Förderung des Radtourismus im Großraum Braunschweig

ADFC-Positionspapier

plan&rat

adfc im Großraum Braunschweig

Böregio BÜRO FÜR STADT- UND REGIONALENTWICKLUNG

Förderung des Fahrradtourismus im Großraum Braunschweig
Positionen des ADFC

Auftraggeber:
ADFC Niedersachsen e. V.
ADFC Kreisverbände Region SON

Auftragnehmer:
Böregio
Büro für Stadt- und Regionalentwicklung
Humboldtstr. 21
38106 Braunschweig
Tel. 0531-2371455
Fax: 0531-2371799
E-Mail: info@boeregio.de
Homepage: www.boeregio.de

plan&rat
Büro für kommunale Planung und Beratung
Humboldtstr. 21
38106 Braunschweig
Tel. 0531-798203
Fax: 0531-77843
E-Mail: krause.plan-und-rat@t-online.de
Homepage: www.plan-und-rat.de

Projektleitung:
Dr. Ing. Rainer Mühlnickel

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Juliane Krause
Dr. Ing. Rainer Mühlnickel

Braunschweig
Oktober 2013

Inhalt

A. Auftrag und Methodik 1

B. Rahmenbedingungen für die Förderung des Fahrradtourismus im Großraum Braunschweig 2

C. Themenfelder 8

1. Themenfeld 1: Radverkehrsnetze und Radverkehrsinfrastruktur 8

1.1 Regionale Netzplanung 8

1.2 Integration der touristischen Radfernwege und regionalen Radrouten in Alltagsnetze 9

1.3 Radverkehrsinfrastruktur 13

1.4 Wegweisung 15

1.5 Begleitinfrastruktur 17

1.6 Fahrradverleih 19

2. Themenfeld 2: Vernetzung mit dem ÖPNV 21

2.1 Kooperation von ÖPNV/ SPNV und Fahrrad 21

2.2 Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und Bushaltestellen 23

2.3 Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV/ SPNV 25

2.4 Mobilitätsmanagement 25

3. Themenfeld 3: Naherholung und Fahrradtourismus 27

3.1 Anforderungen an den Freizeitradverkehr und den regionalen Fahrradtourismus 27

3.2 Mountainbike- und Rennradrouten 28

3.3 Elektromobilität (Pedelecs, E-Bikes) 31

3.4 Beherbergungsbetriebe und Gastronomie 33

3.5 Zertifizierung von Radrouten und Regionen 35

4. Themenfeld 4: Koordinierung und Zuständigkeiten 37

4.1 Koordinierung und Zuständigkeiten 37

4.2 Qualitätsmanagement 41

5. Themenfeld 5: Öffentlichkeitsarbeit und Marketing 43

5.1 Öffentlichkeitsarbeit und Netzwerke 43

5.2 Pauschalangebote, geführte Radtouren und Städtetourismus per Rad 46

5.3 Marketing 49

D. Fazit 52

E. Literatur/ Quellen 54

Anlagen **58**
Anlage 1: Projektsteckbrief 58
Anlage 2: Leitfragen für Experteninterviews 59
Anlage 3: Was zeichnet einen Radfernweg aus? 61
Anlage 4: Fragebogen zum Radverkehr in der Region 62
Anlage 5: Zeitungsartikel „Radwanderweg führt in der Innenstadt ins Nirgendwo“ 64
Anlage 6: Zeitungsartikel „Unsere unbekannten Radfernwege“ 65

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verbandsgebiet des ZGB 2
Abbildung 2: Verkehrsmittelnutzung ZGB 2010 3
Abbildung 3 Wegehäufigkeit und Verkehrsmittelnutzung nach Wochentagstypen ZGB 2010 4
Abbildung 4: Typisierung der Radfahrer nach Reisedauer 6
Abbildung 5: Typisierung der Radfahrer nach Reiseroute 6
Abbildung 6: Auswahl an Logos von Radfernwegen, regionalen und lokalen Radrouten aus der Region 10
Abbildung 7: Entwicklung der Verkaufszahlen für Pedelecs und E-Bikes 31
Abbildung 8: Zertifizierung für eine Qualitätsradroute des ADFC 35
Abbildung 9: Vorschlag für eine Koordination der Region 40
Abbildung 10: Vorschlag Regionales Fahrradportal 46

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Statistik Gästeankünfte 2011 4
Tabelle 2: Statistik Gästeankünfte 2000 5
Tabelle 3: Spezifische Anforderungen wichtiger Nutzungsgruppen 5
Tabelle 4: Radverkehrskonzepte im Großraum Braunschweig 9
Tabelle 5: Klassifizierung der Radfernwege, Randwanderwege und Radrouten in der Region 11
Tabelle 6: Radwegebestand an Landes- und Bundesstraßen 13
Tabelle 7: Breitenmaß von Radverkehrsanlagen im Sicherheitstrennstreifen 14
Tabelle 8: Vorhandene Wegweisung in der Region (Auswahl) 16
Tabelle 9: Fahrradverleihstationen im Großraum Braunschweig 20
Tabelle 10: Wichtige ÖPNV-Stationen und Haltestellen mit Zugang zu überregional bedeutsamen Radfernwegen 22
Tabelle 11: Bike+Ride-Anlagen an wichtigen ÖPNV-Stationen (Zugang zu überregional bedeutsamen Radfernwegen) 24

Tabelle 12: Städte an Radfernwegen mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Tourismus 27

Tabelle 13: Übersicht der Moutainbike- und Rennradrouten im Harz 30

Tabelle 14: movelo Pedelec Verleih-, Akkuwechsel- und Ladestationen im Großraum Braunschweig 32

Tabelle 15: Bett+Bike-Betriebe in den Gebietskörperschaften 33

Tabelle 16: Bett-Bike-Betriebe an Radfernwegen 34

Tabelle 17: Kriterien und Gewichtung bei der Zertifizierung eines Radfernweges als Qualitätsradroute 35

Tabelle 18: Verlauf der Radfernwege durch die entsprechenden Gebietskörperschaften und beteiligter touristische Institutionen 38

Tabelle 19: Beteiligte Institutionen bei ausgewählten regional bedeutsamen und lokalen Radrouten 39

Tabelle 20: Angebotene Fahrradtouren in der Region 39

Tabelle 21: Vorhandene Internetseiten im Gebiet des ZGB zum Radverkehr 44

Tabelle 22: Pauschalangebote für die Städte des Großraumes Braunschweig 48

Tabelle 23: Vermarktung Radfernwege 50

Tabelle 24: Vermarktung ausgewählte Radfernwege und Radrouten 50

Tabelle 25: Vorschlag für die Vermarktung von radtouristischen Produkten als „Paket“ 51

A. Auftrag und Methodik

Bedeutung des Fahrradtourismus

Der Fahrradtourismus in Deutschland erfreut sich einer wachsenden Beliebtheit. Gerade in Zeiten der wirtschaftlichen Krise, in denen einzelne touristische Segmente von Stagnation oder sogar von Rückgängen gekennzeichnet sind, hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass im Fahrradtourismus die Zahl der Übernachtungen zugenommen hat. Insgesamt haben etwa 14,6 Mio. Deutsche schon einmal einen Radurlaub mit mindestens einer Übernachtung unternommen. 46,2 Mio. Deutsche unternehmen mehr oder weniger regelmäßig Radausflüge ohne Übernachtung[1]. Laut dem Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Institut für Fremdenverkehr macht der Radtourismus einen Anteil von knapp 11 % an der Wertschöpfung des gesamten Tourismus innerhalb Deutschlands aus. Die starke Zunahme radtouristischer Angebote sorgt dafür, dass immer stärker an der Qualität der radtouristischen Angebote gearbeitet wird und gearbeitet werden muss. Im ländlichen Raum ist die Förderung des Radtourismus vielfach auch ein Hebel zugunsten des Alltagsverkehrs.

Zielsetzung des Auftrages

Im Rahmen der Radverkehrsförderung im Verbandsgebiet des Großraumes Braunschweig ist ein Positionspapier erstellt worden. Dieses soll den Auftraggebern als Arbeitsgrundlage für weitere Diskussionen in der Region dienen. Dabei geht es in erster Linie darum, die Naherholung (Freizeitradverkehr, Tages- und Wochenendradtouren in der Region) und den Fahrradtourismus unter Berücksichtigung aller Rad fahrenden Gruppen in der und in die Region hinein zu fördern. Die Verknüpfung zum Alltagsradverkehr soll dabei besondere Berücksichtigung finden. Ziel ist es, mit Hilfe der Positionen die regionale Wirtschaftsförderung in diesem touristischen Segment langfristig zu fördern. Durch die Verbesserung der Infrastruktur, der Kombination mit dem ÖPNV, des Services einschließlich der Tourenangebote, der Informationen, der Öffentlichkeitsarbeit und des Marketings soll das Aufkommen der Tages- und Übernachtungsgäste nachweislich gesteigert werden.

Methodik

Für die festgelegten Themenfelder Radverkehrsnetze und Radverkehrsinfrastruktur, Vernetzung mit dem ÖPNV, Naherholung und Fahrradtourismus und Koordinierung und Zuständigkeiten, Öffentlichkeitsarbeit und Marketing wurden Fachliteratur, Konzepte, Planungen, Präsentationen im Internet und Telefonate ausgewertet. Dies betrifft die Ausgangssituation einschließlich der von Landkreisen, Städten und Tourismusorganisationen, Baulastträgern bzw. sonstigen Aufgabenträgern bisher verfolgten Aktivitäten.

Ergänzend wurden Telefoninterviews mit ausgewählten Experten der Region bzw. von Regionen als ausgewiesene Raddestination durchgeführt (siehe hierzu Anlage 1 und 2).

Darauf aufbauend wurden für die einzelnen Themenfelder und die Unterpunkte auf der Grundlage von Leitlinien Empfehlungen zur Förderung des Fahrradtourismus in der Region mit Bezug zum Alltagsradverkehr formuliert.

[1] Vergleiche Trendscope, 2010: Marktstudie „Radreisen der Deutschen“, Köln.

B. Rahmenbedingungen für die Förderung des Fahrradtourismus im Großraum Braunschweig

Der Großraum Braunschweig

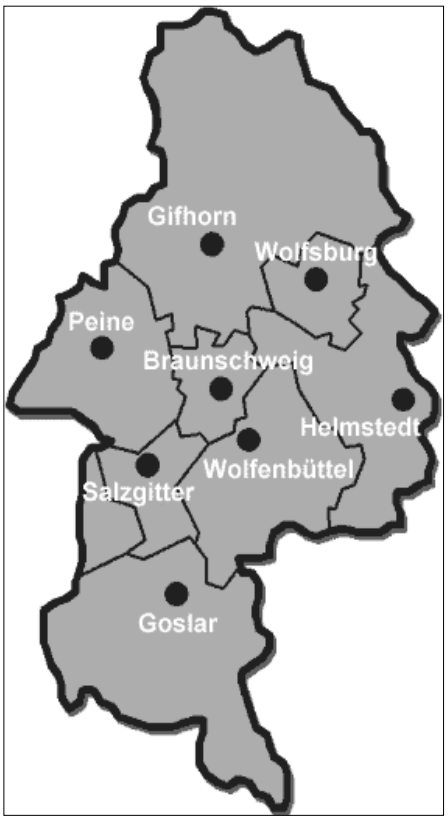


Abbildung 1: Verbandsgebiet des ZGB

Der Großraum Braunschweig ist identisch mit dem Raum des Verbandsgebietes des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (ZGB). Dieser umfasst die kreisfreien Städte Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg und die Landkreise Gifhorn, Peine, Helmstedt, Wolfenbüttel und Goslar. Auf einer Fläche von mehr als 5.000 km^2 leben über 1 Mio. Menschen. Bis auf den südlichsten im Harz liegenden Bereich des Landkreises Goslar mit Steigungen (z. T. über 6 %) sind die topografischen Bedingungen für den Radverkehr günstig. Raumstrukturell ist der ZGB durch Verdichtungsgebiete und ländliche Räume geprägt.

Im Jahr 2004 wurde für das Verbandsgebiet ein regionales Radverkehrskonzept erarbeitet. Im Vordergrund standen das Alltagsnetz und dessen Verknüpfung mit dem ÖPNV. Des Weiteren waren bei der Netzplanung die Radfernwege (so genanntes N-Netz) und die regionalen Freizeitrouten zu berücksichtigen. Dieses Konzept wurde unter Beteiligung der Gebietskörperschaften und der lokalen Akteure erarbeitet und stellt gleichzeitig die fachplanerische Grundlage für die im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP 2008) des Zweckverbandes Großraum Braunschweig festzulegenden regional bedeutsamen Radwege dar.[2]

Radtouristisch sind in dieser Region die Radfernwege Weser-Harz-Heide-Radweg, Aller-Radweg, D-Route 3/ Europaradweg (R1), die Volksbank Arena Harz, vier BikeParks, Rennradrouten sowie regionale und lokale Radrouten vorhanden. Gerade der Weser-Harz-Heide-Radweg ist für die Vermarktung als einzelnes Produkt ideal, da dieser die Landkreise Gifhorn, Wolfenbüttel und Goslar sowie die Städte Gifhorn, Braunschweig, Wolfenbüttel und Goslar miteinander verbindet. Der Aller-Radweg verbindet die Städte Gifhorn und Wolfsburg, führt an der Stadt Helmstedt vorbei und ist für die Entwicklung des Fahrradtourismus sehr gut geeignet. Nicht zu unterschätzen sind die Radtouristen auf der D-Route 3/ Europaradweg (R1) durch den Landkreis Goslar, auf dem saisonbedingt viele Menschen aus den Niederlanden in Richtung Berlin fahren. Teilweise werden in den Städten auch Stadtführungen mit dem Rad angeboten.

Die Region hat Potenzial, das für den Fahrradtourismus verstärkt genutzt werden sollte. Einzelne Radfernwege, regionale Radrouten, die Mountainbike Routen der Volksbank Arena Harz, aber auch die Rennradrouten werden von einzelnen Gebietskörperschaften oder durch touristische Institutionen bereits vermarktet. Ein regional abgestimmtes Vorgehen oder eine regional zuständige Institution gibt es bisher jedoch nicht.

Aktuelle Aktivitäten in der Region sind der Aufbau einer regionalen Fahrradplattform und die Erstellung eines Masterplans Radtourismus unter Federführung des ZGB[3]. Der Bekanntheitsgrad der Radfern-

[2] Zweckverband Großraum Braunschweig, 2004: Regionales Radverkehrskonzept, Braunschweig.

wege ist aber auf jeden Fall nicht nur für die Vermarktung der radtouristischen Destination von großer Bedeutung, sondern muss auch in der Bevölkerung in der Region bekannter werden. Siehe hierzu den Artikel in der Braunschweiger Zeitung vom 13.10.2012, in dem von unbekannten Radfernwegen gesprochen wird (s. Anlage 6).

Mobilitätskennziffern

Für das Gebiet des ZGB wurden im Jahr 2013 die Ergebnisse einer Mobilitätsuntersuchung 2010 veröffentlicht (WVI, 2013). Obwohl neun von zehn Personen im ZGB über ein Fahrrad verfügen, liegt der Fahrradanteil im Modal Split für das gesamte Verbandsgebiet nur bei durchschnittlich 12,5 % (vergleiche Abbildung 2). Im Vergleich dazu lag der Radverkehrsanteil in Niedersachsen im Jahr 2008 bei 15 %.[4]

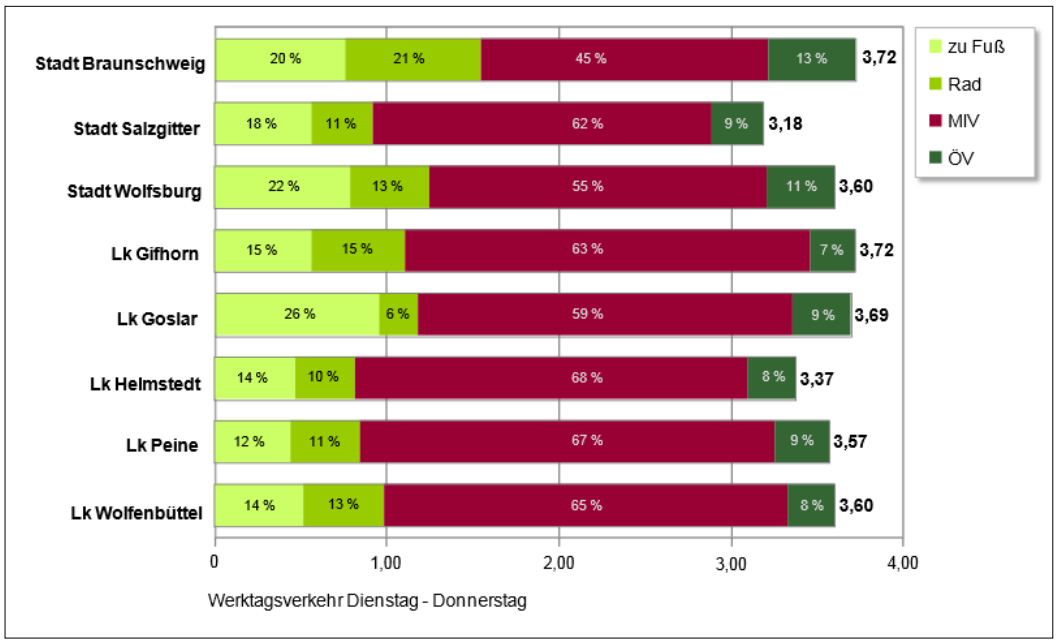


Abbildung 2: Verkehrsmittelnutzung ZGB 2010 (Quelle: WVI, 2013: Mobilitätsuntersuchung für den Großraum Braunschweig)

Aussagen zum Radverkehrsanteil im Alltags- bzw. Freizeitverkehr lassen sich grob aus der Abbildung 3 ableiten. Hier gibt es keine signifikanten Unterschiede, lediglich der Sonntag verzeichnet mit 15 % einen leicht erhöhten Radverkehrsanteil.

[3] Böregio, 2013: Regionales Fahrradportal des Großraumes Braunschweig, Dokumentation des Workshops, Braunschweig.

[4] Vergleiche infas/ DLR, 2008: Ergebnisbericht Mobilität in Deutschland 2008. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, S. 44.

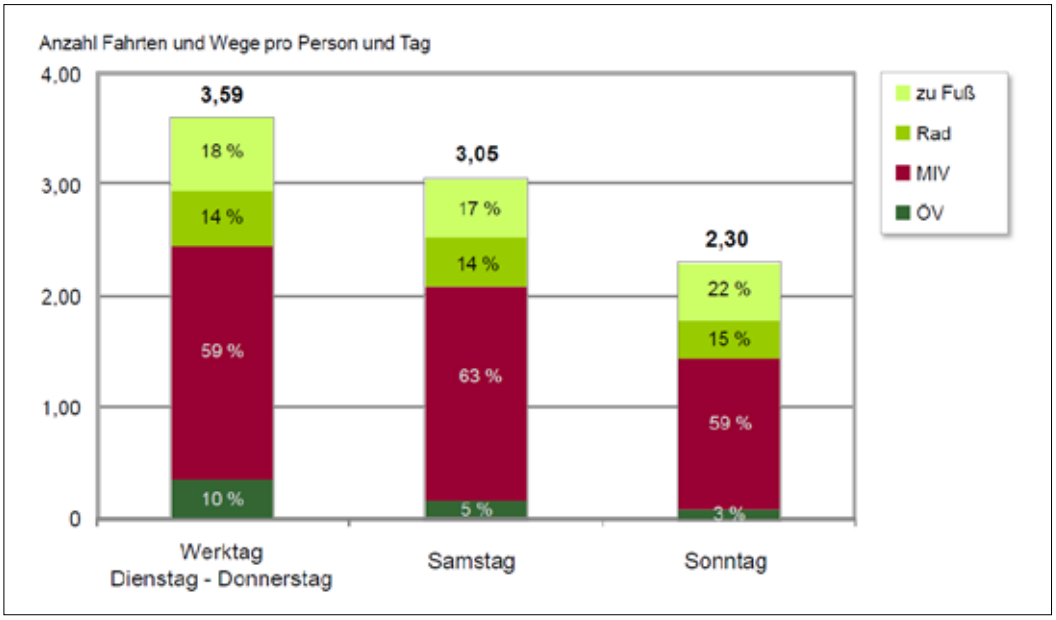


Abbildung 3: Wegehäufigkeit und Verkehrsmittelnutzung nach Wochentagstypen ZGB 2010 (Quelle: WVI, 2013)

Sinkende Einwohnerzahlen – steigende Gästezahlen

Wie aus den Tabellen 1 und 2 deutlich wird, sank die Einwohnerzahl in der Region in den Jahren 2000 bis 2011 um 2,8 % von 1.166.644 auf 1.133.786. Die Gästeankünfte, aber auch die Gästeübernachtungen haben im gleichen Zeitraum zugenommen und zeigen ein Potenzial, das auch für den Radtourismus genutzt werden kann.

