Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.

BUND Region Hannover
Geschäftsstelle
Goebenstraße 3a
30161 Hannover
Tel. 0511 660093

info@bund-region-hannover.de
www.bund-region-hannover.de

9. Februar 2026

BUND Region Hannover
Goebenstraße 3a | 30161 Hannover

Sina Wenning

Region Hannover
Fachbereich Verkehr
86.04 Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement

Hildesheimer Str. 18
30169 Hannover

Stellungnahme des BUND Region Hannover zur „Neuaufstellung Handlungskonzept Radverkehr“ vom 27.01.2026

Sehr geehrte Frau Wenning,

der BUND Region Hannover bedankt sich für die Möglichkeit, zum Entwurf der Neuaufstellung des Handlungskonzeptes Radverkehr Stellung zu nehmen.

Aus Sicht des BUND setzt der Entwurf einen klaren und fachlich überzeugenden Rahmen für die weitere Radverkehrsförderung in der Region Hannover. Positiv hervorzuheben sind insbesondere die strukturierende Gliederung in vier Handlungsbereiche mit elf priorisierten Maßnahmenpaketen, der stringente Bezug zu den Zielen des VEP 2035+ sowie die sichtbare Lernkurve aus dem HaKo 2015, insbesondere im Hinblick auf die bislang unzureichende Evaluation. Ebenso begrüßt der BUND den starken Fokus auf Evidenz: Das eigenständige Monitoring- und Evaluationskonzept mit Unterscheidung von Wirkungs- und Prozessevaluation, Vorher-/Nachher-Betrachtung und Zielgruppenfokus sowie beispielhaften Befragungsdesigns schafft eine solide Grundlage, um Wirkungen künftig systematisch zu erfassen. Schließlich wird ausdrücklich anerkannt, dass das Konzept die Radverkehrsförderung umsetzungsorientiert denkt, indem es Servicestellenstrukturen, Datenbanken sowie Fragen von Betrieb und Winterdienst deutlich über die reine Infrastrukturplanung hinaus adressiert.

Im weiteren Verlauf der Stellungnahme konzentriert sich der BUND Region Hannover auf ausgewählte übergeordnete Aspekte sowie auf Hinweise zu den priorisierten Maßnahmenpaketen. Maßstab ist dabei, wie konsequent der Entwurf zu einer deutlichen Steigerung des Radverkehrsanteils, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Stärkung eines sozial gerechten und klimaorientierten Mobilitätssystems in der Region Hannover beiträgt.

Aus Sicht des BUND liegen zentrale Defizite des Entwurfs weniger in der Frage, welche Themen adressiert werden, sondern wie konkret die Umsetzung ausgestaltet werden soll. Erforderlich ist ein deutlich stärker ausdifferenziertes System von Zielgrößen, Zuständigkei-

ten und Prozessen. Für jedes Maßnahmenpaket sollte ein SMART hinterlegtes Zieltableau mit Basiswert, Zielwerten für 2028, 2030 und 2035, die jeweils angewandte Messmethode sowie ein klar definierter Datentakt beschrieben werden. Nur so lässt sich nachvollziehbar prüfen, ob Maßnahmen wie „Radverkehr deutlich steigern“ oder „schneller umsetzen“ tatsächlich erreicht werden.

Ergänzend ist ein systematisches Risiko- und Hemmnismanagement pro Maßnahmenpaket erforderlich. Die im Entwurf benannten Hemmnisse – etwa der erhöhte Abstimmungsbedarf zwischen verschiedenen Akteuren – müssen in einem Risikoregister mit konkreten Gegenmaßnahmen, klaren Zuständigkeiten, definierten Eskalationswegen und einem „kritischen Pfad“ je Paket aufgegriffen werden. Darüber hinaus fehlt eine ausgearbeitete Wirkungsbrücke zwischen den Maßnahmenpaketen und dem Modal-Split-Ziel.

Für zentrale Pakete sollte eine explizite Wirkungskette dargestellt werden, die die erwarteten Zusammenhänge zwischen den geplanten Outputs (z. B. Kilometerausbau geschützter Infrastruktur), Änderungen im Verhalten der Nutzenden und dem erwarteten Beitrag zum Modal Shift beschreibt. Für ausgewählte Schlüsselpakete sollte zusätzlich eine quantitative Impact-Pfad-Abschätzung mit Bandbreiten für den Beitrag zum Radverkehrsanteil bis 2035 erfolgen.

Klärungsbedarf besteht zudem hinsichtlich der Rolle der Landeshauptstadt Hannover: Es sollte erläutert werden, warum sie im Konzept an mehreren Stellen nicht in die Betrachtung einbezogen wurde und wie dennoch eine konsistente, regionsweite Radverkehrsstrategie gewährleistet wird.

