung
- individuellen Nahmobilitätschecks
- Schulwegplänen
- Informationen zu Richtlinien und Forschungsergebnissen
- der individuellen Beratung durch das Mobilnetzwerk (Maßnahme 1).

In der Region Hannover gibt es zahlreiche leistungsstarke Radwegeverbindungen und stellenweise gut ausgebaute Radverkehrsnetze, sowohl innerorts als auch außerorts. Velorouten sollen als Premiumverbindungen dem schnellen, komfortablen und bevorrechtigten Fahren mit dem Fahrrad dienen, Netze auf Gemeinde- und Stadtteilebene sichern Erreichbarkeit

Wir möchten den Kommunen dabei helfen, die ›letzte Meile‹, also die Verbindung zwischen vorhandenem Radverkehrsnetz und den Zielpunkten, optimal zu gestalten. Hierzu sind individuelle Lösungen notwendig, denn die Anforderungen unterscheiden sich je nach Zielgruppe und örtlichen Rahmenbedingungen stark.

Wir können nicht allein aktiv werden, da das Straßen- und Wegenetz, welches die Zielpunkte anbindet, in der Regel in der Baulast der Kommunen liegt. Daher ist es das Ziel, vorwiegend beratend tätig zu werden: gemeinsam Schwachstellen aufdecken, gemeinsam ein Anforderungsprofil erarbeiten und gemeinsam Lösungen finden. Wir unterstützen mit Fachwissen, Erfahrung und bringen Akteur*innen mit ähnlichen Problemen zusammen. Wir zeigen anhand von Musterbeispielen, wie eine Umsetzung erfolgreich sein kann.

Handlungsfeld: Ziele aktivieren



Wir entwickeln Checks, mit deren Hilfe Kommunen gemeinsam mit der Region Problemstellen identifizieren können. Die Checks werden an bestimmten Rahmenbedingungen (Schulen, Quartiere, Wohngebiete) ausgerichtet, damit Örtlichkeiten und Zielgruppen berücksichtigt werden. Wir identifizieren auf Basis unserer Radnetzdatenbank mögliche Schwachstellen in der Region, die ein hohes Potential für den Radverkehr aufweisen, und treten im Rahmen des Mobilnetzwerkes aktiv mit den Kommunen in Kontakt. Wir unterstützen bei der Umsetzung auch mit finanzieller Förderung und helfen bei der Entwicklung von Schulwegplänen.

Wir stellen Informationen zu Richtlinien, gesetzlichen Rahmenbedingungen und Forschungsergebnissen systematisch und regionsbezogen zusammen. Themenfelder, die einer entsprechenden Querschnittsbetrachtung bedürfen, sind z.B. »kindgerechte (Rad-)Infrastruktur«, rechtssichere Umsetzung bei der Schaffung von Fahrradstraßen und Schulstraßen oder die Umsetzbarkeit von modalen Filtern. Wir wollen auch die Zusammenarbeit mit den Verkehrsbehörden ausbauen z.B. über den Runden Tisch Verkehrsbehörden.

Auch Kommunen, die keinen Check oder Maßnahmenempfehlungen benötigen, können auf ein Beratungsangebot der Servicestelle Rad-

verkehr (Maßnahme 1) zurückgreifen, in dessen Rahmen z.B. Konzepte oder Maßnahmen in Hinblick auf zielgruppenspezifische Radverkehrsfreundlichkeit untersucht werden.

Vorhandene Ansätze

- kommunale Radverkehrskonzepte
- Runder Tisch Radverkehr als Abstimmungsformat
- Mobilnetzwerk mit Nahmobilitätschecks und Fußverkehrschecks
- Leitfaden Mobil im neuen Quartier
- Runder Tisch Verkehrsbehörden
- Förderprogramm Querungshilfen

Akteur*innen

- Region Hannover (Fachbereich Verkehr und Mobilnetzwerk)
- Kommunen
- AGFK Niedersachsen/Bremen
- Schulen/ Unternehmen/ Supermärkte/ Wohnbauträger, etc.



Ein gutes Beispiel

Schulzonen

Schulzonen sind eine wichtige Maßnahme für die Erhöhung der Schulwegsicherheit und einer der Bausteine der bezirklichen Fußverkehrsstrategie »Xhain beruhigt sich.« im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg.

Maßnahmen: Dauerhafte Entfernung von parkenden Autos an Kreuzungen, Installation von Fahrradständern zur Sichtverbesserung. Ziel: Erhöhung der Sicherheit für Kinder beim Überqueren der Straße.