Landkreis/ kreisfreie Stadt	Einwohner-zahlen	Gäste-ankünfte insgesamt	Gäste-ankünfte Ausländer	Gästeüber-nachtungen insgesamt	Gästeüber-nachtungen Ausländer	Bett+Bike-Betriebe[5]
LK Gifhorn	172.010	130.233	13.002	373.587	45.662	9
LK Goslar	142.111	699.535	85.718	2.301.957	257.624	13
LK Helmstedt	92.062	98.130	15.784	169.432	25.393	2
LK Peine	13.1075	53.045	7.303	108.064	15.280	0
LK Wolfenbüttel	121.639	54.283	4.354	134.941	16.509	12
Stadt Braunschweig	250.556	274.552	35.073	486.336	76.776	1
Stadt Salzgitter	101.750	46.481	3.692	133.263	9.610	0
Stadt Wolfsburg	122.583	248.425	36.483	505.009	92.604	0
Gesamt	**1.133.786**	**1.604.684**	**201.409**	**4.212.589**	**539.458**	**37**

Tabelle 1: Statistik Gästeankünfte 2011 (Quelle: Landesbetrieb für Statistik & Kommunikationstechnologie Niedersachsen, 2013)

[5] Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC), 2013: Bett+Bike Gesamtverzeichnis 2013. Parzeller, Fulda.

Landkreis / kreisfreie Stadt	Einwohner-zahlen	Gästean-künfte insgesamt	Gästean-künfte Ausländer	Gästeüber-nachtungen insgesamt	Gästeüber-nachtungen Ausländer	Bett+Bike-Betriebe
LK Gifhorn	171.501	110.123	7.022	291.267	36.038	4
LK Goslar	156.247	782.787	74.929	3.021.902	230.822	3
LK Helmstedt	100.033	91.932	11.795	173.419	19.064	0
LK Peine	132.243	49.445	9.044	73.222	14.880	0
LK Wolfenbüttel	126.697	42.602	5.699	82.358	13.450	1
Stadt Braunschweig	245.816	224.696	51.028	422.395	91.366	0
Stadt Salzgitter	112.302	39.990	4.515	111.306	21.954	0
Stadt Wolfsburg	121.805	176.867	33.993	328.128	68.339	0
Gesamt	**1.166.644**	**1.548.442**	**198.025**	**4.503.997**	**495.913**	**8**

Tabelle 2: Statistik Gästeankünfte 2000 (Quelle: Landesbetrieb für Statistik & Kommunikationstechnologie Niedersachsen, 2013)

Der Anteil der Bett+Bike-Betriebe hat sich von 2000 - 2011 verdreifacht, Steigerungen sind vor allem im Landkreis Goslar (13) und Landkreis Wolfenbüttel (12) zu verzeichnen.

Zielgruppen – unterschiedliche Nutzungsgruppen

Die Tabelle 3 veranschaulicht die unterschiedlichen Anforderungen der Alltags- und Freizeitradler bzw. Fahrradtouristen. Radtouristen bevorzugen die Trennung von Kfz-Verkehr, das landschaftliche Erlebnis und eine gute Wegweisung. Alltagsradler bevorzugen geringe Umwege, ebene, gut befestigte Oberflächen und sichere Wege, wenn sie vom Wohnort zur Arbeit, zum Sport, zum Einkaufen, zur Schule und Universität fahren.

Anforderungen	Alltagsradverkehr			Freizeitradverkehr		
	Kinder/ Jugendliche	Erwach-sene	Ältere Men-schen	Freizeit-radfahrer/ Rad-touristen	Sportrad-fahrer	Moun-tain-biker
soziale Sicherheit	●	●	●	❍		
Trennung vom Kfz-Verkehr	●	❍	●	●		❍
geringe Umwege	●	●	❍			
ebene, gut befestigte Oberflächen	●	●	●	❍	●	
zweispurig befahrbar (z.B. durch Anhänger)		●	❍	●		
landschaftliches Erlebnis				●		❍
hohe Fahrgeschwindigkeit		❍			●	
unbefestigte Trasse						●
Steigungs- und Gefälle-strecken						●
Wegweisung	❍	❍	❍	●		●
		●= sehr wichtig				
		❍= anzustreben				

Tabelle 3: Spezifische Anforderungen wichtiger Nutzungsgruppen (Quelle: FGSV, 2002: Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS))

Radfahrer in der Region können, wie aus der Abbildung 4 deutlich wird, in Alltagsradler und Freizeitradler/ Fahrradtouristen unterschieden werden.

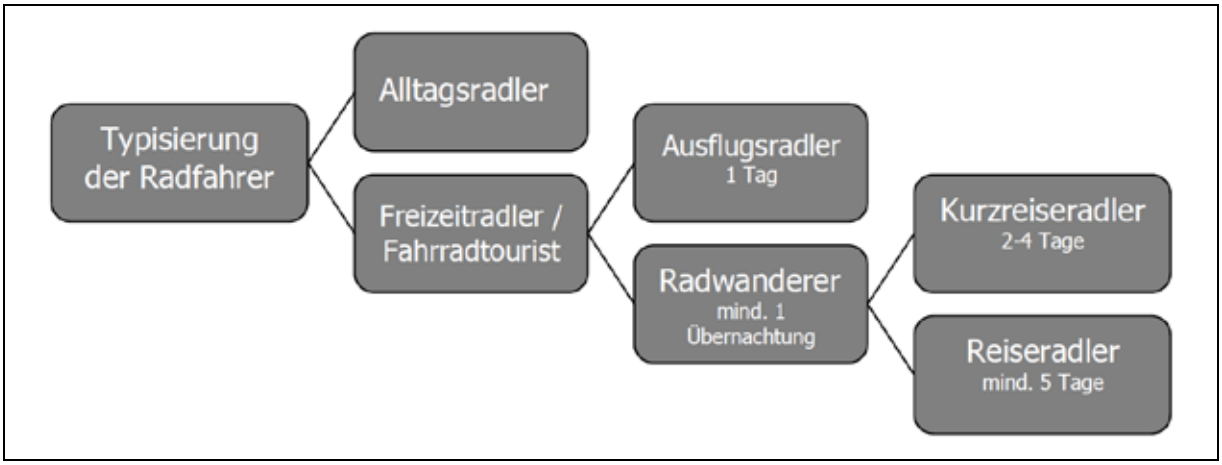


Abbildung 4: Typisierung der Radfahrer nach Reisedauer (Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an Bochert, R., 2011: Fahrradtourismus, S.22)

Radtouristen legen überörtliche Verbindungen mit einem hohen Anteil außerörtlicher Strecken zurück. Andere Gruppen wie Alltagsradler im ländlichen Raum oder Sportradfahrerinnen und Sportradfahrer nutzen zwar ggf. auch Teilsegmente von Radwanderwegen, haben aber vorrangig andere Anforderungen an die Radverkehrsführung und die Wegequalität. Die Fahrradtouristen stellen keine homogene Gruppe dar, sie kommen aus allen Bevölkerungs- und Altersgruppen. Auch die sportlich weniger Geübten, Familien mit Kindern und älteren Menschen bietet das Radwandern die Möglichkeit der körperlichen Betätigung. Eine spezielle Art des touristischen Radverkehrs ist das Radfernwandern mit längeren Touren über mehrere Tage. Diese Gruppe will relativ schnell vorankommen, ist aber auf das Passieren von Ortschaften angewiesen (Versorgung, Übernachtung). Viele Radfernwanderer führen bis zu 20 kg Gepäck mit sich, welches einen größeren Platzbedarf verursacht und empfindlicher für Unebenheiten des Belages macht.

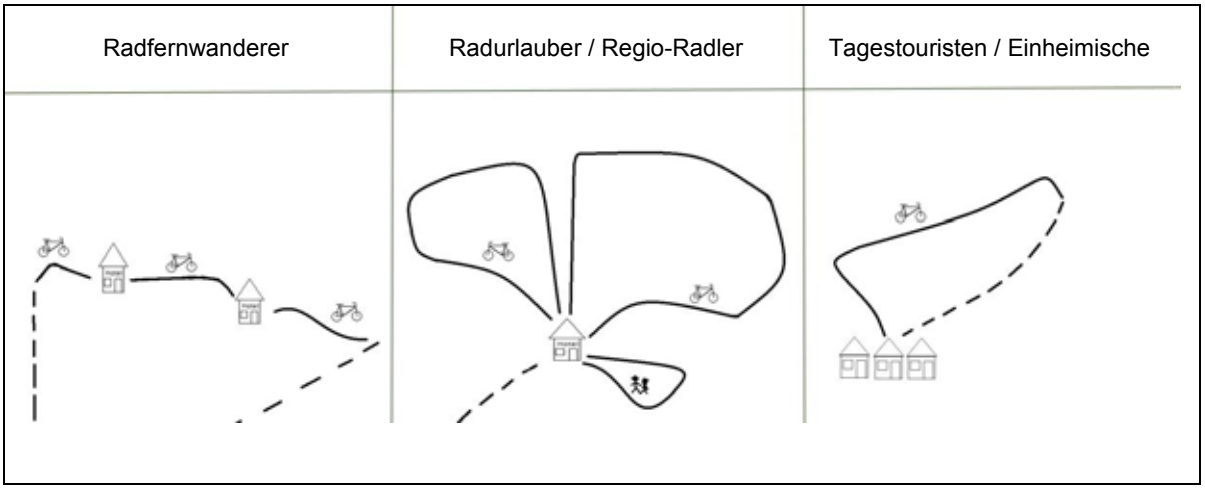


Abbildung 5: Typisierung der Radfahrer nach Reiseroute (Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an Bochert, R., 2011: Fahrradtourismus, S. 23) (geringfügig verändert)

Wünsche der Radtouristen

- Die Güte der Radwege ist das entscheidende Argument, mit dem Fahrradurlauber für eine Destination gewonnen werden können. Selbstverständlich muss eine hohe landschaftliche Attraktivität gegeben sein. Lohnende Ausflugsziele in der Natur, die durchaus mit kulturellen Attraktionen "bestückt" sein dürfen, sind eine der Grundvoraussetzungen, um bei Fahrradtouristen Anklang zu finden.
- Radtouristen legen besonderen Wert auf eine gute Wegequalität. Diese zeichnet sich durch eine gute Oberflächenbeschaffenheit, eine ausreichenden Breite von >2,0 m (ideal sind 2,5 m) und das Fehlen von Hindernissen wie Treppen und Poller aus.
- Die Beschilderung sollte durchgängig und gut lesbar sein. Ortsangaben in km, verständliche Logos und die Bezeichnung der Routen machen die Orientierung für den Radtouristen einfacher.
- Die Routen sollten über interessante und abwechslungsreiche Strecken führen, die entsprechend des Themas / Namens des Radweges angepasst werden. Dabei sollten die Strecken verkehrssicher und verkehrsarm sein.
- Entlang der Strecken muss eine ausreichend vorhandene Infrastruktur an Schutzhütten, Rastplätzen, Abstellanlagen, Sehenswürdigkeiten, fahrradfreundlicher Gastronomie und Übernachtungsmöglichkeiten (Bett+Bike-Betriebe) sowie Tourismusbüros und Reparaturservice gewährleistet sein.
- Im Radverkehrsnetz sollten die Anbindungen an den Öffentlichen Nahverkehr berücksichtigt werden.
- Die Vermarktung der Region sollte mit Hilfe von Kartenmaterial, Flyern und Internetauftritten erfolgen.

C. Themenfelder

Die Themenfelder umfassen die Bereiche „Radverkehrsnetze und Radverkehrsinfrastruktur“, „Vernetzung mit dem ÖPNV“, „Naherholung und Fahrradtourismus“ und „Koordinierung und Zuständigkeiten“, „Öffentlichkeitsarbeit und Marketing“.

Die einzelnen Themenfelder sind weiter untergegliedert und nach einem einheitlichen Schema aufgebaut. Zu Beginn werden Leitlinien formuliert. Der Status Quo beschreibt die Ausgangssituation einschließlich der von Landkreisen, Städten und Tourismusorganisationen, Baulastträgern bzw. sonstigen Aufgabenträgern bisher verfolgten Aktivitäten. Darauf aufbauend werden Empfehlungen zur Umsetzung der Leitlinien vorgeschlagen.

1. Themenfeld 1: Radverkehrsnetze und Radverkehrsinfrastruktur

Radverkehrsnetze sollten innerhalb eines Planungsraumes für alle Fahrten sichere, bequeme und möglichst direkte Wege anbieten. Dazu ist es erforderlich, alle für den (touristischen) Radverkehr wichtigen Fahrtzwecke und Ziele zu berücksichtigen. Die Integration von touristischen Radfernwegen oder regionalen Radrouten in ein Alltagsnetz bringt für alle Radfahrenden Vorteile und bündelt Ressourcen.

Neben der Radverkehrsführung gehören zu einem Radverkehrsnetz attraktive und sichere Abstellanlagen für Fahrräder, Anknüpfungspunkte und Angebote zur Fahrradmitnahme im Personennahverkehr sowie eine aktuelle Wegweisung. Der Bereich Service umfasst zusätzliche Dienstleistungsangebote, die das Radfahren attraktiv machen, z. B. Fahrradstationen, Reparaturservice oder Fahrradverleihsysteme.

1.1 Regionale Netzplanung

Leitlinien	
L1	Ein wichtiges Ziel ist es, den Radverkehr als Bestandteil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik zu fördern.
L2	Die regionale Netzplanung ist das Ergebnis einer integrierten und strategischen Planung. Notwendig sind durchgängige alltagstaugliche Netze. Die touristischen Radfernwege und die freizeitorientierten lokalen Radrouten sowie kommunale Radverkehrsnetze sind integrale Bestandteile.
L3	In die regionale Netzplanung sind die überörtlichen touristischen und freizeitorientierten Verbindungen (N-Netz, Netz der Metropolregion, Radrouten mit überregionaler Bedeutung) integriert.

Status Quo
Für das Gebiet des ZGB existiert ein alltagsorientiertes Netz (Stand 2004)[6]. Erarbeitet wurde das Netz unter Mitwirkung der Gebietskörperschaften und weiterer Akteure. Alle Gebietskörperschaften und Städte verfügen mittlerweile über ein eigenes auf die jeweilige Region zugeschnittenes Radverkehrskonzept.

[6] Zweckverband Großraum Braunschweig , 2004: Regionales Radverkehrsnetz, Braunschweig.

In den Landkreisen Helmstedt und Goslar liegt der Schwerpunkt lediglich auf dem Freizeitradverkehr, die Landkreise Wolfenbüttel und Peine haben ein integriertes Radverkehrskonzept entwickelt. Die Qualität und Umsetzung der jeweiligen Konzepte geht jedoch weit auseinander.

Landkreis/ Stadt	Radverkehrskonzept
LK Gifhorn	- Stadt Gifhorn Radverkehrskonzept in Arbeit (2009)
LK Goslar	- Radwegekonzept (ohne Jahreszahlangabe) (Das Radwegekonzept umfasst lediglich die touristischen Radwege.)
LK Helmstedt	- Radwanderkonzept (ohne Jahreszahlangabe) (Das Radwegekonzept umfasst lediglich die touristischen Radwege.)
LK Peine	- Radverkehrskonzept (Umsetzung 2010)
LK Wolfenbüttel	- Radverkehrskonzept Stadt Wolfenbüttel (2013)
Stadt Braunschweig	- Radverkehrsnetz (2009)
Stadt Salzgitter	- Radverkehrskonzept für die drei großen Stadtteile und die ländlichen Bereiche in Arbeit (2013)
Stadt Wolfsburg	- Radverkehrskonzept Innenstadt Stadt Wolfsburg (2009) - Verbesserung der Stadtteilverbindungen (2000) - Prioritätenliste „Ortsteilverbindende Radwege entlang klassifizierter Straßen (2000)

Tabelle 4: Radverkehrskonzepte im Großraum Braunschweig

Die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg legte 2008 eine Radverkehrsstrategie vor, welche ein regionsübergreifendes metropolitanes freizeitorientiertes Radverkehrsnetz vorsieht.[7]

Empfehlungen

Das alltagsorientierte Netz für das Gebiet des ZGB sollte unter Integration der touristischen Radfernwege und regionalen Radwanderwege und unter Beteiligung der Gebietskörperschaften sowie weiterer lokaler Akteure aktualisiert und weiterentwickelt werden.

Die Konzepte der verschiedenen Gebietskörperschaften sollten untereinander abgestimmt werden. Dabei können Ressourcen gebündelt werden, um ein optimales Gesamtergebnis für die Region zu erzielen.

1.2 Integration der touristischen Radfernwege und regionalen Radrouten in Alltagsnetze

Leitlinien	
L4	Die bestehenden kommunalen Radverkehrsnetze werden zu einem zusammenhängenden regionalen Radverkehrsnetz weiterentwickelt, die touristischen Radfernwege und die freizeitorientierten regionalen und lokalen Radrouten sind integraler Bestandteil des regionalen Radverkehrsnetzes.

[7] Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg(Hg.), 2008. Radverkehrsstrategie.

L5	Innerhalb der Fahrradregion wird ein Radverkehrsnetz weiterentwickelt, das unabhängig von der jeweiligen Baulastträgerschaft regional einheitlich klassifiziert wird. Der Klasse 1 werden zugeordnet: Überregional bedeutsame Radfernwege, d. h. Radrouten von europa-, bundes- und landesweiter Bedeutung (EuroVelo-Routen, D-Routen, N-Netz). Der Klasse 2 werden zugeordnet: Radrouten von regionaler, vornehmlich auf einen Landkreis bezogener bzw. von landkreisübergreifender Bedeutung. Der Klasse 3 werden zugeordnet: Radrouten von lokaler Bedeutung. Diese beziehen sich vornehmlich auf einen Landkreis oder eine Stadt.

Status Quo

Überregional bedeutsame Radfernwege (Klasse 1)

Durch die Region verlaufen acht Radfernwege. Dazu zählen der Weser-Harz-Heide Radweg (RFW5), der von Hannoversch-Münden bis Lüneburg ausgeschildert insgesamt 411 km beträgt und die Städte Gifhorn, Braunschweig, Wolfenbüttel und Goslar verbindet. Von überregionaler Bedeutung ist der Europaradweg (R1) (in Deutschland auch D-Route 3) mit einem niedersächsischen Anteil von 120 km, der durch die Region von Holzminden nach Bad Harzburg im Landkreis Goslar verläuft. Die D-Route 3 verbindet die unterschiedlichsten Landschaftsformen von Münsterland bis zur polnischen Grenze an der Oder (rund 963 km). Lückenlos wird die ausgeschilderte D-Route 3 außerhalb von Deutschland auf dem Europaradweg R1 fortgeführt. Im Westen an der französischen Kanalküste und im Osten Richtung St. Petersburg.[8]

Abbildung 6: Auswahl an Logos von Radfernwegen, regionalen und lokalen Radrouten aus der Region

[8] Deutscher Tourismusverband e. V., 2010: D-Route 3. Vom Münsterland an die Oder, Bonn.

Im Landkreis Goslar ist zusätzlich auch der Harzrundweg zu nennen. Von überregionaler Bedeutung ist noch der Harzvorlandweg, der von Niedersachsen in das Land Sachsen-Anhalt führt.

Der Aller-Radweg verläuft von Verden bis zur Quelle der Aller bzw. über einen Verbindungsweg zur Elbe bei Magdeburg (328 km). Die Städte Gifhorn und Wolfsburg liegen in der Region direkt an diesem Radfernweg.

Der zum Teil ausgeschilderte West-Ost-Radweg (RFW 10) verläuft von Westen aus dem Landkreis Peine durch das Stadtgebiet von Braunschweig bis nach Helmstedt und führt zum Aller-Radweg, er ist Bestandteil des N-Netzes. Der Weg ist nicht ausgeschildert und wird auch nicht vermarktet. Für das regionale Radverkehrsnetz ist dieser Radfernweg von überregionaler Bedeutung, denn er verbindet die Städte Hannover und Braunschweig und führt über Helmstedt nach Magdeburg.

Der Radweg Berlin-Hameln führt von Hameln über Salzgitter und Wolfenbüttel nach Berlin.

Eine besondere Bedeutung in der weiteren Entwicklung kommt dem Iron Curtain Trail (Bestandteil des EuroVelo-Netzes) zu. Dieser verläuft auf der Grenze des ehemaligen eisernen Vorhangs von Finnland bis zum Schwarzen Meer, in der Region durch den Harz.