Ebenso ist aus Sicht des BUND zu beschreiben, welche konkreten Schritte nach der politischen Freigabe des Handlungskonzeptes folgen und wie das HaKo mit weiteren Konzepten (z. B. SUMP) verknüpft wird, um Doppelstrukturen zu vermeiden und Synergien zu nutzen.

Besondere Aufmerksamkeit verdient die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Im Entwurf werden wichtige Aspekte benannt, sie werden jedoch noch nicht konsequent in verbindliche Instrumente und Standards überführt. Aus Sicht des BUND ist erforderlich, dass die Region alle regulatorischen Möglichkeiten ausschöpft, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den nichtmotorisierten Verkehr sowie den öffentlichen Verkehr zu fördern. Dazu gehören die konsequente Nutzung der straßenverkehrsrechtlichen Spielräume zugunsten von Tempo-Reduktion, Vorrang für Fuß- und Radverkehr sowie konsequente Kontrollen. Ergänzend sollte ein verbindlicher Sicherheitsstandard in Form eines Designhandbuchs für Radverkehrsinfrastruktur in der Region verankert werden. Dieser Standard muss klare, messbare KPIs enthalten, etwa Zielgrößen für die Reduktion von Unfallzahlen mit Radbeteiligung, Mindestquoten für Sicherheitsaudits und Verkehrsschauen, sowie verbindliche Zeitpläne für deren Umsetzung. Zudem ist eine systematische, regelmäßig aktualisierte Unfallanalyse zu verankern, ergänzt um flächendeckende Verkehrsschauen und Sicherheitsaudits, wie sie u. a. im Rahmen von RASt-/ERA-konformen Verfahren empfohlen werden. Prioritär sollten besonders gefährliche Strecken und Knotenpunkte identifiziert und mit einem eigenen Maßnahmenprogramm hinterlegt werden. Schließlich regt der BUND an, einen dauerhaften, interdisziplinär besetzten Arbeitskreis zur Erhöhung der Verkehrssicherheit einzurichten, der die Umsetzung der Sicher-

heitsmaßnahmen begleitet, die Wirksamkeit bewertet und regelmäßig über Fortschritte berichtet.

Über die im Konzept bereits angelegten Inhalte hinaus hält es der BUND für erforderlich, ein zusätzliches Kapitel zur Initiierung und Förderung von Modellvorhaben zur City-Logistik auf der letzten Meile aufzunehmen, insbesondere unter Nutzung von Lastenrädern und anderen nichtmotorisierten Transportformen. Die Region sollte die Kommunen aktiv dabei unterstützen, logistische Mikro-Hubs, Lieferzonen für Lastenräder und alternative Zustellkonzepte im Rahmen von Pilotprojekten zu erproben und auszuweiten.

Ergänzend sollte ein Programm für die Umsetzung einfacher, kurzfristig realisierbarer Maßnahmen mit hohem Potenzial für den Radverkehr und damit für den Klimaschutz aufgesetzt werden. Hierzu zählen beispielsweise temporäre Poller- und Markierungslösungen, die schnelle Verbesserungen für den Radverkehr ermöglichen und zugleich Evidenz für dauerhafte Umbauten liefern. Ein solches Programm sollte mit klaren Zielen, standardisierten Bausteinen und einer schnellen Förder- und Genehmigungslogik unterlegt werden.

1 – Kräfte bündeln – Radverkehr im Mobilnetzwerk

Der BUND begrüßt ausdrücklich, dass das Mobilnetzwerk zu einer Servicestelle für den Radverkehr ausgebaut werden soll und die Region damit eine zentrale Rolle in der Unterstützung der Kommunen übernimmt. Aus Sicht des BUND sollte die Servicestelle zusätzliche Aufgaben übernehmen, um die kommunale Radverkehrsförderung stärker zu verzahnen. Wichtig ist, dass die Servicestelle systematisch zwischen den Kommunen vermittelt und eine kommunenübergreifende Radverkehrsführung aktiv koordiniert. Die Servicestelle sollte dafür sorgen, dass die Radverkehrsnetze über Gemeindegrenzen hinweg abgestimmt geplant und umgesetzt werden, um Brüche in der Führung zu vermeiden. Ebenso sollte die Servicestelle die Abstimmung mit den Nachbarregionen übernehmen, damit regionale Routen an die Radverkehrsnetze angrenzender Landkreise und Städte nahtlos angebunden werden. Darüber hinaus ist es aus Sicht des BUND erforderlich, dass die Servicestelle die Kommunen aktiv hinsichtlich der technischen Regelwerke und geltenden Vorschriften berät und ihnen bei der Anwendung von ERA, RASt, RIN und weiteren einschlägigen Regelwerken Orientierung bietet.