Ergebnis: Mehr Platz für Fuß- und Radverkehr, bessere Sichtbeziehungen, erhöhte Schulwegsicherheit, weniger Unfälle, mehr Raum für Fußgänger*innen und Radfahrende, erhöhte Aufenthaltsqualität im Straßenraum, allgemeine Beruhigung des Verkehrs.

Da insbesondere Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr zum Radfahren den Gehweg benutzen müssen, kommt die Verbesserung der Gehwege hier auch dem Radverkehr zugute.

<https://www.xhain-beruhigt.berlin/>

9

Nutzende entfesseln Fahrradoffensive für soziale Teilhabe

Nicht alle Menschen in der Region haben gleichermaßen Zugang zum Radfahren. Wir wollen gezielt Lust aufs Radfahren machen, Hürden abbauen, Menschen aufs Rad bringen und den Zugang zu Fahrrädern verbessern. Dazu vermitteln wir

- **Fahrradlernkurse im Bedarfsfall**
- **die günstige Versorgung mit Rädern**
- **eine kostengünstige Reparatur**
- **Angebote zum Radfahren für Menschen mit Beeinträchtigung**
- **Radfahrkurse für Schulen (movidu)**
- **das Förderprogramm ›Selbst schrauben und abstauben‹ für Selbsthilfwerkstätten**

Im Rahmen des Forschungsprojekts ›Social2Mobility‹ wurden bereits Maßnahmen entwickelt, die langfristig zur Stärkung der sozialen Teilhabe armutsgefährdeter Personen in der Region Hannover beitragen und das Fahrrad zu einem sicheren, zuverlässigen und ganzjährigen Alltagsbegleiter für Menschen mit geringem Einkommen machen. Um die Kosten für Mobilität tragen zu können, muss in dieser Zielgruppe oft bei Lebensmitteln oder Freizeitaktivitäten gespart werden; mit negativen Auswirkungen auf die Teilhabe in verschiedenen Lebensbereichen. Die Ergebnisse des Forschungsprojekts zeigen explizit, dass Kinder aus armutsbedrohten Familien später das Radfahren lernen als Kinder aus finanziell bessergestellten Familien.

Wir bauen auf diese Erkenntnisse auf und rufen eine Fahrradoffensive ins Leben. Ziel ist es, verletzlischen Gruppen Fahrradmobilität zu ermöglichen, um Alltagsmobilität und soziale Teilhaben in der Region zu sichern. Um dieses Ziel zu erreichen, bauen wir bestehende Angebote aus und schaffen neue Angebote, die Wissen und Fähigkeiten zum Radfahren vermitteln und die preiswerte Versorgung der Zielgruppen mit den benötigten Fahrrädern ermöglichen. Wir koordinieren dazu verschiedene Bausteine und lassen diese durch qualifizierte Anbieter*innen in verschiedenen Leuchtturmkommunen umsetzen. Die Zielgruppen sollen Fähigkeiten zum Fahren/Reparieren erlernen und

Handlungsfeld: Nutzende entfesseln



Fahrpraxis sammeln, gleichzeitig soll auch eine Versorgung mit Rädern sichergestellt und ein kostengünstiges Reparaturangebot geschaffen werden.

Wir möchten es den Regionskommunen so leicht wie möglich machen, diese Angebote nachzuahmen. Damit es nicht bei Leuchtturmprojekten bleibt, sondern ein lebendiges Netz aus Nachahmer*innen entsteht, bieten wir konkrete Handreichungen und Fördermittelberatung an. Wir wollen unsere Kommunen inspirieren, alle Menschen zum Radfahren einzuladen.

Vorhandene Ansätze

- Projekt Social2Mobility
- Förderprogramm ›Selbst Schrauben und Abstauben‹
- Angebote für Fahrradkurse im movidu-Netzwerk

Akteur*innen

- Region Hannover (Mobilnetzwerk und Fachbereich Verkehr)
- movidu-Netzwerk
- Leuchtturmkommunen
- lokale Fahrradinitiativen
- soziale Einrichtungen



10

Nutzende entfesseln Offensives Radfahr-Marketing

Wir sorgen für einen Bewusstseinswandel zugunsten des Radfahrens, indem wir künftig das Radfahren offensiv als machbare, vorteilhafte und emotional befriedigende Handlungsweise im Bewusstsein der Menschen in der Region platzieren und zwar durch