Stellenwert	**Name der Radfernwege, regionale und lokale Radrouten**[9]
Überregional bedeutsame Radfernwege (Klasse 1a – „derzeit schon gut“))	• Aller-Radweg (RFW 7) • D-Route 3/ Europaradweg (R1) • Harzrundweg • Harzvorlandweg • West-Ost-Radweg (RFW 10) • Weser-Harz-Heide Radweg (RFW 5)
Überregional bedeutsame Radfernwege (Klasse 1b – „Potenzial“)	• Radweg Berlin-Hameln • Iron Curtain Trail (EuroVelo-Netz)
Regional bedeutsame Radrouten (Klasse 2) Auswahl	• Grenzenlos-Route (Bestandteil des Iron Curtain Trail) • Fuhsetour (Salzgitter) • Romanik-Ost-Route • Romanik-Route[10] • Romanik-Süd-Route • Innerste-Radweg
Lokal bedeutsame Radrouten (Klasse 3) Auswahl	• FEMO-Route Nord (Helmstedt) • FEMO-Route Süd (Helmstedt) • Gifhorner Südheide Rundweg (Gifhorn) • Großer Rundkurs (Gifhorn) • Industrietour (Peine) • Land und Leute (Peine) • NATOUR (Helmstedt) • Ringgleis (Braunschweig) • Storchenroute Gifhorn (Gifhorn) • Storchenroute Hankensbüttel (Gifhorn) • Storchenroute Wolfsburg (Wolfsburg) • Till Eulenspiegel Radweg (Wolfenbüttel) • Vier-Wälder-Route (Helmstedt) • Wald und Wiesen (Peine) • Wasserroute (Peine)

Tabelle 5: Klassifizierung der Radfernwege, Randwanderwege und Radrouten in der Region

9 Siehe auch die Erläuterungen zu Radfernwegen Anlage 1 m Anhang.

10 Stadt Helmstedt o.J.: Vier-Wälder-Route, Romanik-Route, Grenzenlos-Route (Faltblatt).

Regional bedeutsame Radrouten (Klasse 2)

In der Region gibt es regional bedeutsame Radrouten bzw. Radwanderwege. Diese Radrouten bzw. Radwanderwege verlaufen vornehmlich in einem Landkreis, können allerdings auch landkreisübergreifend konzipiert sein. Zu nennen ist der Innerste-Radweg, aber auch die Grenzenlos-Route für die Region.

Lokal bedeutsame Radrouten (Klasse 3)

Lokal bedeutsame Radrouten sind eher für den Freizeitradverkehr konzipiert. Bei einer guten Vernetzung können sie auch regional bedeutsam sein. Durch den Landkreis Wolfenbüttel führt der ausgeschilderte Radweg Till Eulenspiegel, der an einen Narr aus dem Mittelalter erinnert. Im Landkreis Peine können vier Routen abgeradelt werden. Zu nennen sind die „Land und Leute-“, die „Wald und Wiesen-“, die „Wasser-“ und die „Industrietour“. In Salzgitter ist die ausgeschilderte „Fuhsetour“ und im Landkreis Gifhorn der „Südheide Rundweg“ zu erwähnen. Zusätzlich gibt es zwei Storchenrouten im Landkreis Gifhorn und eine Storchenroute in Wolfsburg. Im Landkreis Helmstedt sind die „Grenzenlos Tour“, die „Vier-Wälder-Route“, die „Romanik-Route“ und die FEMO-Routen Nord und Süd besonders zu erwähnen. Die meisten Routen sind entsprechend ausgeschildert (Vergleiche Kap. 1.4).

In der Stadt Braunschweig ist das Ringgleis zu erwähnen, dass mit 19 km auf einer ehemaligen Eisenbahntrasse einmal um die Stadt führt. Bisher ist aber nur knapp ein Drittel (5,3 km) fertig gestellt. Ausgeschildert und vermarktet wird das fertig gestellte Teilstück bisher noch nicht.

Die Radrouten haben für die betroffenen Gebietskörperschaften, aber vor allem für Tagestouristen in den Städten und Landkreisen eine große Bedeutung.

Die Situation der vorhandenen Radrouten in der Region stellt sich unterschiedlich dar. Die Bandbreite reicht von feststehender Routenführung und guter Qualität (größtenteils aber nicht erfasst) und Vermarktung (z. B. Flyer, Radwanderführer, Internetseite). Diese Radrouten sind in großen Teilen nicht vernetzt. Ein regionaler Überblick über bestehende bzw. geplante Radrouten und ihre Qualität liegt nicht vor.

Empfehlungen

Aus der Sicht der Radtouristen muss das vielfältige Angebot in der Region klar strukturiert werden. Radfernwege müssen sich deutlich von den regional bedeutsamen Radwanderwegen und lokal bedeutsamen Radrouten abheben. Die zuständigen Institutionen mit Ansprechpartnern für die Pflege und Vermarktung der einzelnen Radfernwege und Radrouten müssen für die Radtouristen erkennbar sein.

Die Radfernwege sollten eindeutig ausgeschildert, die Wegebeschaffenheit, die Sicherheit (verkehrsarm), die Streckenführung abwechslungsreich und eine ÖPNV-Anbindung gegeben sein. An den touristischen Radfernwegen der Klasse 1 sollten Schutzhütten, Informationstafeln, Rastplätze und Abstellanlagen zur Ausstattung zählen. Die themenbezogenen Radrouten sollten einen kontinuierlichen Themenbezug entlang der Route, eine räumliche Nähe der thematischen Sehenswürdigkeiten gewährleisten.

Eine Darstellung in Radwanderkarten, der eigene Internetauftritt und alltagsorientierte Anforderungen sind zu berücksichtigen. Die Kriterien des ADFC zur Förderung des Städtetourismus per Rad sollten berücksichtigt werden (vgl. Kap. 5.2).

Konkrete Handlungsempfehlungen zu den überregional bedeutsamen Radfernwegen (Klasse 1):

- Weiterentwicklung zum Premiumprodukt

- Mindeststandards des Radfernweges (s. Anlage 3) sollten erreicht werden
- Konzentration auf die Verbesserung der Infrastruktur, Service, Wegeführung, Wegequalität, Beschilderung und Marketing

Regional bedeutsame Radrouten (Klasse 2):

- Entwicklung zu einem Produkt von regionaler Bedeutsamkeit
- Verbesserung des Angebotes und der Vermarktung
- Zusammenarbeit mit Nachbarlandkreisen stärken

Lokal bedeutsame Radrouten (Klasse 3):

- Vollständige Ausschilderung im Netz nicht empfehlenswert

Jede Gebietskörperschaft sollte 1-2 Rundrouten auswählen und ausschildern. Dabei sollten möglichst verschiedene thematische Schwerpunkte mit Bezug zu lokalen Besonderheiten gewählt werden.

1.3 Radverkehrsinfrastruktur

Leitlinie	
L6	Bei der Ausgestaltung der Radverkehrsinfrastruktur sind Qualitätsstandards zu definieren. Die einzelnen Netzbestandteile (Radwege, selbstständige Radwege, ländliche Wege (Feld- und Forstwege, Wirtschaftswege) sowie Fahren auf der Fahrbahn) sollten sich an aktuellen Richtlinien, Hinweisen und Empfehlungen orientieren, in denen der aktuelle Stand der Technik dargelegt ist (ERA 2010, RIN 2008, HRaS 2002).

Status Quo

Für die Ausgestaltung der Radverkehrsinfrastruktur (Radwege, selbstständige Radwege, ländliche Wege (Feld- und Forstwege, Wirtschaftswege) sowie Fahren auf der Fahrbahn) gelten die aktuellen Richtlinien, Hinweise und Empfehlungen, in denen der aktuelle Stand der Technik dargelegt ist (ERA 2010, RIN 2008, HRaS 2002) (vgl. auch Tabelle 7).

Die Verantwortlichkeit für den Bau und die Unterhaltung der Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen liegt bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV).

Geschäftsbereich der NLStBV	**Landesstraßen**		
	Längen	**Radweg-Bestand**	
	(km)	**(km)**	**(%)**
Goslar*	410	66	16
Wolfenbüttel	712	231	32
Nds. Gesamt	**8033**	**4434**	**55**
Geschäftsbereich der NLStBV	**Bundesstraßen**		
	(km)	**(km)**	**(%)**
Goslar*	454	63	14
Wolfenbüttel	449	202	45
Nds. Gesamt	**4673**	**2914**	**62**

* in den Geschäftsbereich Goslar fallen auch Osterode und teilweise der LK Göttingen

Tabelle 6: Radwegebestand an Landes- und Bundesstraßen (Quelle: ZGB, 2012: Informationsvorlage 2012/57 vom 11.09.2012 (vereinfachte Darstellung))

Bezogen auf eine Anfrage von Bündnis 90/ DIE GRÜNEN an die Verbandsverwaltung des ZGB zum Thema „Radwegebau an Landesstraßen und Bundesstraßen in Niedersachsen“, wurden in der Informationsvorlage 2012/57 (2012) folgende Daten von der NLStBV (bezogen auf die Geschäftsbereiche Goslar und Wolfenbüttel, die das Gebiet des ZGB abdecken) veröffentlicht (s. Tabelle 6).

Die Tabelle 6 zeigt, dass nur knapp ein Drittel aller Landes- und Bundesstraßen mit einem Radweg ausgestattet sind. Damit liegt die Region im Vergleich gegenüber anderen Regionen in Niedersachsen weit hinten. Im Durchschnitt sind in ganz Niedersachsen über die Hälfte der Landes- und Bundesstraßen mit einem Radweg ausgestattet.

<table>
<tr><th rowspan="2">Anlagentyp</th><th colspan="2" rowspan="2">Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)</th><th colspan="3">Breite des Sicherheitstrennstreifens</th></tr>
<tr><th>zur Fahrbahn</th><th>zu Längsparkständen (2,00 m)</th><th>zu Schräg-/ Senkrechtparkständen</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Schutzstreifen</td><td>Regelmaß</td><td>1,50 m</td><td rowspan="2">-</td><td rowspan="2">Sicherheitsraum[1]: 0,25 m bis 0,50 m</td><td rowspan="2">Sicherheitsraum: 0,75 m</td></tr>
<tr><td>Mindestmaß</td><td>1,25 m</td></tr>
<tr><td>Radfahrstreifen</td><td>Regelmaß (einschl. Markierung)</td><td>1,85 m</td><td>-</td><td>0,50 m bis 0,75 m</td><td>0,75 m</td></tr>
<tr><td>Einrichtungsradweg</td><td>Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)</td><td>2,00 m (1,60 m)</td><td rowspan="4">0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke)</td><td>0,75 m</td><td rowspan="4">1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)</td></tr>
<tr><td>Beidseitiger Zweirichtungsradweg</td><td>Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)</td><td>2,50 m (2,00 m)</td><td rowspan="3">0,75 m</td></tr>
<tr><td>einseitiger Zweirichtungsradweg</td><td>Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)</td><td>3,00 m (2,50 m)</td></tr>
<tr><td>gem. Geh- und Radweg (innerorts)</td><td>abhängig von Fuß- und Radverkehrsstärke</td><td>≥ 2,50 m</td></tr>
<tr><td>gem. Geh- und Radweg (außerorts)</td><td>Regelmaß</td><td>2,50 m</td><td colspan="3">1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)</td></tr>
</table>

[1] Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

Tabelle 7: Breitenmaß von Radverkehrsanlagen im Sicherheitstrennstreifen (Quelle: FGSV, 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA))

Empfehlungen

Ein weiterer Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur anhand festgelegter Qualitätskriterien ist notwendig. Nach Überprüfung notwendiger Maßnahmen (Lückenschlüsse, Qualitätsverbesserung bestehender Anlagen) ist eine Prioritätenliste zu erstellen.

Die Unterhaltung und Sanierung vorhandener Radverkehrsanlagen wird von steigender Bedeutung sein. Die einzelnen Netzbestandteile (straßenbegleitende Radwege, selbstständige Radwege, ländliche Wege (Feld- und Forstwege, Wirtschaftswege) sowie Fahren auf der Fahrbahn) sollten sich am aktuellen Stand der Technik nach den ERA orientieren (Tabelle 7).

Die stetige Zunahme der Elektrofahrräder stellt gesteigerte Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur. Dazu zählen neben ausreichend breiten Radwegen auch weite Kurvenradien, rutschfeste Beläge sowie die verstärkte Vermeidung von Absperrpfosten, Umlaufsperren und Treppen. Dies sollte beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur stärker berücksichtigt werden.

Die Planung für Radschnellverbindungen auf der Grundlage der Empfehlungen der Radverkehrsstrategie für die Metropolregion (Verbindungen von Braunschweig nach Wolfenbüttel, von Gifhorn nach Wolfsburg) sollte fortgesetzt werden. Für die Ausgestaltung sollte das Arbeitspapier der FGSV „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ (Entwurf Juli 2013) berücksichtigt werden. Radschnellverbindungen sollten im regionalen Radverkehrsnetz als wesentlicher Bestandteil integriert werden.

1.4 Wegweisung

Leitlinien	
L7	Die Fahrradwegweisung dient der Orientierung und der Standortbestimmung und stellt ein Markenzeichen für eine Radregion dar. Besonders wichtig ist sie für Ortsfremde wie Radtouristen.
L8	Die Qualität der Beschilderung ist im Rahmen eines Beschilderungsmanagements zu sichern. Eine baulastträgerübergreifende Koordinierung und Regelung der Zuständigkeiten ist zu gewährleisten. Hier ist insbesondere auf die Zuständigkeit bei der Pflege der Beschilderung zu achten.

Status Quo

Für die Wegweisung im Verlauf touristischer Radrouten gibt es keine gesetzlich verbindlichen Vorgaben. Vielmehr ist sie eine freiwillige Aufgabe der öffentlichen Hand. Gleichwohl wird die hohe Bedeutung einer Wegweisung für Orientierung und Standortbestimmung der Nutzenden und die Vermarktung einer Route heute allgemein anerkannt. Bei der Ausgestaltung der Wegweisung ist der von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in einem Merkblatt erarbeitete Standard maßgebend (FGSV-Standard).

Bedeutung der Wegweisung
- Orientierung
- Lenkung / Bündelung
- Information
- Marketing im Radtourismus
- Öffentlichkeitsarbeit

Grundzüge FGSV-Standard
- Zielorientierte Wegweisung als Basissystem
- Routenorientierte Wegweisung im Regelfall als Zusatzinformation
- Keine Differenzierung nach Alltags- und Freizeitwegweisung
- Wenige Standardelemente mit definierten Gestaltungsvorgaben
- Dokumentation als Voraussetzung zur Pflege

Wegweisung nach FGSV-Standard im Landkreis Gifhorn

Die folgende Tabelle 8 zeigt, an welchen Radrouten der jeweiligen Gebietskörperschaften eine Wegweisung vorhanden ist (über die Qualität der Wegweisung können an dieser Stelle keine Aussagen gemacht werden).

Landkreis/ Stadt	Radverkehrskonzept/ Radrouten	Wegweisung
LK Gifhorn	Radverkehrskonzept (ohne Jahreszahlangabe) Stadt Gifhorn Radverkehrskonzept (in Arbeit)	Ja -
	Gifhorner Südheide Rundweg	Ja
LK Goslar	Radwegekonzept	Keine Wegweisung
	Weser-Harz-Heide Radweg D-Route 3/ Europaradweg (R1) Innerste-Radweg Harzrundweg Mountainbikerouten (74 Routen)	Ja Ja Ja Ja Ja
LK Helmstedt	Radwanderwegekonzept	Keine Wegweisung
	Radweg Berlin-Hameln FEMO - Nord - Lutterheide FEMO - Süd - Lutterspring Romanik-Radweg NATOUR	Ja Ja Ja Ja Ja
LK Peine	Radverkehrskonzept (Umsetzung 2010)	Ja
	Wasserroute Peiner Land	Ja
LK Wolfenbüttel	Radverkehrskonzept (2013)	Ja
	Till Eulenspiegel Schöne Dörfer Oderwald – Bodensteiner Klippen	Ja Ja Ja
Stadt Braunschweig	Radverkehrsnetz (2009)	Ja
Stadt Salzgitter	In Überarbeitung (2013)	Wegweisung tw. vorhanden, Aktualisierung in Arbeit
Stadt Wolfsburg	Radverkehrskonzept Innenstadt (2009)	Ja

Tabelle 8: Vorhandene Wegweisung in der Region (Auswahl)

Ausgeblichene Einschubelemente am Weser-Harz-Heide Radweg

Wegweisung im Landkreis Gifhorn; nicht FGSV-konform

Obwohl bereits eine Reihe der Gebietskörperschaften ihre touristischen Radrouten entsprechend dem FGSV-Standard beschildert haben, gibt es in der Region noch größere Unterschiede der Beschilderungsarten und -systeme, was beispielsweise die Schildergröße, die Gestaltung der Routenplaketten etc. anbelangt. Siehe hierzu auch das Beispiel für die mangelnde Unterhaltung der Wegweisung des Weser-Harz-Heide-Radweges in der Stadt Braunschweig (s. Foto oben, vgl. auch Anlage 5).

Unzureichende Wegweisungen haben nicht nur für Fahrradtouristen folgende Nachteile:

- Kein einheitliches Erscheinungsbild
- Erschwerte Orientierung
- Mangelnde Unterhaltung beeinträchtigt die Nutzbarkeit

Empfehlungen

Für das alltagsorientierte Netz und die touristischen Radrouten ist eine einheitliche Wegweisung nach FGSV-Standard einzurichten. Dabei sollte in der Region einheitlich die Farbe „Grün“ für die Wegweiser vorgesehen werden. Die Anwendung eines digitalen Wegweisungskatasters, das Informationen zum Standard, zum Inhalt und zur Anbringung des Wegweisers umfasst, sollte neben dem FGSV-Standard Voraussetzung zur Förderung der Wegweisung sein.

Prioritäten:

Bei den touristischen Radrouten sollte zunächst die Wegweisung der Radfernwege aktualisiert werden, danach die freizeitorientierten Radwanderwege mit regionaler Bedeutung.

Dem Wegweisungsmanagement mit den vorstehend beschriebenen Aufgaben kommt eine hohe Bedeutung zu. Empfohlen wird, dass der ZGB als koordinierende Instanz fungiert. Von Vorteil ist auch die Herausgabe eines entsprechenden für die Region gültigen Leitfadens.

Wegweisung nach dem Knotenpunktsystem

Für ein Radroutennetz für eine ganze Region ist das Knotenpunktsystem gut geeignet. Bei der Beschilderung benötigt man keine herkömmlichen Fahrradkarten oder Wegweiser mehr, die Routenführung verläuft über Knotenpunkte, die Radtour wird von Knotenpunkt zu Knotenpunkt geplant.

Empfohlen wird, die Wegweisung nach dem Knotenpunktsystem in die weitere Ausgestaltung der regionsweiten Wegweisung mit einzubeziehen.

Wegweisung mit Knotenpunktsystem (Landkreis Aurich)

1.5 Begleitinfrastruktur

Leitlinie	
L9	Die Begleitinfrastruktur dient dem Witterungsschutz, der Orientierung und der Standortbestimmung und ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal für eine Radregion. Sie ist nicht nur für Ortsfremde wie Radtouristen sehr wichtig, sie bietet einen zusätzlichen Komfort für Radfahrerinnen und Radfahrer.

Status Quo

Das Leitbild „Radverkehr als System“ liegt der Radverkehrsförderung zu Grunde. Danach ist nicht nur eine fahrradfreundliche Infrastruktur erforderlich, ebenso wichtig sind die Bereiche Service und Dienstleistung sowie Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit. Zum Bereich Service zählt die Begleitinfrastruktur, dazu gehören Infotafeln, Rastplätze/ Schutzhütten und Fahrradabstellanlagen.

Qualitätskriterien für Infotafeln:

- Standorte: Wichtige Ziele z. B. Bahnhöfe, Ortseingang, Rastplätze
- Überblick über das (touristische) Angebot der Region

Qualitätskriterien für Rastplätze:

- Naturnahe Ausstattung
- (möglichst) Überdacht
- Sitzgruppe im Freien (zusätzlich)
- Anlehnbalken bzw. Fahrradabstellanlage
- Orientierungstafel

Positives Beispiel: Rastplatz mit Schutzhütte, Ringgleis Braunschweig

Positives Beispiel: Infotafel, Bad Fallingbostel

Qualitätskriterien für Fahrradabstellanlagen:

- Leichte Zugänglichkeit
- Sicherer Stand für das Rad
- Wetterschutz
- Schutz vor Vandalismus
- Ausreichende Anzahl / Flächengröße

Diebstahlsichere Abstellanlagen (möglichst mit Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten) an:

- Bahnhöfen, Bushaltestellen,
- Touristen-Informationen,
- Sehenswürdigkeiten.

Besonders im Radtourismus sind höherwertige Fahrräder in Gebrauch, daraus folgen höhere Anforderungen im Hinblick auf Diebstahlschutz bei der Ausgestaltung der Abstellanlagen. Hervorzuheben ist an dieser Stelle die gute Ausstattung mit Infotafeln auf dem Südheide Rundweg (LK Gifhorn).

Fahrradboxen (Wörlitzer Gartenreich)

Fahrradboxen für Radtouristen an der Touristen-Information (Stadt Leer)

Fahrradboxen gibt es in der Region beispielsweise an den bedeutenden Freizeitzielen wie dem Otter-Zentrum Hankensbüttel (6 Fahrradboxen), dem Tankumsee und dem Schwimmbad Allerwelle (alle LK Gifhorn).

Das TourismusMarketing Niedersachsen (TMN) bietet eine interaktive Karte, die Radfahrerinnen und Radfahrern die Möglichkeit bietet, sich über Serviceeinrichtungen vor Ort zu informieren. Fahrradwerkstätten und Unterkünfte können hier nach Bedarf eingeblendet werden.[11]

Verschiedene Radwanderkarten der Städte oder Regionen gehen noch weiter auf die Bedürfnisse ein und markieren Abstellanlagen und Schutzhütten.