Offen bleibt im Entwurf, wie Rollen und Entscheidungskompetenzen im Rahmen der Servicestelle konkret ausgestaltet werden. Es besteht Klärungsbedarf, wer in der Region welche Maßnahmen priorisiert, wer über die Genehmigung von projektrelevanten Schritten entscheidet und wer die Verantwortung für die Datenqualität in den vorgesehenen Datenbanken trägt.

Zur Stärkung der Steuerungsfähigkeit sollte die Region für jedes Maßnahmenpaket eine klare Rollenverteilung definieren, etwa entlang einer RACI-Logik, und einen Lenkungskreis einrichten, in dem neben der Region auch Kommunen, ÜSTRA, AGFK und weitere zentrale Akteure vertreten sind. Ebenso ist zu prüfen, ob für diese Aufgaben zusätzliches Personal erforderlich ist und wie entsprechende Kapazitäten bereitgestellt werden können.

Ergänzend sollte die Region die Qualität der kommunalen Radverkehrskonzepte systematisch bewerten. Eine Bewertung der Qualität der Konzepte, insbesondere im Hinblick auf Netzabdeckung, Priorisierung, Sicherheitsstandards und Umsetzungsstand, ist erforderlich, um gezielt unterstützen und Lücken schließen zu können.

2 – Ziele aktivieren – Servicepaket für Schulen, Unternehmen und Einkaufsstandorte sowie den Geschosswohnungsbau

Der BUND unterstützt die Zielrichtung, die Fahrradfreundlichkeit von Schulen, Unternehmen, Einkaufsstandorten und Wohnquartieren systematisch zu verbessern. Im Entwurf heißt es, die Region möchte eine Integration von weiteren Serviceleistungen wie Steckdosen, Reparaturstationen und Material fördern. Hier besteht Klärungsbedarf, was „fördern" konkret bedeutet. Aus Sicht des BUND sollte die Region klar benennen, auf welche Weise sie diese Serviceleistungen fördert – etwa durch finanzielle Unterstützung, durch Bereitstellung von Standards und Musterausschreibungen oder durch gezielte Beratung bei Planung und Betrieb. Ebenso ist es aus Sicht des BUND erforderlich, dass Abstellanlagen nicht nur an ausgewählten Standorten verbessert werden, sondern flächendeckend vorhanden sind. Die Region sollte deshalb darauf hinwirken, dass alle relevanten Ziele des Alltags- und Freizeitverkehrs im gesamten Regionsgebiet mit ausreichend dimensionierten und qualitätsvollen Abstellanlagen ausgestattet werden.

Positiv ist, dass die Region Fahrradfreundlichkeit zertifizieren und öffentlichkeitswirksam bewerben möchte. Hier stellt sich die Frage, nach welchen Kriterien diese Zertifizierung erfolgen soll. Aus Sicht des BUND ist zu klären, ob die Region die Kriterien der AGFK zugrunde legt oder ein eigenes, kompatibles Kriterienraster entwickelt.

Ergänzend sollte die Region prüfen, welche Anpassungen in der Bauordnung erforderlich sind, um fahrradrelevante Anforderungen – insbesondere zur Sicherung von Stellplätzen für Fahrräder und Lastenräder – verbindlich festzuschreiben.

Die Region sollte darauf hinwirken, dass die Kommunen in Bebauungsplänen systematisch fahrradrelevante Festsetzungen treffen, insbesondere zur vorrangigen Anbindung von Rad- und Fußverkehr an zentrale Einrichtungen wie Einkaufszentren, Schulen und größere Wohnanlagen. Um die Umsetzung zu erleichtern, sollte die Region den Kommunen Textbausteine für Bebauungspläne bereitstellen, Muster-Satzungsteile für Stellplatzsatzungen zum Fahrradstellplatzangebot zur Verfügung stellen und Muster-Mobilitätskonzepte als Nebenbestimmungen für Bebauungspläne entwickeln. Im Entwurf ist eine Standortanalyse zur Ermittlung von Standorten mit hohem Förderungspotential vorgesehen. Aus Sicht des BUND reicht es nicht aus, lediglich Standorte mit besonders hohem Potential zu identifizieren. Erforderlich ist, dass alle notwendigen Standorte und deren Ausstattungsbedarf systematisch ermittelt werden, um eine flächendeckende Versorgung sicherzustellen. Die Kommunen müssen die Standorte vor Ort ermitteln, und die Region sollte sie dabei unterstützen, einheitliche Kriterien und Erfassungsstandards anzuwenden.