- eine Optimierung der vorhandenen Marketing-Materialien und -Kanäle
- Veranstaltungen und Marketing im Rahmen des STADTRADELN-Wettbewerbs
- die Einrichtung einer zentralen Webseite zum Thema Radfahren

Obwohl wir seit der ersten Auflage des Handlungskonzepts Radverkehr im Jahr 2015 viel zur Förderung des Radverkehrs unternehmen, spiegelt sich dies nicht in steigenden Nutzungszahlen wider. Stattdessen sank der Radverkehrsanteil vor allem im Umland (siehe Einleitung auf Seite 3). Doch bereits der Nationale Radverkehrsplan 2020 empfahl ein Budget von einem Euro pro Einwohner und Jahr für nicht-investive Maßnahmen, darunter auch die Kommunikation. Zum Vergleich: Die Automobilindustrie lässt sich das Marketing in Deutschland jährlich 25 Euro pro Bundesbürger kosten.

Wir engagieren uns für ein offensives Radfahr-Marketing. Wir richten uns dabei nach den Prinzipien des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), das der Fahrradkommunikation die folgenden drei Aufgaben zuschreibt:

- die Attraktivität der Angebote für das Radfahren – Infrastruktur, Services, Informationen – offensiv zu präsentieren
- den Zielgruppen die benötigten Informationen und Kenntnisse zu vermitteln
- die soziale Norm zugunsten des Radfahrens zu beeinflussen, das Radfahren in der Einstellung der Menschen also zur Normalität werden zu lassen

Handlungsfeld: Nutzende entfesseln



Wir nutzen die jährliche Aktion STADTRADELN mit dem bereits jetzt vielfältigen Rahmenprogramm für neue Ansätze zur Ansprache verschiedener Zielgruppen z.B. über einen stärkeren Fokus auf das Stadtradeln.

Wir stellen eine Fahrrad App bereit, die auf lokale Bedürfnisse angepasst ist und mit Gamification-Ansätzen verschiedene Zielgruppen zum Fahrradfahren motiviert (z.B. Campus Radeln, Bike2School, International Cycling Competition).

Wir sichten die vorhandenen Kommunikationsmaterialien und -aktionen in der Region und ordnen sie strategisch. Materialien und Aktionen, die sich ähneln, führen wir zusammen. Wo wir thematische Lücken finden, prüfen wir eine Ergänzung der Materialien und Aktionen. Materialien mit älteren Informationsständen aktualisieren wir. Dabei gehen wir von den folgenden drei Zielgruppensegmenten aus:

- Akteur*innen der Radverkehrsförderung: Sie wollen wir insbesondere über Standards und die aktuelle Rechtslage sowie Fördermittel und -programme der Radverkehrsförderung informieren.
- Einrichtungen mit Radverkehr (Schulen, Unternehmen, größere Einzelhandelsgeschäfte, etc.): Ihnen gegenüber wollen wir die Möglich-

keiten und den Nutzen einer einladenden Bevorzugung von radfahrenden Gästen, Kunden, Mitarbeitenden, Schülerinnen und Schülern, etc. kommunizieren sowie Informationen über Fördermittel oder -programme vermitteln.

- Verbraucherinnen und Verbraucher: Ihnen wollen wir das Bewusstsein vom Radfahren als machbare, vorteilhafte und emotional befriedigende Handlungsweise vermitteln sowie die notwendigen Informationen und Kenntnisse, beispielsweise über Verhaltensregeln und Serviceangebote.

Dabei bietet es sich an, insbesondere ›Umbruchsituationen‹ (wie Wohnort- oder Job- oder Schulwechsel) im Leben der Menschen in den Fokus zu nehmen.

Wir prüfen darüber hinaus die Erweiterung der bereits vorhandenen Webseite umsteigenaufsteigen.de zum zentralen regionalen Informationsportal in Bezug auf das Thema Radfahren, das neben Touren- und Ausflugstipps per Fahrrad auch alle Materialien sowie darüber hinaus Aktivitäten (etwa STADTRADELN), News, Termine, Infos zu Baumaßnahmen und Baustellen sowie Wissenswertes bieten könnte.

vorhandene Ansätze

- <https://umsteigenaufsteigen.de/>: Hiermit besteht bereits eine Webseiten-Infrastruktur, die wir als Ausgangspunkt für ein neues Webportal nutzen.
- Teilnahme am Wettbewerb STADTRADELN
- Routen und Materialien für die Naherholung auf hannover.de
- Fahrrad-App mit Kampagnen