Empfehlungen

Im Rahmen der weiteren Ausgestaltung und Qualitätsverbesserung der Radfernwege und der bedeutenden regionalen Radrouten in der Region sollte dafür Sorge getragen werden, dass die Begleitinfrastruktur entsprechend den Qualitätsanforderungen eingerichtet und verbessert wird.

1.6 Fahrradverleih

Leitlinie	
L10	Standorte für den Fahrradverleih sind Qualitätsmerkmale für eine touristische Region und sollen in Kooperation mit den Leistungsträgern verstärkt angeboten werden.

Status Quo

Fahrradverleih-Stationen sind in der Regel örtliche Fahrradgeschäfte, vereinzelt Hotels und in Braunschweig auch die Radstation am Hauptbahnhof (s. Tabelle 9). Bei dem Zusatz „E-Bikes“ sind Pedelecs inbegriffen. Hierbei handelt es sich überwiegend um movelo-Standorte der ZeitOrte, lediglich in Hornburg ist es ein Privatanbieter von Pedelecs.

[11] Tourismus Marketing Niedersachsen (TMN), 2013: Niedersachsen Karte, Hannover.

Landkreis	Ort	Bemerkung
LK Gifhorn	Gifhorn	3 Stationen (1 Station mit E-Bikes und 1 Station nur mit E-Bikes
	Sassenburg-Stüde	1 Station (auch mit E-Bikes)
	Ribbesbüttel	1 Station
	Wesendorf	1 Station
	Groß Oesingen	1 Station
	Dedelstorf-Repke	1 Station
LK Goslar	Goslar	2 Stationen
	Vienenburg	1 Station
	Clausthal-Zellerfeld	1 Station
	Braunlage/Harz	1 Station
	Bad Harzburg	1 Station
	Altenau	1 Station
LK Helmstedt	Helmstedt	2 Stationen (1 Station nur mit E-Bikes)
LK Peine	Peine	1 Station nur mit E-Bikes
LK Wolfenbüttel	Wolfenbüttel	2 Stationen nur mit E-Bikes
Kreisfreie Stadt	**Örtlichkeit**	**Bemerkung**
Stadt Braunschweig	Hauptbahnhof	10 Fahrräder (DB Call-a-bike)
	Radstation am Bahnhof	40 Fahrräder
	Bahnhofsnähe (Umkreis 1,5 km)	3 Stationen (1 Station nur E-Bikes)
	Innenstadt	4 Stationen
Stadt Salzgitter	-	-
Stadt Wolfsburg	Hauptbahnhof Innenstadt	5 Fahrräder (DB Call-a-bike) Nur E-Bikes (1 Station Innenstadt) 10 Fahrräder (Tourismuszentrale) 12 E-Bikes (E-Mobility-Station)

Tabelle 9: Fahrradverleihstationen im Großraum Braunschweig

Empfehlungen

Die Nachfrage der angebotenen Fahrradverleiheinrichtungen sollte erfasst werden. Gleichzeitig können die vorhandenen Standorte überprüft werden.

Besonders Touristen zu Besuch in der Region (Kulturstädtetouristen) oder auch Geschäftsreisende benötigen einen einfachen und schnellen Zugang zu Leihrädern.

Hierzu ist in Kooperation mit den Leistungsträgern ein Konzept zu erarbeiten. Umsetzungsmöglichkeiten für die Region könnten so durchdacht werden und würden eine flexible Mobilität von Touristen fördern. Im Harz sollten MTB-Pedelec-Verleihstationen aufgebaut werden.

2. Themenfeld 2: Vernetzung mit dem ÖPNV

Eine effiziente Förderung des Fahrradtourismus erfordert die Verknüpfung der Radrouten mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Flexibilität des Fahrrades als Zubringer und zur Nutzung im Zielgebiet wird mit der Eignung des ÖPNV für längere Distanzen und einer bequemen Beförderung bei schlechtem Wetter bzw. in Pannenfällen kombiniert. Touren mit unterschiedlichem Start- und Zielort werden vielfach erst durch die Nutzung des ÖPNV möglich.

2.1 Kooperation von ÖPNV/ SPNV und Fahrrad

Leitlinien	
L11	Die Schnittstellen des Schienenpersonenverkehrs (SPNV) und bedeutende Bus-Haltestellen sind mit den Radfernwegen und überregionalen Radrouten zu verknüpfen. Sie sollen verkehrssicher, gefahrlos und möglichst umwegfrei erreichbar sein.
L12	Für die effiziente Förderung des Radfahrens in ländlichen Regionen ist die Verknüpfung des Radverkehrsnetzes mit dem ÖPNV zu gewährleisten (intermodale Vernetzung).

Status Quo

Im Großraum Braunschweig gibt es insgesamt 296 Nahverkehrslinien, auf 36 Linien sind regional bedeutsame Verkehre (RegioBusse) eingerichtet worden.

Weiterhin gibt es 52 Stationen für Regionalzüge, diese werden nur im Ein- bis Zweistunden Takt angefahren. Eine Verknüpfung mit dem Fernverkehr (IC) ist in Helmstedt, Braunschwieg und Wolfsburg gegeben. Besonders das für Mountainbiker und Radrennfahrer attraktive Gebiet Harz ist mit dem ÖPNV nur schwer zu erreichen, ein Umstieg von Bahn auf Bus ist oftmals unvermeidlich. So steht es den Busfahrern frei, stark verschmutzen Radlern eine Mitnahme zu verweigern. Dies führt neben einer oftmals langen Anreise u. a. dazu, dass immer mehr Fahrradtouristen mit dem Auto in den Harz reisen.

Für Informationen rund um den ÖPNV wird in Braunschweig ein Infopoint (Pavillon direkt vor dem Hauptbahnhof) von der Braunschweiger VerkehrsAG betrieben, er ist außer sonntags täglich geöffnet. In Wolfsburg befindet sich am Hauptbahnhof bereits eine Mobilitätszentrale, welche die Verknüpfung verschiedener Transportmittel und den Umweltverbund fördern soll. Diese für Touristen hilfreiche Anlaufstelle hat an sieben Tagen in der Woche geöffnet.

Im Rahmen des „Schaufenster eMobilität“ für die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg sollen Mobilitätszentralen an Hauptbahnhöfen errichtet und mit weiteren Subzentren in der Stadt verknüpft werden. Diese sollen Anlaufpunkte für Elektromobilität sein und Mobilitätsservices für unterschiedliche Verkehrsformen anbieten. Neben dem Verleih von Pedelecs und E-Bikes wird auf weitere Angebote einer CO_2-neutralen Fortbewegung hingewiesen.[12]

Die Tabelle 10 zeigt wichtige ÖPNV-Verknüpfungspunkte in der Region (Deutsche Bahn [DB], RegioBusse) mit Zugang zu den überregional bedeutsamen Radfernwegen sowie dem touristisch bedeutsamen Ziel der Volksbank Arena Harz.

[12] Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg GmbH, 2013: Mobilitätszentrale Wolfsburg.

Landkreis/ kreisfreie Stadt	Wichtige ÖPNV-Stationen und Haltestellen	Zugang zu überregional bedeutsamen Radfernwegen
LK Gifhorn	Schönewörde, Bahnhof (DB)	Weser-Harz-Heide Radweg
	Wahrenholz, Bahnhof (DB)	Weser-Harz-Heide Radweg
	Gifhorn Stadt, Bahnhof (DB, Bus)	Weser-Harz-Heide Radweg Aller-Radweg
	Gifhorn, Rathaus (Bus)	Weser-Harz-Heide Radweg Aller-Radweg
	Calberlah, Bahnhof (DB)	Aller-Radweg (3,5 km entfernt)
	Meine, Bahnhof (DB)	Weser-Harz-Heide Radweg
LK Goslar	Vienenburg, Bahnhof (DB)	Iron Curtain Trail
	Goslar, Bahnhof (DB)	Weser-Harz-Heide Radweg D-Route 3/Europaradweg (R1) Volksbank Arena Harz
	Langelsheim, Bahnhof (DB)	Weser-Harz-Heide Radweg Innerste-Radweg D-Route 3/Europaradweg (R1) Volksbank Arena Harz
	Bad Harzburg, Bahnhof (DB, Bus)	D-Route 3/Europaradweg (R1) Volksbank Arena Harz
	ZOB Clausthal-Zellerfeld (Bus)	Weser-Harz-Heide Radweg
LK Helmstedt	Königslutter, Bahnhof (DB)	West-Ost-Radweg
	Frellstedt, Bahnhof (DB)	West-Ost-Radweg
	Juliusstraße (Bus)	West-Ost-Radweg
	Wilhelmstraße (Bus)	West-Ost-Radweg
	Helmstedt Bahnhof, ZOB (DB, Bus)	West-Ost-Radweg
	Schöningen ZOB (Bus)	Radweg Berlin-Hameln Iron Curtain Trail
LK Peine	Peine Bahnhof, ZOB (DB, Bus)	West-Ost-Radweg
LK Wolfenbüttel	Weddel, Bahnhof (DB)	West-Ost-Radweg
	Schandelah, Bahnhof (DB)	West-Ost-Radweg
	Wolfenbüttel, Bahnhof (DB, Bus)	Radweg Berlin-Hameln Weser-Harz-Heide Radweg
	Dettum, Bahnhof (DB)	Radweg Berlin-Hameln
	Schöppenstedt, Bahnhof (DB)	Radweg Berlin-Hameln
	Börßum, Bahnhof (DB)	Weser-Harz-Heide Radweg
	Schladen Bahnhof (DB)	Iron Curtain Trail (3,5 km entfernt)
	Baddeckenstedt, Bahnhof (DB)	Innerste-Radweg
Stadt Braunschweig	Braunschweig, Gliesmarode (DB)	West-Ost-Radweg Weser-Harz-Heide Radweg
	Braunschweig, Rathaus (Bus)	West-Ost-Radweg, Weser-Harz-Heide Radweg
	Braunschweig, Hauptbahnhof (DB)	Weser-Harz-Heide Radweg
Stadt Salzgitter	SZ-Lebenstedt, Bahnhof (DB)	Radweg Berlin-Hameln
	SZ-Ringelheim, Bahnhof (DB, Bus)	Innerste-Radweg
Stadt Wolfsburg	Wolfsburg Hauptbahnhof (DB, Bus)	Aller-Radweg
	Fallersleben (DB)	Aller-Radweg

Tabelle 10: Wichtige ÖPNV-Stationen und Haltestellen mit Zugang zu überregional bedeutsamen Radfernwegen

Empfehlungen
Die umweltgerechte An- und Abreise trägt zur Attraktivität der Region als Tourismusdestination bei. Aufgabenträger, Kommunen, Touristiker und ÖPNV-Unternehmen der Region sollten hier stärker zusammenarbeiten. Empfohlen wird eine stärkere Ausrichtung der Mobilitätszentralen auf die Radtouristen sowie eine bessere Ausstattung der wichtigen ÖPNV-Stationen und Haltestellen mit Zugang zu überregional bedeutsamen Radfernwegen (z. B. durch entsprechende Infotafeln, Wegweisung).

2.2 Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und Bushaltestellen

Leitlinie	
L13	An Bahnhöfen und bedeutenden Bushaltestellen sind Fahrradabstellmöglichkeiten vorzusehen. Diese sind entsprechend der Qualitätsanforderungen an Fahrradabstellanlagen zu gestalten.

Status Quo

Durch eine ausreichende Anzahl von Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen kann die Attraktivität des Umweltverbundes gestärkt werden. Vor allem an Bahnhöfen bzw. Haltepunkten des SPNV und wichtigen Bushaltestellen lässt sich der Einzugsbereich vergrößern, um insbesondere den Alltagsverkehr, aber auch den freizeit- und touristisch relevanten Radverkehr zu stärken.

Tabelle 11 zeigt eine Übersicht über Bike+Ride-Anlagen an wichtigen ÖPNV-Stationen (Zugang zu überregional bedeutsamen Radfernwegen), die dem aktuell gültigen Nahverkehrsplan für das Gebiet des ZGB entnommen ist (ZGB, 2008). Die Förderung von Bike+Ride durch den Bau von Abstellanlagen beschränkte sich bislang in der Regel auf größere Bahnhöfe, an kleineren Stationen im ländlichen Raum lediglich an den Stationen, die umgebaut wurden. Es gibt eine ganze Reihe nicht funktionsgerechter Anlagen, besonders bei der Qualität von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Bushaltestellen im ländlichen Raum gibt es einen erheblichen Nachholbedarf.

Die Planung von Bike+Ride-Anlagen ist immer auch als Angebotsplanung zu sehen. Bei einem verbesserten Angebot ist von einer Steigerung der Nachfrage auszugehen. Vor diesem Hintergrund ist ein Mindestangebot an Fahrradabstellplätzen für alle Bahnhöfe und Haltepunkte anzustreben. Nachstehende Anforderungen (Qualitätsstandards) sind zu berücksichtigen.

Anforderungen an Bike+Ride Anlagen

- gute Erreichbarkeit
- Lage möglichst nah zu den Bahnsteigzugängen
- direkte Anbindung an das Radverkehrsnetz
- gute Einsehbarkeit und Beleuchtung
- Fahrradständer, an die auch der Fahrradrahmen anschließbar ist
- Eignung für alle Fahrradtypen
- ausreichender Seitenabstand zu anderen Rädern, damit das Fahrrad leicht herein- und herauszunehmen ist
- Überdachung, ggf. auch Seiten- und Rückwände als Witterungsschutz
- zusätzlich verschließbare Abstellmöglichkeiten

Fehlende Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Salzgitter-Ringelheim

Fahrradabstellanlage mit Fahrradboxen am Bahnhof in Weddel

Landkreis/ kreisfreie Stadt	Wichtige ÖPNV-Stationen und Haltestellen	B+R	Boxen	überdacht	nicht funktions-gerecht
LK Gifhorn	Schönewörde, Bahnhof (DB)	0			
	Wahrenholz, Bahnhof (DB)	22			22
	Gifhorn Stadt, Bahnhof (DB, Bus)	44			44
	Gifhorn, Rathaus (Bus)	90		90	
	Calberlah, Bahnhof (DB)	8			8
	Meine, Bahnhof (DB)	20			
LK Goslar	Vienenburg, Bahnhof (DB)	22			22
	Goslar, Bahnhof (DB)	72	10		
	Langelsheim, Bahnhof (DB)	17			
	Bad Harzburg, Bahnhof (DB, Bus)	12			12
LK Helmstedt	Königslutter, Bahnhof (DB)	51		51	19
	Frellstedt, Bahnhof (DB)	32			32
	Helmstedt Bahnhof, ZOB (DB, Bus)	112	56	56	
	Schöningen ZOB (Bus)	0			
LK Peine	Peine Bahnhof, ZOB (DB, Bus)	340			
LK Wolfenbüttel	Weddel, Bahnhof (DB)	65	48	17	
	Schandelah, Bahnhof (DB)	67		21	
	Wolfenbüttel, Bahnhof (DB, Bus)	100		70	
	Dettum, Bahnhof (DB)	52	8	44	
	Schöppenstedt, Bahhhof (DB)	42		42	42
	Schladen Bahnhof (DB)	123	19	104	
	Baddeckenstedt, Bahnhof (DB)	47	6		
Stadt Braun-schweig	Braunschweig Gliesmarode (DB)	13			
	Braunschweig, Hauptbahnhof (DB)	750		500	
Stadt Salzgitter	SZ-Lebenstedt, Bahnhof (DB)	30		30	30
	SZ-Ringelheim, Bahnhof (DB, Bus)	68			68
Stadt Wolfsburg	Wolfsburg Hauptbahnhof (DB, Bus)	200			50
	Fallersleben (DB)	20			
Insgesamt		**2.419**	**147**	**1.025**	**349**

Tabelle 11: Bike+Ride-Anlagen an wichtigen ÖPNV-Stationen (Zugang zu überregional bedeutsamen Radfernwegen (eigene Darstellung nach ZGB, Nahverkehrsplan 2008)

Empfehlungen
Für die Ausstattung der Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und Haltestellen sollte eine Bedarfsanalyse durchgeführt und einheitliche Standards festgelegt werden. Die Standards sollten auch die Einrichtung von kleineren Fahrradstationen und/oder Fahrradboxen beinhalten. Für die Prioritätensetzung zur Einrichtung von qualitätsvollen Bike+Ride-Anlagen hat die Bedeutung als Zugangsstelle für die Anbindung der überregional und regional bedeutsamen Radrouten einen hohen Stellenwert.

2.3 Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV/ SPNV

Leitlinie	
L14	Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im ÖPNV/SPNV sollte gewährleistet sein.

Status Quo
Im Verbundtarif Region Braunschweig ist die Mitnahme von Fahrrädern in allen Verkehrsmitteln erlaubt (Kinderwagen und Menschen mit Behinderungen haben Vorrang). Die Mitnahme des Fahrrades kostet 1,90 €.[13] Die Mitnahme bzw. der Ein- und Ausstieg ist problematisch, wenn Fahrzeuge nicht mit einer Niederflurtechnik ausgestattet sind. Dies ist besonders im Zielgebiet Harz der Fall.

Empfehlungen
Der Zugang zu Bahnhöfen sollte durch hindernisfreie Wege, hinreichend große Aufzüge oder Fahrradrinnen die Mitnahme eines Fahrrades erleichtern. Die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern sollte weiter optimiert werden. Eine kostenfreie Mitnahme wie in Thüringen und Sachsen-Anhalt sollte geprüft werden. Der Einsatz von Niederflurfahrzeugen ist zu verstärken und immer zu kennzeichnen. Im ÖPNV sind bei Fahrten zu einem touristischen Ziel Fahrradanhänger erstrebenswert, um auch Gruppen eine Mitfahrt gewährleisten zu können.

2.4 Mobilitätsmanagement

Leitlinie	
L15	Das Mobilitätsmanagement sollte auch den Fahrradtourismus berücksichtigen. Dies gilt vor allem für eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs bei An- und Abreise der Touristen.

[13] Verbundtarif Region Braunschweig (VRB), 2013: Tarife VRB.

Status Quo

Mobilitätsmanagement (MM) ist ein Instrument zur Förderung der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) durch Beeinflussung der Einstellung und des Verhaltens der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Für eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs ist neben der Ausgestaltung des Verkehrsangebotes selbst (IC-Haltepunkte, Haltepunkte an Zugängen zu den regional bedeutsamen Radfernwegen (s. Tab. 10)) auch die Information über das Angebot im Quellgebiet vor Antritt der Reise von Bedeutung. Für Kurzurlauber, die in der Region erwartet werden, sind beispielsweise Hannover, Göttingen, Bremen, aber auch Berlin und Hamburg von Bedeutung. Eine Verlagerung der Anreise vom PKW auf Bahn oder Bus kann nur gelingen, wenn der Radtourist oder die Radtouristin bereits vor der Reise weiß, dass am Zielort adäquate Angebote vorhanden sein werden. Das Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, die zum Teil unabgestimmten Aktivitäten der verschiedenen Institutionen in der Region zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr mit Blick auf Stärkung der sanften Mobilität, besonders bezüglich des ÖV zu koordinieren.

Empfehlungen

Für die Region sollte unter Federführung des ZGB als Aufgabenträger des ÖPNV ein Mobilitätsmanagement entwickelt werden. Im Rahmen eines engmaschigen Netzwerks unter Beteiligung aller relevanten Akteure (Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Tourismusverbände, private Dienstleister etc.) sollte besonders für den Tages- und Kurzurlauberverkehr ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement entwickelt und umgesetzt werden.

3. Themenfeld 3: Naherholung und Fahrradtourismus

In Ballungsgebieten und Großstädten ist die Bedeutung der Naherholung für die Bevölkerung sehr hoch. So werden zum Beispiel Wälder, Seenlandschaften oder Sportflächen als Naherholungsgebiete bezeichnet. Ein kleiner Badesee in der Nähe einer städtischen Region kann die Funktion eines Naherholungsgebietes haben und für den Freizeitradverkehr gut erreichbar sein. Für den Freizeitverkehr steht, anders als beim Alltagsradverkehr, die Erholung im Vordergrund. Oftmals besteht jedoch ein fließender Übergang vom Alltags- zum Freizeitverkehr, zum Beispiel nach der Arbeit: Auf dem Weg zur Wohnung kann ein freizeitorientiertes Streckenangebot auch für Berufspendler attraktiv sein.

Als eine Destination bezeichnet man im Tourismus dagegen einen geographischen Raum, der als Reiseziel für Radtouristen dient. Für die Aufenthalte der Gäste sind notwendige Einrichtungen für die Beherbergung, Verpflegung und Unterhaltung vorzuhalten.

Um den Anforderungen an den Freizeitradverkehr und Radtourismus in einer Destination zu entsprechen, muss die Güte der Radfernwege, der regionalen und lokalen Radrouten, des Mountainbikenetzes und der Rennradrouten entsprechend berücksichtigt werden. Den Wünschen der Radfahrer mit Pedelecs bzw. E-Bikes sollte ebenfalls entsprochen werden.

Eine hohe landschaftliche Attraktivität, die mit kulturellen Sehenswürdigkeiten die Vielfalt einer Region präsentiert, ist eine der Grundvoraussetzungen, um bei Fahrradtouristen Anklang zu finden. Entlang der Strecken sollten neben der Begleitinfrastruktur auch fahrradfreundliche Gastronomie und ausreichend Übernachtungsmöglichkeiten vorhanden sein.