Im digitalen Bereich ist festzustellen, dass die bisherige Bike-Citizens-App eine zu geringe Reichweite besitzt. Aus Sicht des BUND sollte die Region eine Mobilitäts-App anstreben, die alle Mobilitätsmodi und Anwendungsfälle integriert. Diese App sollte ein intermodales Start-Ziel-Routing bereitstellen und Möglichkeiten zur Mitnahme im ÖPNV, zur Vorreservierung von Fahrradabstellplätzen, Mietradsystemen, Lastenradverleih und Carsharing-Angeboten integrieren.

Ergänzend sollte die Region darauf hinwirken, dass alle Kommunen ein Schulwegenetz auch für das Fahrradfahren aufstellen und konsequent umsetzen. Dies umfasst die systematische Planung sicherer, kindgerechter Verbindungen, deren bauliche Umsetzung sowie eine regelmäßige Überprüfung und Fortschreibung.

3 – Ziele aktivieren – Vom 1.000 Bügel-Programm zum Radfahr-Warehouse

Der BUND begrüßt, dass das erfolgreiche 1.000-Bügel-Programm weiterentwickelt werden soll. Aus Sicht des BUND sollte das geplante „Radfahr-Warehouse“ neben physischen Produkten auch eine umfassende Rechts-Toolbox bereitstellen. Im Warehouse sollten Musterdokumente wie Musterverfügungen, Checklisten und Stellungnahmen ebenso verfügbar sein wie Mustersatzungen, die Kommunen und andere Akteure direkt in ihre Verfahren übernehmen können.

Die geplante Datenbank zu den eingesetzten Elementen sollte darüber hinaus auch Diebstahlereignisse erfassen, um Erkenntnisse zur Wirksamkeit verschiedener Abstelllösungen und zur Sicherheitslage an unterschiedlichen Standorten zu gewinnen.

Im Entwurf ist vorgesehen, die Produktpalette mittelfristig zu erweitern. Hier ist aus Sicht des BUND eine zeitliche Konkretisierung erforderlich. Die Region sollte angeben, bis wann neue Produktlinien – etwa für Lastenräder, Pop-up-Elemente oder temporäre Abstellanlagen – entwickelt und im Warehouse verfügbar sein sollen.

4 – Ziele aktivieren – Aufwertung von Bike-and-Ride Angeboten

Der BUND unterstützt die geplante qualitative Aufwertung von Bike-and-Ride-Angeboten ausdrücklich.

Im praktischen Betrieb ist derzeit bei der S-Bahn häufig intransparent, welches Ticket für die Fahrradmitnahme benötigt wird. Aus Sicht des BUND ist es erforderlich, dass die Region gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen für eine klare, einheitliche und gut kommunizierte Regelung sorgt und die Informationen dazu leicht verständlich in den Systemen der ÜSTRA und an den Haltestellen verfügbar macht.

Ergänzend sollte die Region ein Konzept zur Vorreservierung von Fahrradstellplätzen in S-Bahnen entwickeln.

Positiv bewertet der BUND die Ansätze zur Verknüpfung mit dem ÖPNV; ergänzend sollte die Region die Nutzung von Falträdern in Kombination mit dem ÖPNV gezielt fördern, da Falträder in vielen Systemen als Gepäck gelten und damit Kapazitäten schonen. Hier kann auf existierende Beispiele – etwa im Rahmen von Kampagnen wie „entspannt zur Arbeit“ – zurückgegriffen werden.

Für den Zugang zu B+R-Anlagen und weiteren Services ist es aus Sicht des BUND entscheidend, dass der Zugang so einfach wie möglich gestaltet wird. Die Region sollte daher die Integration der Zugangssysteme in bestehende Apps wie die der ÜSTRA, Bike Citizens und den niedersächsischen „Fahrplaner“ vorantreiben, um Nutzerinnen und Nutzern eine einheitliche digitale Infrastruktur anzubieten.

5 – Ziele aktivieren – Entwicklung von NahRADmobilitätskonzepte

Der BUND begrüßt den Ansatz, die „letzte Meile“ zwischen Radnetz und Zielorten zu verbessern, weist aber darauf hin, dass die Problemlagen häufig deutlich über die unmittelbare Zielumgebung hinausgehen. Nicht nur die letzten Meter, sondern auch ganze Verbindungen zwischen Kommunen verlaufen heute über stark befahrene Straßen mit hohen Geschwindigkeiten und mangelnder Trennung der Verkehrsarten. Dies stellt nicht nur für Kinder und unsichere Radfahrende, sondern auch für erfahrene Radfahrende ein erhebliches Problem dar.