Akteur*innen

- Region Hannover (Mobilnetzwerk und Fachbereich Verkehr)
- Kommunen
- Verbände
- ggf. Medienpartner*innen

Ein gutes Beispiel

Initiative RadKULTUR

Die Initiative RadKULTUR Baden-Württemberg bietet den Kommunen und den Unternehmen im Bundesland einen Pool an Materialien und Aktionen aus einem Guss: von der Plakatvorlage über umfangreiche Materialien zum Wettbewerb Stadtradeln bis zum Fahrrad-Servicepunkt und zum Fahrrad-Sicherheitscheck. Zentrale Schnittstelle ist dabei die Webseite radkultur-bw.de. Die stellt Infos über die Materialien, eine Buchungsplattform und ein Themenmagazin Radverkehr (›RadRedaktion‹) bereit. Die Initiative RadKULTUR betreibt aber zusätzlich auch eine Servicestelle, an die die adressierten Kommunen und Unternehmen sich bei Fragen wenden können.



11

Nutzende entfesseln Leihradsystem sprintRad

Ob als Ergänzung zum ÖPNV oder aus anderen Gründen, manchmal ist kein eigenes Fahrrad verfügbar. Wir schließen diese Lücke mit unserem Mietradsystem und bieten

- **30 Minuten kostenfreie Nutzung für ÜSTRA Abonnent*innen (inkl. Deutschlandticket) und Studierende**
- **Erweiterung der Angebotsfläche und**
- **komfortable Buchung in geplanter intermodaler ÜSTRA-App.**

Wir haben, wie im VEP Aktionsprogramm Verkehrswende empfohlen, im Verkehrsverbund ÜSTRA ein Mietradsystem etabliert, um den Einzugsbereich von Haltestellen des ÖPNV zu erweitern und damit das ÖPNV Angebot zu verbessern.

Die Fahrradverfügbarkeit wird dadurch nicht nur auf der letzten Meile erhöht.

Aktuell sind 1.000 Mieträder an etwa 400 virtuellen Hubs in der Landeshauptstadt Hannover buchbar.

Nicht nur ÜSTRA- und Deutschlandticket-Abonent*innen bekommen 30 Freiminuten, auch Studierende an hannoverschen Hochschulen und der Universität profitieren von diesem Angebot. So liegen alle TOP-Hubs rund um die Leibniz-Universität. Das Angebot wird insbesondere auf Strecken mit weniger als drei Kilometern innerhalb von 15 Minuten gut angenommen. Wir wollen es daher fortführen und prüfen eine Ausweitung, um noch mehr Nutzenden den Zugang zu Fahrrädern zu ermöglichen. In der Kommune Ronnenberg wurde dafür zunächst ein Test mit 100 Rädern gestartet. Wir wollen zudem die Möglichkeit einer Erweiterung um Lastenräder und Pedelecs prüfen.

Handlungsfeld: Nutzende entfesseln



Das Leihradssystem kann zudem die Notwendigkeit reduzieren, Fahrräder in den Zügen mitzunehmen, wodurch die begrenzten Platzkapazitäten entlastet werden. Eine Buchung der Mieträder soll perspektivisch über die ÜSTRA-App ermöglicht werden, die auch direkt intermodale Wegeketten vorschlägt. Auch für andere Anbieter*innen wollen wir gute Rahmenbedingungen schaffen.

Vorhandene Ansätze

- sprintRad Mietradsystem

Akteur*innen

- ÜSTRA
- Kommunen

Glossar

Mobilnetzwerk in der Region Hannover

Initiative in der Region Hannover (Fachbereich Verkehr) zur Vernetzung von Projekten, Akteur*innen und Ideen für umweltfreundliche und sichere Mobilität. Ziel ist es, Verkehrssicherheit zu erhöhen, Verkehrstote zu reduzieren sowie nachhaltige Mobilitätsformen wie Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV zu stärken.

1.000-Bügel-Programm

Fahrradbügel-Förderprogramm seit 2015: jährlich stellt die Region 1.000 Fahrradanhlehnbügel kostenfrei zur Verfügung (Kommunen zahlen Aufbau). Ziel: sichere und verdichtete Abstellmöglichkeiten fördern, Diebstahl reduzieren und Gehwege von Fahrrädern freihalten.