3.1 Anforderungen an den Freizeitradverkehr und den regionalen Fahrradtourismus

Leitlinien	
L16	Die Anforderungen an den Freizeitradverkehr und den Fahrradtourismus in der Region sollten bei den Radfernwegen, den Radrouten und dem regionalen Radverkehrsnetz berücksichtigt werden. Die Wünsche der Zielgruppen sollten beachtet werden.

Status Quo

Laut dem Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) für den Großraum Braunschweig 2008 gibt es Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Tourismus und regional bedeutsame Erholungsschwerpunkte.

Stadt	Weser-Harz-Heide Radweg	West-Ost-Radweg	Aller-Radweg	D-Route 3 / Europaradweg	Radweg Berlin-Hameln
Braunschweig	●	●			
Salzgitter					●
Wolfsburg			●		
Gifhorn	●		●		
Wolfenbüttel	●				●
Goslar	●			●	
Peine		●			
Helmstedt		●			

Die Tabelle beinhaltet ausgewählte Radfernwege, die laut Reg. Raumordnungsprogramm für den Großraum Braunschweig als "Regionale bedeutsame Wanderwege" als verbindliches Ziel festgelegt worden sind (ZGB, 2008: Regionales Raumordnungsprogramm für den Großraum Braunschweig 2008), Braunschweig.

Tabelle 12: Städte an Radfernwegen mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Tourismus

Weiterhin gibt es ausgewählte Radfernwege, die laut RROP als „Regionale bedeutsame Wanderwege“ als verbindliches Ziel festgelegt worden sind (ZGB, 2008). Tabelle 12 zeigt Städte im Großraum Braunschweig mit der Entwicklungsaufgabe Tourismus, die an Radfernwegen liegen.

Empfehlungen

Wie aus der Tabelle 12 zu entnehmen ist, führen die ausgewählten Radfernwege des N-Netzes durch Städte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Tourismus. Dadurch sind diese Städte besonders geeignet, ein Angebot für Radtouristen aufzubauen.

Die Radrouten sollten weiterhin optimiert und ausgebaut werden.

Zusätzlich sind bei der Nachfrage nach touristischen Radrouten zu beachten:

- Rad(fern)wanderer mit wechselnder Unterkunft sind mehrere Tage unterwegs und legen bis zu 100 km pro Tag zurück. Sie benötigen insbesondere allwettertaugliche Beläge, die Möglichkeit zur Versorgung (Verpflegung, Übernachtung) und die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel (Bahnhöfe).
- Regio-Radler (Gäste mit fester Unterkunft in der Region), die, wie auch Einheimische, vorrangig Tagesausflüge unternehmen. Sie können gegebenenfalls auch abschnittsweise zugunsten des landschaftlichen Erlebens geringere Standards hinnehmen.
- Familien, die mit kleinen Kindern Radrouten fahren, wollen Radrouten, die mit Fahrradanhängern befahrbar sind. Auch sollten diese Routen so ausgestaltet sein, dass sie von Kindern problemlos befahren werden können.
- Mountainbiker und Rennradfahrer, die das Fahrrad als Sportgerät in einem attraktiven Umfeld nutzen möchten, müssten über das Angebot in der Region optimal informiert werden.
- Einbindung von Einkehrmöglichkeiten und Sehenswürdigkeiten.
- Angebot von Serviceelementen (z.B. Rastplatz).
- Anbindung an den ÖPNV.
- Vorhandensein von Fahrradabstellmöglichkeiten.

Eine Begleitinfrastruktur als fahrradtouristische Grundausstattung sollte vorhanden sein und den Radfahrenden Komfort und Orientierung bieten. Anforderungen wurden ausführlich in Kapitel 1.4 beschrieben.

3.2 Mountainbike- und Rennradrouten

Leitlinie	
L17	Das Angebot an Mountainbike- und Rennradrouten sollte in der Qualität gesichert werden. Darüber hinaus sollten die Angebote für Mountainbiker, Freerider, Downhiller und Rennradsportler innerhalb und außerhalb des Großraumes Braunschweig besser vermarktet werden.

Status Quo

Die Ansprüche von Rennradfahrern sind nicht mit denen von Mountainbikern zu vergleichen. Rennradfahrer benötigen durchgehend gut asphaltierte (feinkörnige) Strecken, die sich zum Befahren mit Slicks eignen und gleichzeitig die nötigen sportlichen Ansprüche der Rennradfahrer abdecken (siehe Tabelle 3). Die Kriterien erfüllen nur wenige Strecken in Deutschland. Nennens-

werte Strecken sind lediglich einzelne Angebote im Frankenwald und im Sauerland.[14]

Die Mountainbike- und Rennradrouten im Großraum Braunschweig konzentrieren sich auf die touristische Destination Harz. Die Volksbank Arena Harz ist ein eigenständiges Netz mit insgesamt 74 Routen und einer Länge von über 2200 km für Mountainbiker. Das Routennetz wird kontinuierlich vergrößert.

Mit der Entwicklung des Mountainbike-Angebotes werden folgende Zielsetzungen verbunden:[15]

- Erschließung neuer touristischer Zielgruppen, insbesondere aus der jüngeren und mittleren Generation,
- Weiterentwicklung des touristischen Images des Harzes, hin zu einer Region für sportliche Aktivurlauber und damit Stärkung der Submarke „Der Sportharz“,
- Verlängerung der Saison im sporttouristischen Bereich. Bisher dominierte v.a. der Wintersport. Die vielen schneearmen Winter führten hier zu deutlichen Besucherrückgängen. Das Mountainbiking ist eine Chance, die Saison im Bereich Sporttourismus ganzjährig zu verlängern,
- Verbesserung der Auslastung der Bettenkapazitäten vom Frühjahr bis zum Herbst und damit verbunden auch eine Erhöhung der Wertschöpfung je Übernachtung.

Die Routen sind alle komplett ausgeschildert und implizieren damit eine Lenkungsfunktion. Im Rahmen des Marketings wurde ein Mountainbike-Tourbook immer wieder aktualisiert sowie ein Internetauftritt realisiert und gepflegt. Viele Hotels und Pensionen im Harz bieten inzwischen Pauschalangebote für Mountainbiker an und belegen somit das Interesse von Touristen. Hinzu kommt ein neu eingeführtes Label „Mountainbiker willkommen“, das sich besonders an den Wünschen dieser Zielgruppe orientiert. Für Mountainbiker und Rennradfahrer können GPS-Tracks von den Internetseiten der Volksbank Arena Harz und des Harzer Verkehrsverbandes herunter geladen werden.

Mit verschiedenen Angeboten locken ebenfalls die vier Bike Parks[16] in den Harz. Die Bike Parks Braunlage und Hahnenklee bieten je sieben verschiedene Strecken mit unterschiedlichen Besonderheiten an (siehe Tabelle 12). Es werden regelmäßig Rennen veranstaltet, die für jede Orientierung etwas zu bieten hat.

Auch der Rennradsport[17] soll zunehmend im Harz etabliert werden. 25 Rennradrouten, geeignet für Anfänger und erfahrene Rennradsportler und ihr Training. Strecken mit bis zu 18% Steigung und einer Gesamtlänge von 2000 km fordern den Rennradfahrer[18]. Rennradfreundliche Gastbetriebe erfüllen den Fahrern die Bedürfnisse, die sie zur Erholung nach einer langen Strecke benötigen. Regelmäßig veranstaltete Rennen und andere Events bringen zusätzliche Abwechslung für Rennradfahrer. Beispiele sind hierfür die Niedersachsenrundfahrt, die Deutschlandtour und die Friedensfahrt[19]. Eine gesonderte Ausschilderung für Rennradfahrer ist nicht geplant, da diese sich nach den Verkehrsführungen der Autos richten. Durch die Mitbenutzung von Bundes- und Landstraßen ist eine gesonderte Ausschilderung unnötig. Ein weiterer Mountainbike- und Downhill-Park in St. Andreasberg ist derzeit im Aufbau und soll im Sommer 2013 eröffnet werden.

---

14 Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2009: Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland. Langfassung. Forschungsbericht Nr. 583. Berlin. S. 75.

15 Mühlnickel, R./ Volkmann, H. , 2012: Die Volksbank Arena Harz: MTB-Entwicklung in einer Mittelgebirgsregion. in: Dreyer, A./ Mühlnickel, R./ Miglbauer, E. (Hrsg.): Radtourismus. Entwicklungen, Potenziale, Perspektive, München.

16 Harzer Tourismusverband e.V., 2013: Downhill-Parks.

17 Harzer Verkehrsverband, 2013: Rennrad fahren.

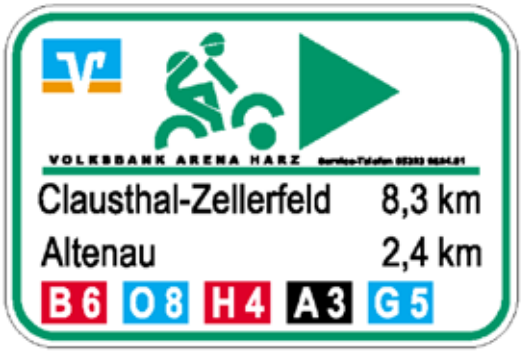
18 BVA BikeMedia GmbH, 2013: Harz will Rennradfahrer als Touristen gewinnen. Artikel vom 16.11.2012.

19 Tourist-Informationen im Oberharz , 2013: Rennrad fahren im Harz.

Bezeichnung	Anzahl der Routen	Streckenlänge in km	Besonderheiten der Strecke
Bike Park Braunlage	7	bis zu 4.5	• Slopestyle, Freeride • Downhill • Downhill Racetrack • Singletrail • Northshore • Sprunglinie • Testkurs
Bike Park Hahnenklee	7	k.A.	• Singletrail • North Shore • Freeride • Downhill • Biker-X • Racetrack
Rosstrappen Downhill Thale	1	2	• erste und einzige offizielle Downhill-strecke Sachsen-Anhalts
Bike-Alpinum Schulenberg	1	k.A.	• Downhill • Freeride • Bikercross
Mountainbike Arena Harz	74	2.200	• 3 markierte Schwierigkeitsgrade • Insgesamt 59.000 Höhenmeter • 31 Standorte • Eigenständiges Netz

Tabelle 13: Übersicht der Moutainbike- und Rennradrouten im Harz

Ankündigung der Eröffnung eines Bike-Parks in St. Andreasberg (Harz)



Wegweisung Mountainbike-Routennetz Harz (in Anlehnung FGSV-Standard)

Empfehlungen

Das Marketing und die Qualitätssicherung der Mountainbike- und Rennradrouten sind zu intensivieren. Langfristig sind die Wegweisungen nach dem Regelblatt des ADFC (= FGSV Standard) anzugleichen. Der Urlaubscharakter der vier vorhandenen Bike-Parks muss weiter entwickelt werden. Die Ergänzung und die Vielfalt der Bike-Parks zu einem Routennetz der Volksbank Arena Harz muss einheitlich und besser vermarktet werden.

Für die Zielgruppe der Rennradfahrer sind für den Harz Pauschalangebote zu entwickeln. Eine Ausschilderung der angestrebten Touren ist nicht notwendig. Der Elm-Lappwald im Landkreis Helmstedt und Wolfenbüttel und die Lichtenberge in Salzgitter verfügen über ein großes Potenzial und sollten für diese Zielgruppe entwickelt werden.

Die angebotenen Routen sollten als GPS-Track zur Verfügung gestellt werden.

3.3 Elektromobilität (Pedelecs, E-Bikes)

Durch die Nutzung von Pedelecs und E-Bikes wird das Fahren bei Steigung und Gegenwind erleichtert. Längere (Arbeits-) Pendlerdistanzen können überwunden werden. Durchschnittlich kostet ein Pedelec bzw. E-Bike 2.400€ und wiegt durchschnittlich 25 kg.[20]

In der Praxis wird der Begriff E-Bike für alle Formen der elektrisch betriebenen Fahrräder benutzt. Allerdings wird zwischen Pedelec und E-Bike unterschieden[21]. Die meisten radtouristischen Angebote werden für Pedelecs ausgeschrieben, aber auch dort werden diese in der Regel als E-Bikes bezeichnet.

Leitlinie	
L18	Die Elektromobilität sollte weiter unterstützt werden. Das regionale Netz sollte dahingehend ergänzt werden, dass Verleih-, Lade- und Akkuwechselstationen an den Radfernwegen liegen.

Status Quo

Die Verkaufszahlen für Pedelecs und E-Bikes stiegen von 11,7 % im Jahr 2011 auf 15,5 % im Jahr 2012 (bezogen auf den Anteil am Fahrrad-Umsatz).[22]

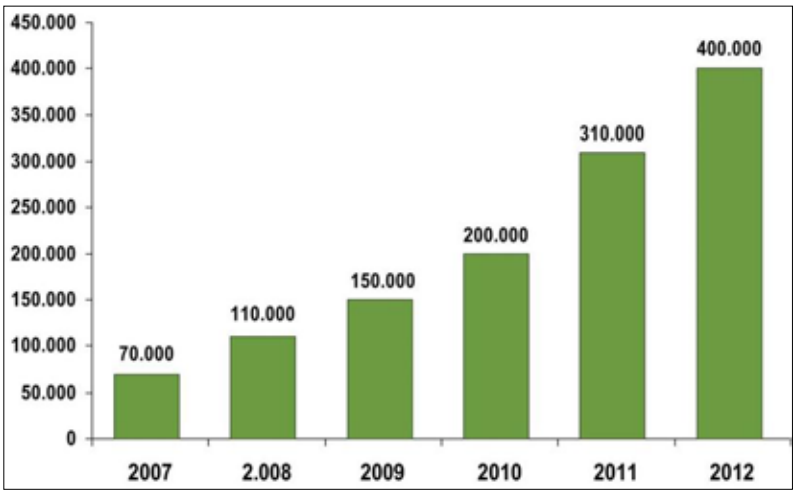


Abbildung 7: Entwicklung der Verkaufszahlen für Pedelecs und E-Bikes (Quelle: ADFC, 2013. Radreiseanalyse 2013. Bremen)

Das Projekt „Zeitorte“ im Braunschweiger Land hat sich diesem Thema angenommen. An verschiedenen Orten im Großraum Braunschweig ist es schon möglich, sich ein Pedelec oder auch E-Bike günstig zu leihen. In Braunschweig und Salzgitter können an drei Orten E-Bikes ausgeliehen werden. Zusätzlich können an zwei Akkutauschstationen die leeren Akkus gegen volle getauscht werden. Im Landkreis Wolfenbüttel bieten ebenfalls drei Verleihstationen (mit Akkuwechselstation) die Möglichkeit, das Umland zu erkunden. In Peine sind es zwei Stationen an denen ein E-Bike gemietet und der Akku gewechselt werden kann. In Hankensbüttel im Landkreis Gifhorn sind drei Verleihstationen und eine Akkuwechselstation vorhanden. Im Landkreis Helmstedt sind

20 ADFC, 2013: Radreiseanalyse und DiFu, 2011: PGV 2013.

21 Mühlnickel, R., Miglbauer, E., 2012: Radtourismus. Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven. München. S. 26.

22 ADFC, 2013: ADFC-Radreiseanalyse 2013, Berlin.

zwei Verleihstationen inkl. Wechselstation und vier weitere Wechselstationen zu finden. Im Landkreis Goslar und in Wolfsburg sind es lediglich je nur eine Verleihstation mit einer zusätzlichen Wechselstation in Wolfsburg.

Unter einem Pedelec („Pedal Electric Cycle“) wird ein Fahrrad mit Trethilfe durch einen Elektro-Hilfsmotor verstanden. Mit Hilfe des Tretmotors kann die Tretkraft des Fahrers bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h unterstützt werden. Rechtlich gesehen gilt in Deutschland ein Pedelec als Fahrrad. Ein E-Bike ist ein Fahrrad, welches durch einen Elektromotor ohne Tretkraft des Fahrers angetrieben wird. Rechtlich gesehen gilt ein E-Bike in Deutschland nicht mehr als Fahrrad. Ein Fahrrad mit einem unabhängigen Antrieb ist als Mofa zu sehen, für das Zulassungs-, Versicherungs-, Führerschein- und Helmpflicht besteht. Bei einem Pedelec sind diese Pflichten nicht gegeben. Leere Akkus können an Leihstationen und Akkuwechselstationen meist umsonst gewechselt werden. Abhängig von der Steigung, dem Seitenwind und der zugeschalteten Leistung hält ein Akku von ca. 30 bis 50 km.

Landkreis / kreisfreie Stadt	Anzahl der Verleihstation	Anzahl der Akkuwechselstation	Anzahl der Ladestation
Landkreis Gifhorn	3	2	2
Landkreis Goslar	1	1	0
Landkreis Helmstedt	2	3	4
Landkreis Peine	1	1	1
Landkreis Wolfenbüttel	2	1	1
Stadt Braunschweig	3	1	1
Stadt Salzgitter	0	2	0
Stadt Wolfsburg	1	1	2

Tabelle 14: movelo Pedelec Verleih-, Akkuwechsel- und Ladestationen im Großraum Braunschweig[23]

Empfehlungen

Pedelecs bzw. E-Bikes fordern in der mit Unsicherheit behafteten Aufbauphase des neuen Gerätesegments einen höheren Informations- und Beratungsaufwand. Das bedeutet, dass dafür Ressourcen in den Betrieben und in den Gäste-Informationsstellen bereitgehalten werden müssen. Wichtig ist es, dass die notwendige Infrastruktur auf das regionale Radverkehrs bezogen und die touristischen Radfernwege und Radrouten in dieser Planung berücksichtigt werden.

[23] Tourismus Region Braunschweiger Land e. V., 2013: Radeln mit Rückenwind: Saison 2013 April-Oktober.

3.4 Beherbergungsbetriebe und Gastronomie

Leitlinie	
L19	Die Entwicklung von radlerfreundlichen Unterkünften und Gastronomiebetrieben ist für die Region wichtig, um den besonderen Bedürfnissen der Radtouristen zu entsprechen. Vor allem an den Radfernwegen sollten in Abständen von 30 bis 35 km radlerfreundliche Unterkünfte und eine ausreichende Anzahl an Gastronomiebetrieben vorhanden sein.[24] Aufgrund des höheren Aufkommens an Tagestouristen sollte die Anzahl in den Großstädten erhöht werden. Gastbetriebe an wichtigen Ausflugsgebieten sollten vom ADFC zertifiziert werden.

Status Quo

Radurlauber haben im Hinblick auf ihre Unterkunft besondere Bedürfnisse. Immer mehr Gastgeber entwickeln für diese Zielgruppe eine radlerfreundliche Ausstattung und spezifische Serviceleistungen. Die Anbieter reagieren damit auf die wachsende Nachfrage nach dieser Urlaubsform. Nahmen 1995 bundesweit erst 216 an der Zertifizierung teil, waren es im Jahr 2011 schon 5150 Unternehmen.[25] Die steigende Zahl der Teilnehmenden unterstreicht die hohe Bedeutung des Fahrradtourismus.

Landkreis / kreisfreie Stadt	Anzahl der Bett+Bike-Betriebe 2012
Landkreis Gifhorn	9
Landkreis Goslar	13
Landkreis Helmstedt	2
Landkreis Peine	0
Landkreis Wolfenbüttel	12
Stadt Braunschweig	1
Stadt Salzgitter	0
Stadt Wolfsburg	0
Gesamt	**37**

Tabelle 15: Bett+Bike-Betriebe in den Gebietskörperschaften

Fahrradfreundliche und vom ADFC zertifizierte Gastbetriebe müssen gewisse Auflagen erfüllen, um als ein Bett+Bike-Betrieb gelten zu können. Eine der wichtigsten Eigenschaften ist das kurzfristige Buchen der Zimmer für eine Übernachtung. Abschließbare Anlagen für die sichere Aufbewahrung der Fahrräder sowie Trockenmöglichkeiten für Kleidung und Ausrüstung sind wichtige Ansprüche an Hotels und Pensionen. Initiativen zur radfahrerfreundlichen Ausrichtung der Gastronomiebetriebe sind bislang selten. Gerade in ländlichen Räumen mit geringer gastronomischer Dichte sind aber radlerfreundliche Gastronomieangebote sehr wichtig. Dadurch kann diese Zielgruppe gezielter angesprochen werden.

[24] Vergleiche die ausführlichen Erklärungen bei Reiche, W., 2012: Fallbeispiel: Fahrradfreundliche Gastbetriebe Bett+Bike, 81-86, in: Dreyer, A./ Mühlnickel, R./ Miglbauer, E. (Hrsg.): Radtourismus. Entwicklungen, Potenziale, Perspektive, München.

[25] Reiche, W., 2012: Fallbeispiel: Fahrradfreundliche Gastbetriebe Bett+Bike, 81-86, in: Dreyer, A./ Mühlnickel, R./ Miglbauer, E. (Hrsg.): Radtourismus. Entwicklungen, Potenziale, Perspektive, München.