Die Region sollte daher die Entwicklung von Nahmobilitätskonzepten so ausrichten, dass auch diese überörtlichen Verbindungen in den Blick genommen und sichere Alternativen systematisch entwickelt werden.

Neben der beratenden Rolle hat die Region aus Sicht des BUND weitere Möglichkeiten, die umgesetzt werden sollten. Die Region sollte die Kommunen aktivieren, indem sie Fortschritte bei der Umsetzung der Maßnahmen transparent macht und kommunale Umsetzungsstände öffentlich darstellt. Hierzu kann die Region Kennziffern zur Umsetzung veröffentlichen, die zeigen, welche Gemeinde welchen Anteil der empfohlenen Maßnahmen realisiert hat. Ergänzend können Wettbewerbe zwischen Kommunen zur Steigerung der Umsetzungsgeschwindigkeit beitragen.

Zudem sollte die Region die Initiierung und Durchführung von Verkehrssicherheitskampagnen als Daueraufgabe verankern. Diese Kampagnen sollten unterschiedliche Zielgruppen adressieren und Schwerpunkte auf Themen wie Geschwindigkeit, Ablenkung, Geisterradeln, Parken auf Geh- und Radwegen, gegenseitige Rücksichtnahme und Überholabstände legen. An Schulen sollte die Verkehrssicherheitsarbeit über einen jährlichen Verkehrssicherheitstag hinaus verstärkt werden. Dazu gehören die Erstellung und regelmäßige Aktualisierung von Schulwegplänen unter aktiver Einbindung der Schülerinnen und Schüler sowie die Einrichtung von Sicherheitsparcours und weiteren praktischen Angeboten.

Im Bereich der Bauleitplanung und Satzungen sollte die Region die Kommunen unterstützen, fahrradfreundliche Strukturen verbindlich zu verankern. In Bebauungsplänen und örtlichen

Satzungen sollte ein „Fahrrad-First“-Zugang verankert werden, bei dem Stellplätze für Fahrräder näher am Eingang liegen als Stellplätze für Autos. Ebenso sollten Liefer- und Cargozonen für Lastenräder vorgesehen und Parkraummanagement-Regelungen getroffen werden, die eine Reduktion von Auto-Stellplätzen zugunsten des Fahrrads ermöglichen.

Für Schulumfelder sollte die Region ein standardisiertes Paket „Schulstraße“ entwickeln, das Zeitfenster, Beschilderung, Ausweichlogistik und Evaluation umfasst und Mustervorlagen für Verfügungen, Beschlüsse und Kommunikation bereitstellt.

Ergänzend sollten flächendeckende Sicherheitsaudits und Verkehrsschauen im gesamten Wegenetz durchgeführt werden, um systematisch Gefahrenstellen zu identifizieren. In diesem Zusammenhang weist der BUND darauf hin, dass es bereits einen „Leitfaden Radverkehr“ des Landes Niedersachsen gibt, der aktualisiert werden soll; die Region sollte sicherstellen, dass ihre Empfehlungen mit diesem Leitfaden abgestimmt sind und sich gegenseitig ergänzen.

6 – Wege qualifizieren – Ausbau sicherer Radinfrastruktur

Aus Sicht des BUND ist der konsequente Ausbau einer sicheren, lückenlosen und qualitativ hochwertigen Radinfrastruktur der zentrale Hebel zur Erhöhung des Radverkehrsanteils. Es ist erforderlich, gemeinsam mit den Kommunen sicherzustellen, dass nicht nur das Vorrangnetz fertiggestellt wird, sondern in allen Hierarchieebenen ein flächendeckendes Radverkehrsnetz entsteht.

Die Region sollte die kommunalen Radverkehrskonzepte daraufhin prüfen, ob alle notwendigen Wegeverbindungen abgedeckt sind und ob diese Verbindungen qualitativ den festgelegten Standards genügen. Dabei sind die Belange des Naturschutzes aktiv zu beachten, insbesondere durch Vermeidung unnötiger Flächenversiegelung und die Nutzung bestehender Wege, wo dies möglich ist.

Ist aktuell kein baulich getrennter Radweg vorhanden, ist auf Basis der geltenden Regeln und Vorschriften die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Fahrbahn so zu reduzieren, dass eine sichere Führung des Radverkehrs möglich ist. Die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit ist aktiv zu kontrollieren und mittels Dialogdisplays für die Fahrenden sichtbar zu machen, um die Akzeptanz der Regelungen zu erhöhen.