Runder Tisch Radverkehr

Fachforum für Radverkehrsfragen, trifft sich regelmäßig mit Behörden, Kommunen, Verbänden (u.a. ADFC, BUND), um Vernetzung und Austausch zu ermöglichen und gemeinsame Infrastrukturprojekte, Planungen und Sicherheitsmaßnahmen zu koordinieren – etwa zur Velorouten-Entwicklung oder Unfallschwerpunkten.

movidu-Netzwerk

Netzwerk zu nachhaltiger Mobilität im Schulumfeld: Kooperation der Region Hannover, Klimaschutzagentur und Landesamt für Schule. Bietet Mobilitätsbildung an Schulen (Rad, Bus, Bahn, zu Fuß) durch Lehrmaterialien, Verkehrssicherheitskurse, Schulwegpläne u.v.m.

DB Bike+Ride-Offensive

Bundesweites Förderprogramm von Deutscher Bahn und dem Bundesministerium (NKL) zur Schaffung von Fahrradstellplätzen an Bahnhö-

fen. Kommunen erhalten Flächen, Unterstützung bei Flächenauswahl, Planung, Montage; Finanzierung über Kommunalrichtlinie meist mit 70 % Bundesförderung für Bike+Ride-Anlagen (Bügel, Sammelschließanlagen, Doppelstockparker).

AGFK Niedersachsen Bremen

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Niedersachsen und Bremen mit rund 100 Mitgliedskommunen. Unterstützt die Radverkehrsentwicklung durch Zertifizierungen, Fachtagungen, Förderung von Best-Practices, Kommunikationsstrategien, Zählgeräte-Ausleihe u.v.m.

Förderprogramm ›Selbst schrauben und abstauben‹

Förderlinie der Region (Fachbereich Verkehr), unterstützt lokale, nicht-kommerzielle Initiativen (z. B. Vereine, Schulen, Werkstätten) mit bis zu 1.000 € zur (angeleiteten) Fahrrad-Selbstreparatur: Werkzeug, Kurse, Öffnung von Werkstätten, Kooperationen mit Schulen und Jugendzentren. Gefördert durch die Sparkasse Hannover.

STADTRADELN Wettbewerb

Seit 2013 nimmt die Region Hannover am bundesweiten Klimaschutz-Wettbewerb ›STADTRADELN‹ (Klima-Bündnis) teil. Bürger*innen bilden Teams und radeln 21 Tage klimafreundlich zur Arbeit, Schule oder in der Freizeit – um CO₂ zu sparen und Preise zu gewinnen. Teilnehmende Kommunen wie Region und Städte sammeln Kilometer und treten in Rankings an.

Veloroute

Wichtige radiale und tangentielle Radverbindungen im Radnetz der Region Hannover anknüpfend an das Netz der Landeshauptstadt Hannover mit einem hohen Qualitätsstandard, der ein komfortables, zügiges und sicheres Radfahren ermöglicht.



**Region
Hannover**

IMPRESSUM

REGION HANNOVER
DER REGIONSPRÄSIDENT
FACHBEREICH VERKEHR
86.04 Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement
Hildesheimer Str. 18
30169 Hannover

Abbildungen

Florian Arp (Seite 26)
Frieder Bleyl (Seite 23 unten rechts)
Bike Citizens (Seite 12, 25 unten)
Hans-Christian Edelmann (Seite 17 oben)
Moritz Engbers (Seite 23 oben links)
freepik.com (Seiten 9 oben, 11 unten, 13, 15 unten, 21 oben, 22, 23 unten links)
Landeshauptstadt Hannover (Seite 9 unten)
Region Hannover (Seiten 11 oben, 16)
Claus Kirsch (Seiten 8, 10)
Moritz Peters (Seiten 5, 6, 7, 15 oben, 21 unten, 23 oben rechts)
Detlef Rehbock (Seite 17 unten)
Johannes P. Reimann (Seite 4)
Henning Scheffen (Seiten 1, 20)
Ines Schiermann (Seiten 2/3, 18, 24, 25 oben)
Iris Terzka (Seite 19)
Sina Wenning (Seite 14)

Konzept und Gestaltung

ikoono: Dipl.-Geogr. Johannes P. Reimann

Text

Mobildenker GmbH: Dipl.-Ing. Matthias Reintjes
ikoono: Dipl.-Geogr. Johannes P. Reimann
Region Hannover: Dipl.-Ing. Klaus Geschwinder,
Dipl.-Ing. Arch. Hans-Christian Edelmann, Dr. Helene Grenzebach,
Dipl.-Geogr. Sina Wenning

Druck und Umschlag

Region Hannover, Team Servicehub Gestaltung und Digitaldruck
Stand: Mai 2026