In der Region gibt es keine vom ADFC zertifizierten Gastbetriebe. Im Großraum Braunschweig gab es 2012 insgesamt 37 Bett+Bike-Betriebe. Im Vergleich zum Jahr 2000 hat sich die Anzahl der Anbieter verdreifacht (siehe Tabelle 15 und 16). Im Landkreis Goslar sind davon insgesamt 13 ansässig (siehe Tabelle 15). Am Weser-Harz-Heide Radweg sind zwölf Betriebe im Korridor von 3,0 km zu finden. In der Großstadt Braunschweig ist ein Betrieb und in Wolfenbüttel sind zwei Betriebe entlang des Radfernweges vorhanden (siehe Tabelle 16).

Im Harz gibt es an 26 Orten 75 Mountainbike-freundliche Gastgeber mit dem Label „Mountainbiker willkommen“[26]. Für Rennradfahrer ist im Harz ebenfalls ein Zertifikat eingeführt worden.

In Zusammenarbeit mit der Deutschen Initiative Mountain Bike (DIMB) hat der ADFC das Bett+Bike Sport Zusatzzertifikat entwickelt. Es garantiert Radsportgästen besondere Qualität bei Sicherheit, Service, Pflege und Technik. Dieses Zertifikat soll im Harz an Beherbergungsbetrieben vergeben werden.

Radfernweg	Anzahl der Bett+Bike-Betriebe in der Region
Weser-Harz-Heide Radfernweg	12
West-Ost Radweg	1
Radweg Berlin-Hameln	2
Aller-Radweg	3
D-Route 3/ Europaradweg (R1)	2
Gesamt	**20**

Tabelle 16: Bett+Bike-Betriebe an Radfernwegen

Empfehlungen

In der Region des Großraumes Braunschweig sollten mehr Bett+Bike-Betriebe vorhanden sein. Am Aller-Radweg, an der D-Route 3/ Europaradweg (R1), aber auch am West-Ost-Radweg sollten mehr Bett+Bike-Betriebe eingerichtet werden. In den Großstädten wie Braunschweig und Wolfsburg ist dies besonders wichtig.

Im Hinblick auf die Tagestouristen in der Region sollte sich die Gastronomie auf die radlerfreundliche Kundschaft einstellen. Ausgewählte Gastronomiebetriebe, z.B. im Elm-Lappwald, sollten vom ADFC zertifiziert werden. Individuelle Angebote, die sich aus der Masse herausheben, sind wichtig. Dies könnten besondere Dienstleistungen, geführte Touren oder besondere "Schmankerl" sein, wie z. B. der "Elberadwegteller" oder die Radlermahlzeit "Großer Wadenbeißer" in Mecklenburg-Vorpommern.

Attraktive Verpflegungsangebote könnten hier auch durch landwirtschaftliche Betriebe gestellt werden. Ein schönes und erfolgreiches Beispiel sind Hofcafe's und Melkhus (Vermarktung von Milchprodukten und landwirtschaftlichen Erzeugnissen). Empfehlenswert sind Kooperationen mehrerer Gastbetriebe, die kulinarische Schätze der Region für Radfahrer erlebbar machen, zum Beispiel können Spargel- oder Kartoffelspezialitäten entlang von Touren zum Verweilen einladen.[27]

In der Region sollte ein Angebot und Netz fahrradfreundlicher Gastronomie entwickelt werden. Fahrradfreundlicher Service zeichnet sich dadurch aus, dass der Gastwirt sichere Abstellmöglichkeiten, eine warme Mahlzeit, ein Lunchpaket gegen Entgelt, regionale und saisonale Speisen, kostenlose Nachfüllmöglichkeit für Getränke, Waschmöglichkeiten und nasse Kleidung oder Ausrüstung in einem geeigneten Raum zu trocknen anbietet.

[26] Siehe Volksbank Arena Harz, 2013.

[27] Deutscher Tourismusverband e. V.(DTV), 2009: Fahrradtourismus in Deutschland, Kurzfassung, Bonn, S. 16-17.

3.5. Zertifizierung von Radrouten und Regionen

Leitlinie	
L20	Um die Qualität von Radrouten in der Region zu verbessern, sollte für den Weser-Harz-Heide Radweg eine Zertifizierung vom ADFC vorbereitet werden: die Planungskosten für dieses Projekt sind bereitzustellen.

Status Quo

Eine Zertifizierung kann die Vermarktung von touristischen Radwegen erleichtern. Der ADFC hat dazu ein einheitliches Bewertungsverfahren mit Zertifizierung für Radfernwege über 100 km geschaffen. Mit dem Gütesiegel „ADFC Qualitätsroute“ setzt der ADFC damit deutschlandweite Standards für Radfernwege. Bis zu fünf Sterne zeigen an, welche Qualität Radwanderern auf einer Route geboten wird. Die Kriterien und Gewichtung des ADFC zur Zertifizierung einer Qualitätsroute sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Kriterien	Gewichtung
Sicherheit	20%
Befahrbarkeit	15%
Oberfläche	15%
Wegweisung	15%
Touristische Infrastruktur	15%
Marketing	10%
Anbindung an ÖPNV	5%
Routenführung	5%

Tabelle 17: Kriterien und Gewichtung bei der Zertifizierung eines Radfernweges als Qualitätsradroute

Abbildung 8: Zertifizierung für eine Qualitätsradroute des ADFC

In der Region verläuft im Landkreis Goslar die D-Route 3 / Europaradweg (R1), die bisher längste Radroute, die als ADFC-Qualitätsroute ausgezeichnet wurde. Diese Radroute hat drei Sterne und gewährt dadurch eine durchschnittliche Qualität bei den Kriterien Befahrbarkeit, Oberfläche und Verkehrsbelastung auf der Strecke. Bei der Wegweisung auf einigen Abschnitten gibt es noch Verbesserungspotenzial.

Nutzen von Qualitätsregeln:

- Vergleichbarkeit von Routen, Angebote bei der Beherbergung, Gastronomie und Regionen
- Zeigt den Bedarf für Nachbesserungen auf
- Einsatz des Siegels für Marketingzwecke

Darüber hinaus gibt es das Zertifizierungssystem für ADFC-RadReiseRegionen, das aus vier Bausteinen besteht: Radwege, touristische Dienstleistung, Vermarktung und Mobilität. Als ADFC-Regionen können sich aber nur Regionen zertifizieren lassen, die bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Hierzu gehören eine einheitliche Wegweisung und die Einsetzung eines vom ADFC geschulten Qualitätsbeauftragten für die Region. Die Qualität der mindestens 10 ausgewählten Radrouten muss beurteilt werden. Dabei spielen Breite, Oberfläche, Wegweisung, Routenführung und Verkehrssicherheit eine Rolle. Beherbergung und Gastronomie, Fahrradvernetzung, Reparatur-

service, aber auch Reiseangebote, Events, die Aktualität des Kartenmaterials und Internetpräsentation werden berücksichtigt. [28] Ein abgestimmtes touristisches Angebot wird somit über Jahre vorangetrieben

Empfehlungen

Die Zertifizierung des Weser-Harz-Heide Radweges sollte vorbereitet und vom ADFC durchgeführt werden. Anschließend ist eine entsprechende Vermarktung anzustreben.

Eine weitere Möglichkeit, sich als Region bundesweit qualitätsbewusst zu entwickeln, zu präsentieren und zu vermarkten, ist eine Zertifizierung als ADFC-RadReiseRegion. Mit dieser Zertifizierung soll die Zielgruppe „RegioRadler“ erreicht werden, die in Radregionen oftmals mit einer festen Unterkunft bestimmte Routen abradelt. Die Region sollte beispielsweise einheitlich ausgeschildert sein und sich als touristisches Reiseziel klar abgrenzen lassen. Für die Region sollte diese neue Form der Zertifizierung erst dann überlegt werden, wenn bestimmte Mindeststandards bei den überregional bedeutsamen Radfernwegen erreicht sind. Mittelfristig sollte die Region als ADFC-RadReiseRegion zertifiziert werden. Zur Vorbereitung auf dieses Zertifizierungssystem ist die aktuelle regionale Situation zu ermitteln.

[28] Auf der Tourismusmesse TourNatur 2013 wurden die beiden Modellregionen präsentiert (Brandenburg) und der Naturpark Lahn-Dill-Bergland (Hessen) ausgezeichnet. ADFC, 2013.

4. Themenfeld 4: Koordinierung und Zuständigkeiten

Die Koordinierung der Zusammenarbeit im Radverkehr (einschließlich des Tourismus) ist eine wichtige Aufgabe. Je besser die Zusammenarbeit zwischen den Akteuren ist, desto erfolgreicher stellt sich in der Regel eine Region für die Gäste dar. Die Finanzierung von Radverkehrsanlagen, aber auch von Maßnahmen innerhalb der Öffentlichkeitsarbeit und des Marketings, muss zwischen den regionalen Akteuren abgestimmt und der Öffentlichkeit dargestellt werden. Die Förderung des Radverkehrs braucht eine solide Basis, um die mit ihr verfolgten Ziele erreichen zu können.

4.1 Koordinierung und Zuständigkeiten

Leitlinie	
L21	Zur Förderung und Steuerung des Fahrradtourismus in der Region ist eine Institution und eine eindeutige Zuständigkeit für die Radfernwege festzulegen. Die Region braucht einen zentralen Ansprechpartner, der alle Routen im Blick hat und die nationale Vermarktung vorantreibt. Diese regionale Stelle ist mit Kompetenzen sowie ausreichenden Finanzmitteln auszustatten, damit sie handlungsfähig ist.

Status Quo

Radwege an Bundesstraßen, in der Baulast des Bundes und Radwege an Landesstraßen, in der Baulast des Landes Niedersachsen[29] werden grundsätzlich aus dem Bundeshaushalt finanziert[30,31]. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) regelt die Finanzhilfen an die Länder für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden und kann dadurch den Bau oder Ausbau von unselbstständigen Geh- und Radwegen fördern. Die beiden zuständigen Straßenbauverwaltungen in der Region (Wolfenbüttel und Goslar) haben ihre Aktivitäten bei der Finanzierung von Radwegen deutlich verstärkt. Zur Förderung und Finanzierung von Maßnahmen im Radverkehr und Fahrradtourismus steht den Akteuren in der Region, je nach Situation, eine Reihe von weiteren Fördermöglichkeiten zur Verfügung. Zu nennen sind Maßnahmen im Rahmen der Infrastruktur nach der Städtebauförderung und Dorferneuerung.

Im Rahmen der EU-Förderperiode 2007-2013 wurde die ZILE Richtlinie, die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur integrierten Ländlichen Entwicklung, überarbeitet. Dadurch kann der Ausbau landwirtschaftlicher Wege und nicht ausreichend befestigter Verbindungswege, aber auch Vorarbeiten, Untersuchungen und Konzepte für den Radtourismus einschließlich der notwendigen Infrastrukturen, gefördert werden.

Die Zuständigkeit für den Radverkehr bzw. Radtourismus in den Bereichen Infrastruktur, Kommunikation, Information, Service und Vermarktung ist auf mehrere staatliche kommunale Einrichtungen und im Tourismus auch auf die regionale Ebene verteilt. Wie schon in den Ausführungen zur Finanzierung der Radverkehrsanlagen beschrieben, sind die wesentlichen Akteure auf der Landesebene die staatliche Straßenbauverwaltung in Wolfenbüttel und in Goslar. Für die ländlichen

29 Zuständig in Niedersachsen ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

30 Vergleiche Zweckverband Großraum Braunschweig, 2003: Finanzmöglichkeiten des regionalen Radverkehrs, Braunschweig.

31 Vergleiche auch die Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplan (NRVP)

Wege ist das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen zuständig, die die Fördermittel für die ländlichen Gebiete in der Region verwaltet.

Die Landkreise und kreisfreien Städte, Städte und Gemeinden sind für die folgenden Aufgaben zuständig:[32]

- Verwaltung der Kreis- und Gemeindestraßen inklusive der Radwege,
- Fahrradmitnahme im ÖPNV,
- Verwaltung der selbstständigen Geh- und Radwege,
- Kommunale Verkehrsentwicklungsplanung und Radverkehrsnetzplanung,
- Koordinierung der gemeindlichen Aktivitäten mit anderen angrenzenden kommunalen Partnern,
- Verknüpfungspunkte zum ÖPNV.

Darüber hinaus koordiniert der ZGB die Regionalplanung und den ÖPNV. Im Regionalen Raumordnungsprogramm 2008 wurde auch das 2004 aufgestellte regionale Radverkehrskonzept aufgegriffen und in das Netz integriert, das mit den Mitgliedskörperschaften abgestimmt wurde.

Als touristische Akteure im Fahrradtourismus sind auf regionaler Ebene besonders die Tourismusregion Braunschweiger Land zu erwähnen sowie der Harzer-Tourismusverband, der die Vermarktung von Angeboten für den Landkreis Goslar übernimmt.

In den nachfolgenden Tabellen werden die vorhandenen Radfernwege, regional und lokal bedeutsamen Radrouten und die beteiligten Gebietskörperschaften und damit die Zuständigkeiten in der Region darstellt.

Radfernweg	Beteiligte Gebietskörperschaften	Beteiligte touristische Institutionen
Weser-Harz-Heide Radweg	Landkreis & Stadt Gifhorn Stadt Braunschweig Landkreis & Stadt Wolfenbüttel Landkreis & Stadt Goslar	Südheide Gifhorn GmbH[33] Braunschweig Stadtmarketing GmbH[34] Wolfenbüttel Marketing und Tourismus Service GmbH[35] Harzer Tourismusverband e.V.[36]
Aller-Radweg	Landkreis & Stadt Gifhorn Stadt Wolfsburg Landkreis Helmstedt	Südheide Gifhorn GmbH Wolfsburg Marketing GmbH (WMG) Tourismusgesellschaft Elm-Lappwald e. V.
West-Ost-Radweg	Landkreis Helmstedt Stadt Braunschweig Landkreis Peine	Braunschweig Stadtmarketing GmbH Tourismusgesellschaft Elm-Lappwald e. V. Wito Landkreis Peine mbH
D-Route 3 / Europaradweg (R1)	Landkreis Goslar	Landkreis Goslar[37] GOSLAR Marketing GmbH
Radweg Berlin-Hameln	Landkreis Wolfenbüttel Stadt Salzgitter	Wolfenbütteler Land Tourismusverband e. V. Wirtschafts- und Innovationsförderung Salzgitter (WIS)

Tabelle 18: Verlauf der Radfernwege durch die entsprechenden Gebietskörperschaften und beteiligter touristische Institutionen

32 Vergleiche Zweckverband Großraum Braunschweig, 2003: Finanzierungsmöglichkeiten, Braunschweig.

33 Südheide Gifhorn, 2013: Radreisen auf Radfernwegen in der Südheide Gifhorn.

34 Stadt Braunschweig, 2013: Weser-Harz-Heide.

35 Landkreis Wolfenbüttel, 2013: Natur und aktiv. Radfernweg Weser-Harz-Heide.

36 Landkreis Goslar, 2013: Weser-Harz-Heide Fernradweg.

37 Landkreis Goslar, 2013: Europaroute R1/ D3-Route im D-Netz.

Das Angebot im Radtourismus (ohne die Volksbank Arena Harz und die Rennradtouren) ist sehr vielfältig und umfangreich. Um einen einheitlichen Qualitätsstandard, z.B. bei den Radfernwegen, zu erreichen, ist eine bessere Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen den Institutionen notwendig.

Aus den Tabellen 18 bis 19 wird deutlich, dass an der Zusammenarbeit bei den Radfernwegen und lokalen Radrouten sehr viele Gebietskörperschaften und touristische Institutionen beteiligt sind. Der Abstimmungsbedarf bei der Pflege, der Unterhaltung und des Marketing ist somit entsprechend hoch. Eine notwendige regionale Internetplattform, auf der alle radtouristischen Angebote vorgestellt werden, ist deshalb enorm wichtig.

Radwanderwege/ lokale Radrouten	Beteiligte Gebietskörperschaften	Beteiligte touristische Institutionen
Till Eulenspiegel	Landkreis Wolfenbüttel	Wolfenbüttel Marketing und Tourismus Service GmbH (keine genaue Zuständigkeit zu ermitteln)
Land und Leute Wald und Wiesen Wasserroute Industrieroute	Landkreis Peine	Wito Landkreis Peine mbH
Fuhsetour	Stadt Salzgitter	WIS[38]
Innerste-Radweg	Stadt Salzgitter Landkreis Goslar Landkreis Hildesheim	Wirtschaftsförderungsgesellschaft Hildesheim Region (HI-REG) WIS Harzer Verkehrsverband
Storchenroute	Stadt Wolfsburg	Wolfsburg Marketing GmbH (WMG)
Storchenroute	Landkreis Gifhorn	Südheide Gifhorn GmbH
Grenzenlos Tour Romanik-Route Femo-Route Nord Femo-Route Süd	Landkreis Helmstedt	Tourismusgemeinschaft Elm-Lappwald e. V.

Tabelle 19: Beteiligte Institutionen bei ausgewählten regional bedeutsamen und lokalen Radrouten

Geführte Fahrrad-Touren	Beteiligte Gebietskörperschaften	Beteiligte touristische Institutionen
Sagen- & Geschichtslehrpfad Ehra-Lessien	Landkreis Gifhorn	Südheide Gifhorn GmbH
7-Berge-Fahrradtour Wolfsburg – Gestern – Heute – Morgen City-Rad-Tour	Stadt Wolfsburg	Wolfsburg Marketing GmbH (WMG)
Mit dem Rad unterwegs in Braunschweig	Stadt Braunschweig	Braunschweig Stadtmarketing GmbH
Radtouren des ADFC in der Region	Gebietskörperschaften in der Region	Verschiedene Kreisverbände bieten Radtouren an.

Tabelle 20: Angebotene Fahrradtouren in der Region

38 Stadt Salzgitter, 2013: Fuhsetour.

Empfehlungen

Aufgrund des hohen Abstimmungsbedarfs in der Region sollte eine regionale radtouristische Koordinierungsstelle eingerichtet werden, die folgende Aufgaben übernimmt[39]:

- Moderation zwischen den verschiedenen Zuständigkeiten z.B. zwischen der Landesmarketingorganisation und den kommunalen touristischen Institutionen,
- Vernetzung von Radwegen und –routen über Zuständigkeitsgrenzen hinaus,
- Kontrolle der Radfernwege (bezüglich der Beschilderung und der baulichen Qualität),
- Einheitliche Beschilderung,
- Festlegung von Mindeststandards bei der baulichen Ausstattung der Wege,
- Vermarktung von Radfernwegen und regional bedeutsamen Radrouten,
- Imagepflege und -bildung „pro Fahrradtourismus“,
- Sonstige Aufgaben z. B. Qualitätsmanagement, Beratung der Regionen, Marktanalyse.

Diese Koordinierungsstelle sollte mit ausreichenden Kompetenzen und Zuständigkeiten ausgestattet sein. Touristische Aspekte sowie Aspekte der Baulastträger sind entsprechend zu berücksichtigen.

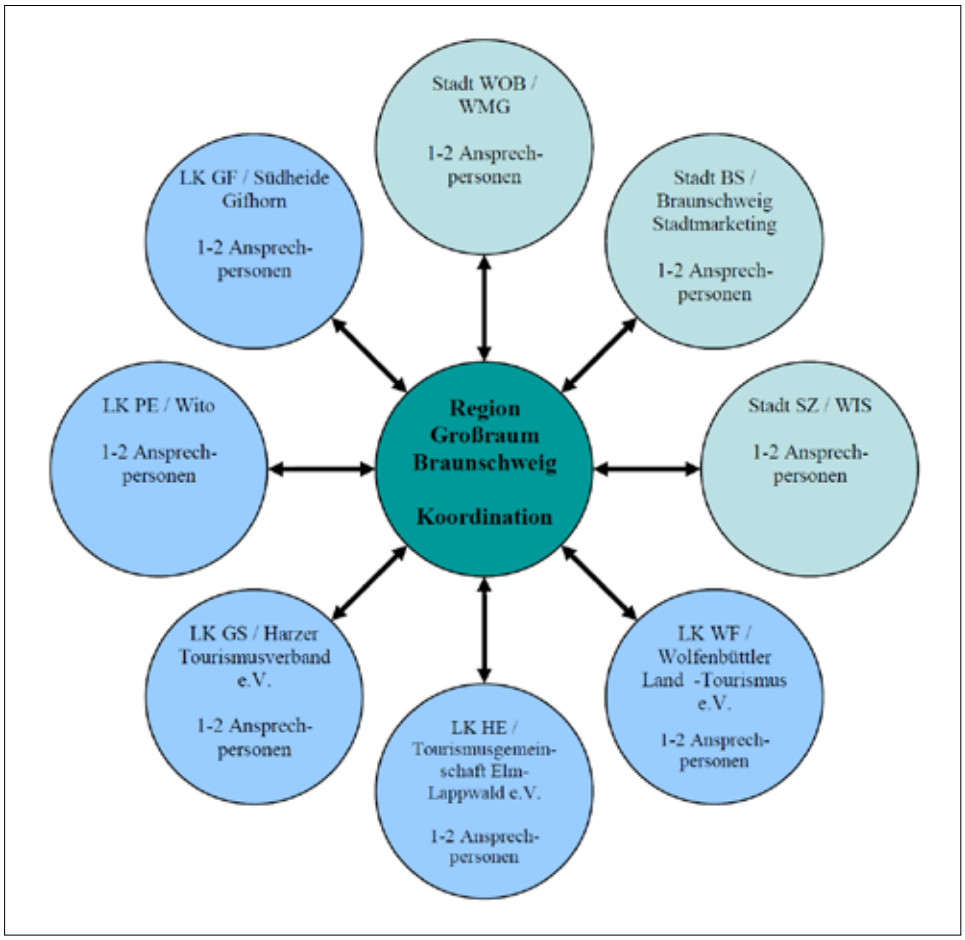


Abbildung 9: Vorschlag für eine Koordination der Region

[39] Deutscher Tourismusverband e. V., 2009: Fahrradtourismus in Deutschland, Kurzfassung, S. 23.