Die Region sollte zudem eine Strategie entwickeln, wie die Integration ländlicher Wege in das Radverkehrsnetz vereinfacht werden kann, insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich Landwirtinnen, Landwirte und Realverbände der Nutzung ländlicher Wege durch den Radverkehr teilweise verweigern.

Ein entsprechender Erlass zur flächendeckenden Durchführung von Verkehrsschauen und Sicherheitsaudits kann helfen, systematisch Defizite zu erfassen und Verbesserungen einzuleiten.

Barrierefreiheit muss in allen Ausbaustandards verbindlich berücksichtigt werden. Schlecht positionierte Straßenschilder, falsch parkende Autos oder abgestellte Mülltonnen können die Radverkehrsführung erheblich einschränken; die Region sollte daher Mindestanforderungen zur Sicherstellung barrierefreier Radwege definieren und ihre Einhaltung gemeinsam mit den Kommunen überprüfen.

Darüber hinaus fehlen bislang konkrete Ausbau- und Sanierungsziele pro Jahr. Der BUND hält es für erforderlich, dass die Region jährliche Zielgrößen für den Netzausbau und die Sanierung definiert und diese mit den verfügbaren Finanz- und Personalkapazitäten hinterlegt.

Ein Schnellbau-Programm auf Basis temporärer Poller und Markierungen, das durch begleitende Messungen flankiert wird, kann die Netzwirkung beschleunigen und zugleich Evidenz für dauerhafte Umbauten liefern. Für ein solches Programm sollte im Radfahr-Warehouse ein „Quick-Build-Pool“ mit standardisierten Bauteilen und Abläufen eingerichtet werden. Die Region sollte zudem darauf hinwirken, dass Netzlücken in fremder Baulast ebenfalls geschlossen werden und dass Anknüpfungen an überregionale Routen sichergestellt werden.

Zukünftige Zuwächse im Radverkehr sind bei der Dimensionierung der Infrastruktur mit einzuplanen; die Instandsetzung, Verbesserung und der Lückenschluss bestehender Wege mit hoher Netzbedeutung sollten mit hoher Priorität erfolgen.

Die Region soll die noch ausstehende Prüfung, auf welchen Straßen Radwege tatsächlich verpflichtend genutzt werden müssen, vollständig abschließen. Die Region sollte darüber hinaus die Radwege erfassen, die nicht nach aktuellen Richtlinien gebaut wurden, und daraus notwendige Anpassungsmaßnahmen ableiten. Ebenso ist eine vollständige Erfassung aller sanierungsbedürftigen Radwege und die Ableitung entsprechender Sanierungsprogramme notwendig.

Ziel muss sein, dass alle Gemeinden der Region ihre Radverkehrskonzepte fertigstellen und die Bedürfnisse der Kommunen vollständig in die Priorisierung einfließen.

Die „Prioritätenliste für investive und nicht investive Baumaßnahmen an Kreisstraßen“ muss alle Baumaßnahmen enthalten, die für den Radverkehr relevant sind. Der BUND weist darauf hin, dass bisher keine tangentialen Velorouten angedacht sind; das Konzept sollte hier nachschärfen und tangentiale Verbindungen systematisch prüfen und einplanen.

Im Entwurf wird darauf verwiesen, dass Maßnahmen priorisiert werden sollen, die umsetzbar und finanzierbar sind und einen Mindestnutzen aufweisen. Aus Sicht des BUND ist zu beschreiben, wie dieser Mindestnutzen ermittelt wird und nach welchen Kriterien eine Priorisierung erfolgt.

Ebenso sollte klarer beschrieben werden, welche Arten standardisierbarer Lösungen im angekündigten Baukastensystem enthalten sind.

Schließlich ist es erforderlich, für ausreichende Ausstattung mit Planungskapazitäten und Budget sowohl im Team „Infrastruktur Straße“ der Region als auch in den Regionskommunen zu sorgen, einschließlich einer verstärkten Vergabe an externe Planungsbüros.

7 – Wege qualifizieren – Pflege und Betrieb der Radinfrastruktur

Der BUND begrüßt, dass der Betrieb und die Instandhaltung der Radinfrastruktur als eigenständiger Schwerpunkt adressiert werden.

Aus Sicht des BUND ist es erforderlich, die flächendeckende Überprüfung der Ampelschaltungen zu ergänzen. Fahrrad- und Fußgängerampeln sollten grundsätzlich mit auf Grün schalten, wenn der Kfz-Verkehr Grün erhält, ohne dass eine separate Betätigung von Tastern erforderlich ist. Dies erhöht den Komfort, reduziert Wartezeiten und steigert die Attraktivität des Rad- und Fußverkehrs.