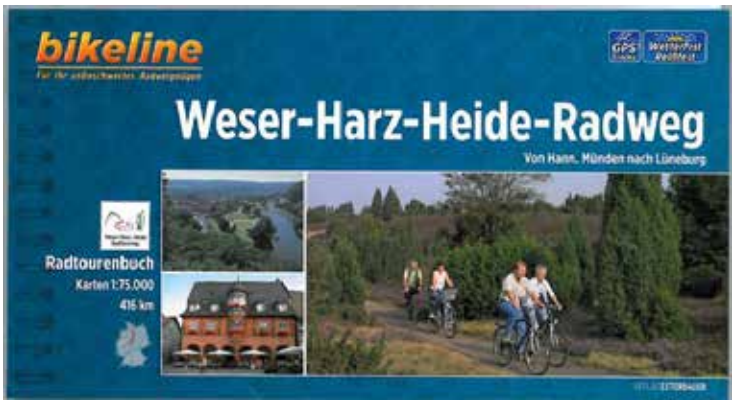
4.2 Qualitätsmanagement

Leitlinie	
L22	Der einmal erreichte Standard im Radverkehr einschließlich des Radtourismus ist zu erhalten bzw. zu verbessern. Für dieses Qualitätsmanagement sind Personal und Finanzen bereitzustellen. Außerdem ist eine regionale Zusammenarbeit notwendig.

Status Quo

Qualitätsmanagement für den Radverkehr und Radtourismus bedeutet kontinuierliche Weiterentwicklung und Sicherung des Angebotes auf allen Ebenen. Für den Tourismus betrifft dieses zunächst die Radroute selbst in ihren Kernbestandteilen. Zu sehr erliegen Planerinnen und Planer, aber auch Touristiker immer noch dem Trugbild, dass nach der Beschilderung des neuen Radweges dieser „nun fertig“ sei. Vielmehr geht es nach diesem vermeintlichen Schlussakt erst richtig los, denn nun muss die Wartung der Radwege gesichert werden (Absicherung, einwandfreie Beschilderung und deren ständige Kontrolle, etc.). Diese Leistungen zur Sicherung der Radroutenqualität können nicht von den touristischen Akteuren allein ausgeführt werden, hierzu bedarf es Kooperationsvereinbarungen mit den Kommunen, Straßenbauverwaltungen, Landkreise, Wartungsgemeinschaften. Eine eindeutige Zuständigkeit muss gewährleistet sein. Sinnvoll kann auch eine Radverkehrshotline sein, die Mängel rund um die Uhr aufnimmt (siehe nachstehendes Foto).

Der Anfang ist inzwischen gemacht, Radwege als Qualitätswege zu zertifizieren. Die D-Route 3/ Europaradweg (R1) wurde als ADFC-Qualitätsroute mit drei Sternen ausgezeichnet und gewährt dadurch eine durchschnittliche Qualität bei den Kriterien Befahrbarkeit, Oberfläche, Verkehrsbelastung auf der Strecke und der Wegweisung.



Aktuelles Radtourenbuch vom Weser-Harz-Heide Radweg

Infotelefon für Mängel am Radweg oder an der Beschilderung im Landkreis Northeim

Anders verhält es sich im Beherbergungsgewerbe. Bei den Bett+Bike-Betrieben gibt es eine gewisse Anzahl (siehe Kap. 3.5). Diese Siegel sind geprüft, so dass sie Ansporn sind, um eine stetige Verbesserung der Leistungsträger anzustreben.

Empfehlungen

Die radtouristischen Produkte im Großraum Braunschweig sind in dem geschaffenen Zustand zu erhalten bzw. zu verbessern. Kernpunkte einer Qualitätssicherung sind:

- Der Zustand der Radwege (Oberfläche, verkehrssicherer Zustand, funktionierendes Wegweisungssystem) (Radtourismus und Alltagsverkehr)
- Die begleitende Infrastruktur (Zustand der Rastplätze, Abstellanlagen entlang der Radroute, vorhandene Gastronomie und Beherbergung) und
- Aktualität der Informationsmedien (Karten, Internetauftritt, Infotafeln, GPS-Daten)

Alle genannten Bereiche erfordern in der Regel personelle und finanzielle Aufwendungen in unterschiedlicher Höhe.

Für die Zusammenarbeit entlang der vielfach regionsübergreifenden Radrouten sind Kooperationsqualitäten mit Partnern gefordert, denn der Radgast merkt sofort, ob in einer Radregion auch wirklich alle Leistungspartner an einem Strang ziehen. Dazu muss die Fahrradregion als Destination professionell organisiert, geführt und gemanagt werden. Die zentrale Herausforderung besteht darin, die rechtlich selbstorganisierten Partner zu einem Arbeitsverbund zusammenzuführen.

Siehe dazu die Abbildung 9, aus der hervorgeht, wie Ansprechpersonen aus den Gebietskörperschaften mit Touristikern einen Austausch organisieren können.

Ein gutes Beispiel für die Aktualisierung der Informationsmedien stellt der Radwanderführer über den Weser-Harz-Heide Radweg dar, der 2013 neu aufgelegt worden ist (siehe Bild S. 41). Die Wegweisung der Radfernwege z. B. in der Stadt Braunschweig entspricht allerdings nicht der Wegeführung in den Radwanderführern. Außerdem fehlen Einschubelemente bei den Zielwegweisern (siehe auch Anlage 5).

5. Themenfeld 5: Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, verbunden mit dem Bereich Marketing sind wichtige Elemente bei der Förderung des Fahrradtourismus. Eine „gute“ Öffentlichkeitsarbeit zeichnet sich durch kontinuierliche Information mit geeigneten Medien und zielgruppenspezifische Aktionen mit Eventcharakter aus. Die Aufgabe des Marketings ist es, Produkte und Dienstleistungen so zu vermarkten, dass Radtouristen dieses regionale Angebot als wünschenswert wahrnehmen und dieses auch besuchen. Im Marketing geht es sowohl um strategische, als auch operative Maßnahmen. In der Strategie wird die längerfristige Positionierung einer Rad-Destination im Wettbewerbsumfeld festgelegt. Es wird entschieden, welche Kundengruppen mit welchem Produktportfolio auf welchen Märkten angesprochen werden sollen. Im operativen Geschäft werden die Vorgaben durch die Instrumente Produktpolitik mit einem entsprechenden Qualitätsmanagement, Preispolitik, Vertrieb und Kommunikation umgesetzt.

5.1 Öffentlichkeitsarbeit und Netzwerke

Leitlinie	
L23	Die regionale Kommunikation im Radverkehr, einschließlich des Radtourismus muss mit Kontinuität und als Daueraufgabe verstanden werden. Für die Region ist ein einheitliches Erscheinungsbild des Marketings für den Radtourismus einschließlich des Alltagsradverkehrs aufzubauen. Das geplante Fahrradportal für den Großraum Braunschweig hat die Aufgabe, die Öffentlichkeit kontinuierlich über Inhalte, Aktionen und Radtouren zu informieren. Ein Runder Tisch als Netzwerk zum Radtourismus in der Region ist einzurichten, um die Aufgaben zu diesem Thema mit allen beteiligten Akteuren zu bearbeiten.

Status Quo

In der nachfolgenden Tabelle 21 wird deutlich, dass die Gebietskörperschaften das Thema Radverkehr auf ihren Internetseiten in einem begrenzten Umfang darstellen. Eine gemeinsame zielgerichtete Kommunikation wird dadurch in der Region jedoch erschwert.

Seit September 2012 besteht die Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Kommunen in Niedersachsen“ (AGFK). Sie ist ein freiwilliger Zusammenschluss von Kommunen, die sich die Förderung eines stadtverträglichen und nachhaltigen Fahrradverkehrs als Ziel gesetzt haben. Dazu gehören u.a. der Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedskommunen sowie die Nutzung von Synergien, z.B. bei der Erarbeitung von Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit. Bisher ist aus der Region nur der Zweckverband Mitglied dieser Arbeitsgemeinschaft.

Zuständigkeiten		Themen						
Gebiets-körper-schaft	**Touristische Institution**	**Radwege und Re-geln**	**Fahrrad, Bus und Bahn**	**Aktivitä-ten rund ums Rad**	**Radrou-ten-planer[40]**	**Radtouren in Stadt/ Landkrei-sen**	**Fahrrad-touris-mus**	**Service + Links**
Stadt Braun-schweig [41]	Braunschweig Stadtmarketing	●			●	●	●[42]	
Stadt Wolfsburg[43]	Wolfsburg Wirt-schaft und Stadt-marketing GmbH					●[44]		
Stadt Salz-gitter[45]	Wirtschafts- und Innovations-förderung Salzgitter					●		
Landkreis Gifhorn[46]	Südheide Gifhorn					●	●	
Landkreis Goslar[47]	Harzer Tourismus-verband e.V.					●	●	
Landkreis Helmstedt[48]	Tourismus-gemeinschaft Elm-Lappwald e.V.					●		
Landkreis Peine[49]	Wirtschafts- und Tourismusförder-gesellschaft					●	●	●
Landkreis Wolfen-büttel[50]	Wolfenbüttler Land Tourismusverband e.V.							
Braun-schweiger Land	Tourismusregion Braunschweiger Land e.V./ Zeitor-te[51]							
Nieder-sachsen	Tourismus Marketing Niedersachsen[52]		●	●	●		●	

Tabelle 21: Vorhandene Internetseiten im Gebiet des ZGB zum Radverkehr

40 Tourenangebot des Braunschweiger Forums (jährlich)

41 Stadt Braunschweig, 2013: Radfahren.

42 Auf der Seite der Stadtverwaltung Braunschweig.

43 Auf der Seite der Stadt Wolfsburg, 2013.

44 WMG, 2013: Fahrrad-Abenteuer.

45 Auf der Seite der Stadt Salzgitter, 2013.

46 Südheide Gifhorn GmbH, 2013: Radreisen Lüneburger Heide.

47 Harzer Tourismusverband e.V., 2013: Harz.

48 Tourismusgemeinschaft Elm-Lappwald e.V., 2013: Erleben Sie den Elm-Lappwald ganz wie Sie es wünschen!

49 Wito, 2013: Radfahren.

50 Wolfenbüttler Land Tourismusverband e.V., 2013: Natur und aktiv.

51 Tourismus Region Braunschweiger Land e.V., 2013: Radeln mit Rückenwind. Saison April-Oktober 2013.

52 TMN, 2013: Wir über uns.

Empfehlungen

Über das geplante Portal des ZGB als Teil der Öffentlichkeitsarbeit soll über den Radverkehr informiert werden. Das vorhandene Angebot soll auch für auswärtige Radtouristen übersichtlich dargestellt werden. Die Vernetzung und Koordination der Aktivitäten rund um das Thema Radtourismus einschließlich des Radverkehrs könnte durch einen Runden Tisch "Regionaler Radverkehr" gewährleistet werden. Die Betreuung der touristischen Radfernwege sollte ausdrücklich mit erledigt werden.

Es ist anzustreben, dass jede Stadt und jeder Landkreis ein eigenes Portal über die Aktualität an Radverkehr / Radtourismus anbietet. Das geplante Fahrradportal in der Region soll mit dem Radtourenplaner in Niedersachsen von der TMN abgestimmt werden.

Zur inhaltlichen Gestaltung des Fahrradportals werden in der Dokumentation des Workshops[53] nachstehende Ausführungen gemacht:

Die inhaltliche Gestaltung der Internetseite soll mindestens sechs Menüpunkte in der Hauptnavigation umfassen, die für Radfahrer/Radtouristen wichtige und notwendige Inhalte enthält. Diese könnten wie folgt aussehen:

- „Radwege und Regeln“ bietet rechtliche Informationen aber auch Material zur Weiterentwicklung der Infrastruktur in der Region Braunschweig.
- „Fahrrad, Bus und Bahn“ bietet alle Informationen, zur Verknüpfung im Umweltverbund und zur kombinierten Nutzung des Fahrradportals und des öffentlichen Nahverkehrs. Die Verlinkung auf die jeweiligen Anbieter sollte entsprechend geplant werden, um auch redaktionelle Beiträge (kurz und knapp) zu überprüfen und zu vertiefen.
- „Aktivitäten rund ums Rad“ sollten Lesenswertes zu relevanten lokalen und überregionalen Projekten bieten. Nicht-investive Maßnahmen wie z.B. die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ liegen hier im Fokus.
- „Radtouren in der Region“ ist eine Rubrik von zentraler Bedeutung und bildet ein wichtiges Argument für das Portal: Hier werden mindestens 18 vorhandene Touren mit Karten, Beschreibungen und GPS hinterlegt. Hinzu kommen 70 Mountainbike-Touren (Volksbank Arena) und über 25 Rennradrouten für die Region, die in das Portal aufgenommen werden. Auch Anbieter von geführten Touren sollen ihre Angebote ins Netz stellen können.
- Der Menüpunkt „Fahrradtourismus“ bietet wichtige Tipps, für Einheimische und Touristen, die Region auf zwei Rädern zu entdecken. Zu nennen sind unter anderem Übernachtungsmöglichkeiten, Mieträder, touristische Radrouten, Pedelec-Verleihstationen für die Region und die Angebote im Harz.
- „Service+Links“ soll eine Übersicht über Händler und Werkstätten bieten, sowie zahlreiche Links zu thematisch verwandten und relevanten Internetseiten.
- Ein Kontaktformular auf der Startseite ermöglicht eine einfache Kommunikation mit der Redaktion des Portals und den kommunalen Dienststellen. Die wichtigsten Links zum Radroutenplaner (der vorhanden sein sollte) und regionalen Angeboten sind ebenfalls direkt auf der Startseite zu finden. Touren sollten auf einer Hintergrundkarte betrachtet, ausgedruckt und in Form von GPS-Daten herunter geladen werden können.

[53] Vergleiche ZGB , 2013: Regionales Fahrradportal für den Großraum Braunschweig, Dokumentation des Workshops am 11. April 2013.Braunschweig.

Die Bürgerinnen und Bürger sollen in einem Dialog einbezogen werden. Um einen Eindruck zu gewinnen, welchen Stellenwert das Radfahren für die Bevölkerung in der Region hat, sollte eine Befragung durch den ADFC erfolgen. Einwohnerinnen und Einwohner sollten ihre Wünsche zum Alltagsverkehr und zum Tourismus äußern. Eine attraktive Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger könnte etwa durch ein Melden von Mängeln an der Infrastruktur, im Rahmen eines Beteiligungstools, möglich sein. Kommunen in der Region sollten Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen werden, um den fachlichen Austausch zu fördern. Zu denken ist auch an eine Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Betriebe, die sich z.B. zusammenschließen, um Maßnahmen für die gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit abzustimmen. Weiterhin sollten Fahrradtage und -konferenzen, aber auch ein gemeinsamer regionaler Fahrradtag organisiert werden, um ein Gemeinschaftsgefühl in der Region zu fördern.

Ein Vorschlag für einen Befragungsbogen wurde ausgearbeitet und in der Anlage beigefügt.

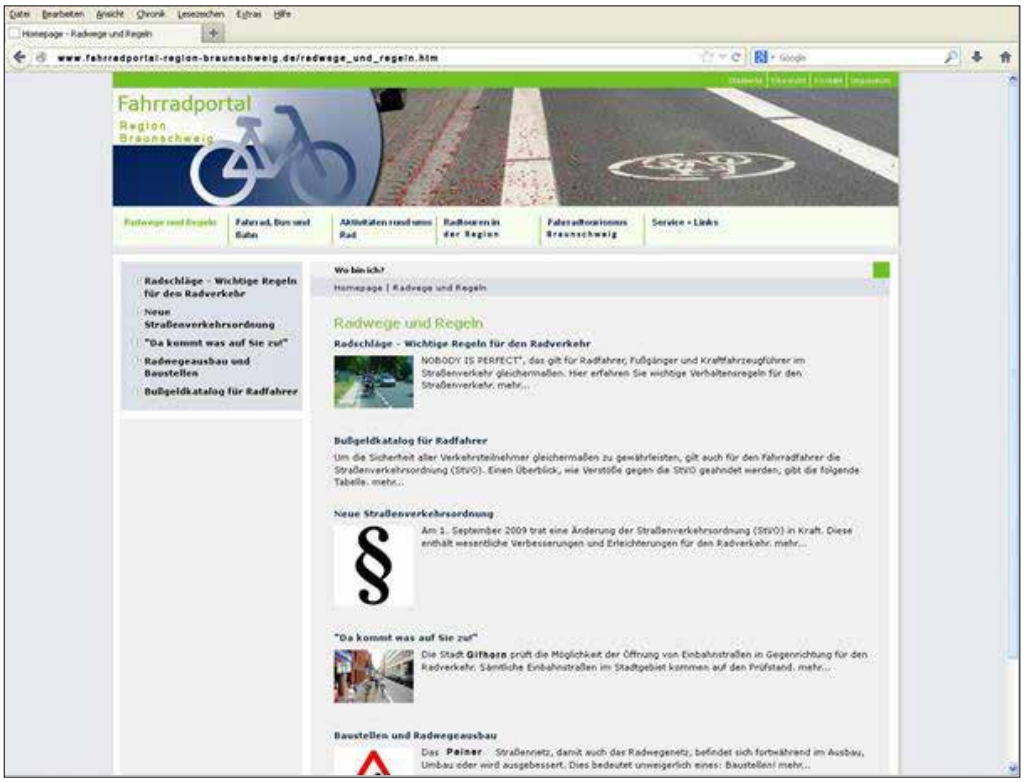


Abbildung 10: Vorschlag Regionales Fahrradportal

5.2 Pauschalangebote, geführte Radtouren und Städtetourismus per Rad

Leitlinien	
L24	Für die Region sind Pauschalangebote zu entwickeln, die das vorhandene regionale Radverkehrsnetz berücksichtigen und Sehenswürdigkeiten aus unterschiedlichen Städten präsentieren.

Status Quo

Die Vermarktung von touristischen Produkten erfolgt in zwei verschiedenen Vertriebsmaßnahmen. Der direkte Vertrieb (z.B. über Internet) gewinnt in der heutigen Zeit immer mehr an Bedeutung. Besonders Hotels und kleine Reiseveranstalter machen davon Gebrauch. Prospekte und Kataloge werden direkt an den Kunden geschickt und die Buchung erfolgt direkt beim Hotel oder dem Reiseveranstalter. Diese Vertriebsform nutzt keinen Mittler auf dem Weg zum Endkunden (Miglbauer, 2012, S. 175).

Die andere Möglichkeit touristische Produkte an den Endkunden zu bringen, erfolgt durch den indirekten Vertrieb. Dabei ist mindestens ein Unternehmen zwischen dem Vertreiber und den Endkunden geschaltet. Dieser Mittler erhält eine Provisionsgebühr für die Vermittlung des Produkts an den Endbetreiber. Diese Provision liegt normal bei 10 % des Verkaufspreises. (Miglbauer, 2012, S. 175).

Messen sind ein häufig von Reiseveranstaltern und Tourismusregionen genutztes Marketinginstrument, dessen Effizienz jedoch umstritten ist. Nicht nur Brancheninsider, sondern auch eine große Menge an Reiseinteressenten können sich einen Einblick in Angebote und Neuheiten verschaffen. Auch im Radtourismus sind Messen ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt für fahrradbegeisterte Touristen. Im Bundesgebiet organisiert der ADFC viele Messen für Radfahrer und Radtouristen.

In der Region Braunschweig ist der Kreisverband Braunschweig ein Mitveranstalter der jährlich stattfindenden Radmesse. Auf der Internetseite der Fahrradinitiative Braunschweig[54] wird über Rad'13 informiert.

Geführte Radtouren wie „Mit dem Rad unterwegs in Braunschweig" werden vom Stadtmarketing in Braunschweig, die „7-Berge-Fahrradtour" vom Stadtmarketing in Wolfsburg und von der Südheide Gifhorn GmbH und der Touristinformation Gifhorn eine „Radtour auf dem Sagen- & Geschichtslehrpfad Ehra-Lessien" angeboten.

Als Qualitätskriterien gelten die nachstehenden ADFC-Kriterien zum „Städtetourismus per Rad".