Zur Qualitätssicherung bestehender Radwege ist die Einrichtung eines zentralen, intuitiv zu bedienenden Mängelmeldesystems notwendig, über das Bürgerinnen und Bürger sowie Verbände Verkehrsmängel melden können. Meldungen sollten mit klaren Fristen für die Bearbeitung verknüpft werden; regelmäßige Kontrollen und eine zeitnahe Instandsetzung der gemeldeten Mängel sind sicherzustellen. Für den Zustand der Infrastruktur sollten Zielvorgaben definiert werden, etwa welcher Anteil der Radwege in einem nicht sanierungsbedürftigen Zustand sein soll und in welchem Zeitraum dieser Zielwert erreicht werden soll.

Der BUND hält es zudem für erforderlich, dass nicht nur Velorouten, sondern alle Radverkehrsverbindungen im Winter geräumt werden, zumindest in einem definierten Basisnetz, das Alltagsverbindungen und Schulwege abdeckt.

Im Entwurf ist vorgesehen, Sicherheits-Checks zu entwickeln und den Kommunen über die Servicestelle zur Verfügung zu stellen. Hier stellt sich die Frage, ob damit Sicherheitsaudits im Sinne etablierter Verfahren der Verkehrssicherheitsarbeit gemeint sind. Aus Sicht des BUND sollte klar definiert werden, dass diese Sicherheits-Checks als systematische, nach einheitlichen Standards durchgeführte Sicherheitsaudits ausgestaltet werden.

Die Region sollte zudem darauf hinwirken, dass Kommunen keine eigenen parallelen Datenbanken pflegen müssen, sondern dass alle relevanten Informationen in einer gemeinsamen Infrastruktur- und Netzdatenbank gebündelt werden, auf die alle Beteiligten zugreifen können.

8 – Wege qualifizieren – Verbesserung der Realisierungsgeschwindigkeit Radinfrastruktur

Der BUND teilt die Einschätzung, dass eine Verbesserung der Realisierungsgeschwindigkeit von Radinfrastrukturmaßnahmen entscheidend ist, um die Ziele des VEP 2035+ zu erreichen. Aus Sicht des BUND ist eine baulastübergreifende Koordination und Projektleitung des Netzausbaus erforderlich. Die Region sollte die Rolle übernehmen, alle baulastübergreifenden und kommunenübergreifenden Maßnahmen zu koordinieren und dafür zu sorgen, dass Planungen und Umsetzungsschritte in den verschiedenen Zuständigkeitsebenen zeitlich und inhaltlich aufeinander abgestimmt sind.

Zur Beschleunigung der Verfahren sollte ein „One-Stop“-Verfahren etabliert werden, in dem eine Roadmap für Genehmigungen mit Fristen, Verantwortlichkeiten und klar definierten Entscheidungspunkten (Go/No-Go) verbindlich festgelegt wird. Eine verbesserte Personalausstattung für die Planung und Koordination des Radverkehrs ist hierfür unerlässlich.

Bei den geplanten Datenbanken sollte eine Anbindung an das Radverkehrskataster Niedersachsen sichergestellt werden, um die Planung mit angrenzenden Regionen zu erleichtern und Doppelerfassungen zu vermeiden.

Im Konzept wird ausgeführt, dass flächendeckende Radverkehrsnetze der Region und aus den Kommunen vorliegen. Nach Einschätzung des BUND bestehen jedoch noch zahlreiche Lücken; das Konzept sollte dies klar benennen und den Netzausbau als laufende Aufgabe mit entsprechenden Zielen definieren.

Im Entwurf ist eine regionsweite Umsetzungsstrategie zum Neu- und Ausbau der Infrastruktur vorgesehen. Aus Sicht des BUND muss diese Umsetzungsstrategie alle notwendigen Maßnahmen enthalten, die im Netz identifizierten Lücken erfassen und deren Priorisierung transparent darlegen.

Die Region sollte darüber hinaus beschreiben, wie Konflikte gelöst werden sollen, die durch Veränderungen in der Aufteilung des Straßenraums entstehen, etwa bei der Umwidmung von Kfz-Fahrstreifen zugunsten des Radverkehrs.

Schließlich sollte die Region erkannte Mängel am Radverkehrskataster Niedersachsen an das Land melden, damit Niedersachsen die Datenbank weiter ausbauen und verbessern kann.

9 – Fahrradoffensive – Fahrradmobilität und soziale Teilhabe

Die Ziele der Fahrradoffensive, Fahrradmobilität für vulnerable Gruppen zu stärken und soziale Teilhabe zu sichern, werden vom BUND ausdrücklich unterstützt. Entscheidend ist, dass die Region die Nutzung der Angebote und den Abruf von Fördermitteln systematisch auswertet und die Fahrradverfügbarkeit nach sozialen und Einkommensgruppen regelmäßig erhebt, um gezielt nachsteuern zu können.

10 – Nutzende entfesseln – Offensives Radfahr-Marketing

Der BUND begrüßt die Neuausrichtung des Radfahrmarketings hin zu einer offensiven, zielgruppenorientierten Ansprache. Ergänzend regt der BUND an, dass die Region nach dem Vorbild von Städten wie Amsterdam prüft, inwieweit Werbung für klimaschädliche Mobilität im öffentlichen Raum eingeschränkt oder untersagt werden kann, um die Sichtbarkeit des Radverkehrs und anderer umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu erhöhen.

Darüber hinaus sollte die Region Leasingangebote und Dienstradleasing per Gehaltsumwandlung für Beamtinnen, Beamte und Angestellte im öffentlichen Dienst fördern und aktiv dafür werben, dass Unternehmen in der Region entsprechende Angebote einrichten.

Zur Steigerung der Wirksamkeit von Kampagnen empfiehlt der BUND, Elemente des „Behavioral Design“ zu integrieren. Dazu gehört die Definition von Standard-Verhaltensrouten (Defaults), insbesondere in Apps, die bevorzugt umweltfreundliche Wege vorschlagen, der Aufbau eines regionalen Gamification-Frameworks mit Badges, Levels und Challenges sowie die Entwicklung einer Behavioral-Messaging-Matrix, die etwa Aspekte wie Verlustvermeidung, sozialen Beweis und einfache Handlungsschritte systematisch berücksichtigt. Diese Bausteine sollten in die Servicestelle Radverkehr integriert werden, damit Kommunen fertige Module nutzen können.

Im Entwurf ist von einer Optimierung der vorhandenen Marketingmaterialien und -kanäle die Rede. Aus Sicht des BUND ist darüber hinaus eine Erweiterung erforderlich: Die Region sollte sicherstellen, dass radbezogene Inhalte konsequent in regionale Websites und Apps integriert werden.

Neben der Förderung des Radfahrens sollte auch die Mobilitätsbildung ausgebaut werden, mit dem Ziel, das Bewusstsein für umweltverträgliche Mobilität insgesamt zu stärken und den Umgang mit intermodalem Verkehr zu schulen. Dabei sollte die Bedeutung von Bewegung als Gesundheitsfaktor stärker herausgestellt werden.

11 – Nutzende entfesseln – Leihradsystem sprintRad

Der BUND bewertet das bestehende Leihradsystem und die vorgesehenen Erweiterungen grundsätzlich positiv. Nach Einschätzung des BUND ist vielen Menschen jedoch nicht bekannt, dass ÜSTRA-Abonnentinnen und -Abonnenten 30 Minuten kostenfreie Nutzung in Anspruch nehmen können. Die Region sollte daher gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen deutlich mehr Werbung für diese Möglichkeit machen und die Informationen an Haltestellen sowie in Bahnen und Bussen sichtbar platzieren.

Für die Nutzerfreundlichkeit ist es zudem erforderlich, dass das Leihradsystem in die ÜSTRA-App integriert wird und seine Berücksichtigung in der Fahrplaner-App sichergestellt ist, sodass intermodale Wegeketten inklusive Leihrad direkt geplant und gebucht werden können. Schließlich regt der BUND an, das Leihradsystem um Lastenräder zu erweitern, um auch Transporte von Lasten und die Nutzung durch Familien besser zu ermöglichen.

Der Entwurf der Neuaufstellung des Handlungskonzeptes Radverkehr stellt eine solide Grundlage dar, um die Mobilität in der Region Hannover nachhaltig weiterzuentwickeln. Die vorgesehenen Maßnahmen zeigen, dass die Region bereit ist, den Radverkehr nicht nur infrastrukturell, sondern umfassend strategisch und organisatorisch zu stärken. Damit dieses Potenzial vollständig ausgeschöpft werden kann, sind an mehreren Stellen weitergehende Präzisierungen notwendig.

Wenn diese Aspekte präzise definiert und konsequent umgesetzt werden, kann das Handlungskonzept wesentlich dazu beitragen, die Ziele des VEP 2035+ zu erreichen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Radverkehrsanteil nachhaltig zu steigern. Der BUND Region Hannover unterstützt diesen Prozess gern und begleitet die Weiterentwicklung des Konzeptes konstruktiv.

Für Rückfragen und Gespräche stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

BUND Region Hannover

Ralf Mannstedt
Sprecher Arbeitsgruppe Mobilität