ADFC-Kriterien zum „Städtetourismus per Rad"[55]
- Eindeutiger Produkt-Name, z. B. „Bremer Stadtweg" oder „Berliner Mauerweg" - Präsentation im Internet - Konzeption als Strecke, Rundkurs oder Netz - Verknüpfung des Radnetzes mit Radfernwegen und Radwanderwegen - Individuelle Radroutenangebote und –pauschalen - Marketing: Zentrale Informations- und Buchungsstelle - Info- und Kartenmaterial, mehrsprachig - Selbsterklärende Wegweisung - Durchgängige Befahrbarkeit - Abstellanlagen (z.B. Anlehnbügel, Gepäckaufbewahrung) - Bett+Bike-Gastbetriebe - Fahrradbeförderung in öffentlichen Verkehrsmitteln - Einschließboxen, Fahrradstationen - Infotafeln am Bahnhof - Ausreichendes Mietradangebot an Qualitätsrädern - Ausgebildete Rad-Gästeführer

54 Fahrradinitiative Braunschweig, 2013: Rad'13.

55 Miglbauer, E. und Mühlnickel, R. ,2012: Radtourismus in Großstädten. In: Drayer,A., Mühlnickel R., Migelbauer, E. (Hrsg.). Radtourismus. München. S. 22-25.

Wie aus Tabelle 22 zu ersehen ist, werden Pauschalangebote bisher von touristischen Organisationen der Gebietskörperschaften angeboten. Ein regional abgestimmtes Angebot, z.B. auf dem Weser-Harz-Heide Radweg von Braunschweig über Wolfenbüttel nach Goslar, existiert noch nicht. Ein weiteres Angebot könnte zwischen den Städten Gifhorn, Wolfsburg und Helmstedt auf dem Aller-Radweg entwickelt werden.

Stadt/ Landkreis	Angebot	Anzahl der Über-nach-tungen	Zeitraum	Veranstalter
Landkreis Peine	Erholsame Landpartie auf zwei Rädern	1	k.A.	Wito Landkreis Peine[56] mbH
	Landpartie: Stadt, Land, Fluss	2	k.A.	Wito Landkreis Peine mbH
Landkreis Helmstedt	Grenzenlos	2	Mai bis Oktober; freitags-sonntags	Tourismusgesellschaft Elm-Lappwald e.V.[57]
Landkreis Gifhorn	Storchentouren Gif-horn/Hankensbüttel	2	15.03. - 31.10.2013	Südheide Gifhorn GmbH [58]
	Mühlen- und Radlerspaß	2	15.03. - 31.10.2013	Südheide Gifhorn GmbH
	Radfahren auf den Otter-Pfaden	2	01.02. - 30. 11. 2013	Südheide Gifhorn GmbH
	Kloster- und Mühlentour	3	01.04.- 15.10.2013	Südheide Gifhorn GmbH
	Unterwegs auf dem Weser-Harz-Heide Radwanderweg	4	15.03. - 31.10.2013	Südheide Gifhorn GmbH
	Gifhorner Flachland-Etappe	2	15.03. - 31.10.2013	Südheide Gifhorn GmbH
	Sternenfahrten auf dem Aller-Radweg	2	15.03. - 31.10.2013	Südheide Gifhorn GmbH
	Sternenfahrt in der Südheide Gifhorn	3	15.03. - 31.10.2013	Südheide Gifhorn GmbH
	Südheide Gifhorn Rundtour	5	15.03. - 31.10.2013	Südheide Gifhorn GmbH
Stadt Braun-schweig	Mit Rückenwind in den Pe-dalen entspannt durch Braunschweig	1-2	April bis Oktober 2013	Braunschweig Stadtmarketing GmbH[59]

Tabelle 22: Pauschalangebote für die Städte des Großraumes Braunschweig

56 Wito GmbH, 2013: Landpartie mit dem Rad.

57 Tourismusgemeinschaft Elm-Lappwald, 2013: Unsere Pauschalangebote – Grenzenlos.

58 Südheide Gifhorn, 2013: Radreisen in der südlichen Lüneburger Heide.

59 Stadt Braunschweig, 2013: Mit Rückenwind in den Pedalen entspannt durch Braunschweig.

Empfehlungen
Es sollte ein regional abgestimmtes Angebot entwickelt werden. Möglichkeiten hierfür bietet der Weser-Harz-Heide Radweg sowie zwischen den Städten Goslar, Wolfsburg und Helmstedt der Aller-Radweg. Um den Radtourismus in den Städten zu fördern, sollten in den Großstädten der Region Fahrradrouten ausgeschildert werden. Radtouristen auf den Radfernwegen könnten so zum Verweilen in der Stadt ermuntert werden. Denkbar wäre auch eine Rundtour durch die Innenstädte in Braunschweig, Wolfsburg und Wolfenbüttel. Das Ringgleis in Braunschweig sollte für das Marketing als Route aufbereitet werden. Die ADFC-Kriterien zum „Städtetourismus per Rad“sollten dabei berücksichtigt werden.

5.3 Marketing

Leitlinien	
L25	Das Marketing für den regionalen Fahrradtourismus ist von einer touristischen Institution zu übernehmen. Für ein einheitliches Marketing ist eine Abstimmung zwischen den touristischen Institutionen empfehlenswert. Die Angebote und Produkte sind auf die Zielgruppen bezogen und erfolgen im Kontext mit der Tourismusmarketingorganisation des Landes. Das Alleinstellungsmerkmal der Region sollte durch den Weser-Harz-Heide Radweg weiterentwickelt werden und stellt einen Baustein im gesamten Image der Region dar.

Status Quo
In den nachfolgenden Tabellen 23 und 24 ist eine Bestandsaufnahme der radtouristischen Marketingbausteine (vorhandene Kommunikations- und Informationsmaterialien) in der Region vorgenommen worden. Die Volksbank Arena Harz, der Aller-Radweg und die D-Route 3/ Europaradweg (R1) werden vermarktet. Zuständigkeiten für die Vermarktung werden über die jeweilige Internetseite kommuniziert. Alle in der Tabelle 23 dargestellten Radfernwege können als GPS Track genutzt werden.[60] Die Städte an den überregional bedeutenden Radfernwegen bieten für den Radtourismus ein sehr gutes Potenzial. Eine ideale Verbindung stellt der Weser-Harz-Heide Radweg dar, der viele Städte in der Region verbindet. Weiterhin ist der Aller-Radweg zu nennen, der durch die Städte Gifhorn und Wolfsburg führt. Der West-Ost-Radweg von Peine über Braunschweig nach Helmstedt ist ebenfalls für die Verbindung dieser Städte von besonderer Bedeutung. Der Kultur- und Städtetourismus bietet in Kombination mit dem Radfahren in der Region, aber vor allem in den Städten, sehr gute Bedingungen. Zu denken sind Angebote zwischen den Städten Braunschweig, Wolfenbüttel und Goslar. Diese Städte sind gut an die Bahn angeschlossen (s. Kap. 2). Einen guten Überblick über die Sehenswürdigkeiten, Attraktionen und Ausflugsziele im Braunschweiger Land und im Landkreis Gifhorn gibt der Plan der Tourismus Region Braunschweiger Land/ Zeitorte 2013.

[60] Vgl. die Internetseiten www.gpsies.com, www.reiseland-niedersachsen.de, www.lueneburger-heide.de, www.radweg-berlin-hameln.de, www.volksbankarenaharz.de und www.innerste-radweg.de.

Radfernweg / Netze	Eigenständige Internetseite	Broschüre	Flyer	Radwander–führer	GPS Track
Weser-Harz-Heide Radweg			•	•	•
Aller-Radweg	•	•	•	•	•
West-Ost-Radweg					•
D-Route 3/ Europaradweg (R1)	•	•	•	•	•
Radweg Berlin-Hameln	•				•
Mountainbike Arena Harz	•	•		•	•
Iron Curtain Trail					•
Innerste-Radweg					•

Tabelle 23: Vermarktung Radfernwege

Lokale Radroute	Eigenständige Internetseite	Broschüre	Flyer	Radwanderführer
Till Eulenspiegel Radweg (LK Wolfenbüttel)			•	
Land und Leute (LK Peine)				
Wald und Wiesen (LK Peine)				
Wasserroute (LK Peine)				
Industrieroute (LK Peine)				
Fuhsetour (Stadt Salzgitter)		•		
Storchenroute Wolfsburg			•	
Storchenroute Gifhorn			•	
Grenzenlos Tour (LK Helmstedt)			•	
Vier-Wälder-Route (LK Helmstedt)			•	
Romanik-Route (LK Helmstedt)			•	
Femo-Route Nord (LK Helmstedt)				
Femo-Route Süd (LK Helmstedt)				
Innerste-Radweg (LK Goslar, LK Wolfenbüttel, Hildesheim und Salzgitter)	Wird entwickelt		Wird entwickelt	

Tabelle 24: Vermarktung ausgewählte Radfernwege und Radrouten

Empfehlungen

Alle Kommunikations- und Werbemaßnahmen sind aufeinander abzustimmen und im Hinblick auf ihre wechselseitige bzw. ergänzende Wirkung zu bewerten.

Das gemeinsame Marketing in der Region sollte sich vor allem auf die überregional bedeutsamen Radfernwege beziehen. Die Zusammenarbeit der Touristiker im Radtourismus muss über einen Runden Tisch abgestimmt und verbessert werden[61]. Der Einsatz von Personal und Sachmitteln, um ein langfristiges Management auch für den Radtourismus zu realisieren, ist hierbei ein entscheidender Faktor.

[61] Diese Einschätzung wird auch von Frau Proell von der TMN geteilt. Experteninterview am 10. Juli 2013.

Im Marketing sollte sich das Engagement auf den Weser-Harz-Heide Radweg konzentrieren, weil er eine Grundausstattung (Wegweiser, Radwanderführer, Flyer) besitzt und die Region von Norden nach Süden über den Landkreis Gifhorn, die Stadt Braunschweig, die Landkreise Wolfenbüttel und Goslar verbindet. Sehenswürdigkeiten der Region werden für die Reisenden in idealer Weise präsentiert. Außerdem sollten Angebote für Geschäftsreisende entwickelt werden, um sich z. B. nach einer Tagung auch sportlich auf dem Rad bewegen zu können.

Für alle Radfernwege und Radrouten sind im Internet GPS-Tracks anzubieten.

Tabelle 25 enthält einen Vorschlag für die radtouristischen Produkte als „Paket".

Radtouristisches Produkt	Radfernweg/ Routennetz/ Routen
Überregional bedeutsame Radfernwege	• Aller-Radweg (RFW 7) • Radweg Berlin-Hameln[62] • D-Route 3/ Europaradweg (R1) • West-Ost-Radweg (RFW 10) • Weser-Harz-Heide Radweg (RFW 5) • Innerste-Radweg • Iron Curtain Trail
Überregional bedeutsames Mountainbikenetz Volksbank Arena Harz	• Mountainbike-Routennetz mit 2.200 Streckenkilometern • 74 Routen mit unterschiedlichen Längen und Schwierigkeitsgraden • 4 Bike Parks im Harz sind in das Routennetz integriert • Mountainbikefreundliche Unterkünfte vorhanden
Rennradrouten im Harz	• 25 Routen für Rennradtouristen • 2.000 Streckenkilometer mit bis zu 18% Steigung • Rennradfreundliche Unterkünfte vorhanden

Tabelle 25: Vorschlag für die Vermarktung von radtouristischen Produkten als „Paket"

62 Die überregionale Bedeutsamkeit des Radfernweges muss noch geklärt werden. Im Niedersachsennetz ist der Radweg nicht vorgesehen.

D. Fazit

Das vorliegende Gutachten soll dazu dienen, den Fahrradtourismus im Großraum Braunschweig zu fördern. Die Untersuchung ist als Positionspapier in Form von fünf Themenfeldern mit entsprechenden Leitlinien und Empfehlungen konzipiert. Es soll den Auftraggebern als Arbeitsgrundlage für weitere Diskussionen in der Region mit dem Ziel dienen, die regionale Wertschöpfung in diesem touristischen Segment langfristig zu fördern. Um das Aufkommen der Tages- und Übernachtungsgäste zu steigern ist vor allem eine Verbesserung der Infrastruktur, die Verknüpfung mit dem ÖPNV, der Ausbau des Services, der Tourenangebote und der Öffentlichkeitsarbeit sowie das gezielte Einsetzen des Marketings notwendig. Abgeleitet von insgesamt 25 Leitlinien für den Fahrradtourismus und dem Status Quo in der Region, wurden über 20 konkrete und ausführliche Handlungsempfehlungen für die jeweiligen Themenfelder formuliert.

Das **Themenfeld 1** umfasst die Radverkehrsnetze und die Radverkehrsinfrastruktur. Ein wichtiger Punkt ist hier die Integration der touristischen Radfernwege und der regionalen Radrouten in das alltagsorientierte Radverkehrsnetz sowie die Aktualisierung und Weiterentwicklung dieses Netzes unter Beteiligung der Gebietskörperschaften sowie weiterer lokaler Akteure.

Empfohlen wird eine Klassifizierung der Radrouten, unabhängig von der jeweiligen Baulastträgerschaft. Der Klasse 1 werden zugeordnet: Überregional bedeutsame Radfernwege, d. h. Radrouten von europa-, bundes- und landesweiter Bedeutung (EuroVelo-Routen, D-Routen, N-Netz). Der Klasse 2 werden zugeordnet: Radrouten von regionaler, vornehmlich auf einen Landkreis bezogener bzw. von landkreisübergreifender Bedeutung. Der Klasse 3 werden zugeordnet: Radrouten von lokaler Bedeutung. Diese beziehen sich vornehmlich auf einen Landkreis oder eine Stadt.

Nicht nur aus Sicht der Radtouristen muss das vielfältige Angebot in der Region klar strukturiert werden. Radfernwege müssen sich deutlich von den regional und lokal bedeutsamen Radrouten abheben. Die zuständigen Institutionen mit Ansprechpartnern für die Pflege und Vermarktung der einzelnen Radfernwege und Radrouten müssen für die Radtouristen erkennbar sein.

Zukünftig werden die Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur steigen. Die Unterhaltung und Sanierung vorhandener Radverkehrsanlagen sollte sich am aktuellen Stand der Technik orientieren, um zum Beispiel der Zunahme an Elektrofahrrädern gerecht zu werden. Die Planung für Radschnellverbindungen auf der Grundlage der Empfehlungen der Radverkehrsstrategie für die Metropolregion (Verbindungen von Braunschweig nach Wolfenbüttel, von Gifhorn nach Wolfsburg) sollte fortgesetzt werden. Für die Wegweisung gibt es zwar keine gesetzlich verbindlichen Vorgaben, die Orientierung an den Empfehlungen der FGSV sorgt jedoch für ein einheitliches Erscheinungsbild, eine bessere Orientierung und eine gute Nutzbarkeit. Im Vordergrund sollten hierbei die Radfernwege stehen. Die Begleitinfrastruktur (Infotafeln, Rastplätze/ Schutzhütten, Fahrradabstellanlagen) ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal einer Radregion. Es sollte dafür Sorge getragen werden, dass die Begleitinfrastruktur entsprechend den Qualitätsanforderungen eingerichtet und verbessert wird.

Das **Themenfeld 2** hat die Vernetzung mit dem ÖPNV zum Thema. Die Schnittstellen des Schienenpersonenverkehrs (SPNV) und bedeutende Bus-Haltestellen sind mit den Radfernwegen und überregionalen Radrouten zu verknüpfen. Besonders der für Mountainbiker und Rennradfahrer attraktive Harz ist mit dem ÖPNV nur schwer zu erreichen. Um lange Anreisen zu vermeiden, wird daher häufig eine Anreise mit dem Auto vorgezogen. Zukünftig sollte der Fokus auf einer umweltgerechten An- und Abreise liegen. Dazu gehört auch die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern, der Einsatz und die Kennzeichnung von Niederflurbussen als auch ein barrierefreier Zugang zu Bahnhöfen und Haltestellen. Der Einsatz von Fahrradanhängern bietet sich an, um auch Radfahrer-Gruppen mit dem ÖPNV zu

befördern. Aufgabenträger, Kommunen, Touristiker und ÖPNV-Unternehmen der Region sollten hier stärker zusammenarbeiten.

Das **Themenfeld 3** befasst sich mit der Naherholung und dem Fahrradtourismus. Besonders für Städte wie Braunschweig, Wolfsburg, Gifhorn, Wolfenbüttel, Goslar, Peine und Helmstedt, die als besondere Entwicklungsaufgabe den Tourismus haben, gilt es ein Angebot für Radtouristen aufzubauen.

Durch die Region verlaufen eine Reihe von überregional bedeutsamen Radfernwegen und regional bedeutsamen Radrouten. Von radtouristischer Bedeutung sind die Radfernwege Weser-Harz-Heide Radweg, Aller-Radweg, D-Route 3/ Europaradweg (R1), die Volksbank Arena Harz, vier BikeParks und die Rennradrouten, die von einzelnen Gebietskörperschaften oder durch touristische Institutionen bereits vermarktet werden. Ein regional abgestimmtes Vorgehen oder eine regional zuständige Institution gibt es bisher jedoch nicht. Die Zertifizierung des Weser-Harz-Heide Radweges sollte vorbereitet und vom ADFC durchgeführt werden. Mittelfristig sollte die Region Großraum Braunschweig als ADFC-RadReiseRegion zertifiziert werden.

Das **Themenfeld 4** beschäftigt sich mit den Themen Koordinierung und Zuständigkeiten. Für die Region Großraum Braunschweig ist eine Institution mit Ansprechpartnern festzulegen, die mit Kompetenzen und Finanzmitteln für das Geschäftsfeld „Radtourismus“ ausgestattet ist, um die Vermarktung zielgerichtet durchzuführen. Der Qualitätsstandard muss durch Personal und Finanzen gehalten bzw. verbessert werden. Eine regionale Zusammenarbeit ist dringend zu organisieren.

Das **Themenfeld 5** befasst sich mit den Themen Öffentlichkeitsarbeit und Marketing. Die Öffentlichkeit ist über den Radverkehr und Radtourismus in der Region kontinuierlich zu informieren. Dabei geht es um den fachlichen Austausch über Inhalte, Aktionen und Radtouren. Ein Netzwerk ist aufzubauen und dient dazu, dass alle beteiligten Akteure zusammenarbeiten. Pauschalangebote sind zu entwickeln und in eine abgestimmte Marketingstrategie einzubinden. Zielgruppenspezifische Angebote sind zu entwickeln. Der Weser-Harz-Heide Radweg kann als Baustein und als thematischer Verbindungsweg angesehen werden, um die Sehenswürdigkeiten zu präsentieren und die Vielfalt der Region zu vermarkten. Als Potenzial der Region Großraum Braunschweig – und im Vergleich mit anderen Räumen – ist die Vielseitigkeit („für jede/n ist etwas dabei“) festzuhalten: Die Heide, das Mittelgebirge Harz, der Kontrast zwischen moderner Stadt Wolfsburg, der Industriegeschichte der Stadt Salzgitter und den historischen Städten Braunschweig, Wolfenbüttel und Goslar. Neben den vorhandenen Angeboten sollen auch Touren zwischen und in den Städten vermarktet werden.

Die Radrouten mit überregionaler Bedeutung, wie der Weser-Harz-Heide Radweg (RFW5), sollen als Premiumprodukt der Region ausgebaut und vermarktet werden. Der West-Ost-Radweg (RFW10) soll wegen dessen Bedeutung für das Radnetz als West-Ost-Verbindung und Anschluss an den Aller-Radweg (RFW 7) als überregionale Route ausgeschildert werden. Der Iron Curtain Trail als Bestandteil des EuroVelo-Netzes und wegen der überregionalen Bedeutung (Klasse 1) stellt ein enormes radtouristisches Potenzial dar, dass noch entwickelt werden muss.

Im Rahmen eines Benchmarkings hängen die Erfolgskriterien damit zusammen, ob eine touristische Institution mit Kompetenzen, personellen und finanziellen Mitteln ausgestattet ist. Hinzu kommt die professionelle und abgestimmte Zusammenarbeit zwischen den regionalen Akteuren, die festgelegte Ziele kurz und langfristig im Konsens umsetzen. Die Qualität des radtouristischen Angebotes muss kontinuierlich evaluiert und weiterentwickelt werden. Auch die Bevölkerung, als wichtiger Multiplikator der Region, sollte über ihre Vorstellungen befragt und einbezogen werden. Der ADFC kann in diesem Prozess eine wichtige Rolle in der Region übernehmen.

E. Literatur/ Quellen

Literatur

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC), 2013: Bett+Bike Gesamtverzeichnis 2013. Parzeller, Fulda.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC), 2013: ADFC-Radreiseanalyse 2013.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC), 2013: Tourismusmesse TourNatur 2013.

Bochert, R., 2011: Fahrradtourismus. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2012: Nationaler Radverkehrsplan 2020, Berlin, S. 40-41

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2009. Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland. Langfassung. Forschungsbericht Nr. 583. Berlin, S. 75.

Deutscher Tourismusverband e.V., 2009: Fahrradtourismus in Deutschland. Kurzfassung. Bonn.

Deutscher Tourismusverband e.V., o.J.: Bett&Bike an der D-Route 3. Bonn.

Deutscher Tourismusverband e. V., 2010: D-Route 3. Vom Münsterland an die Oder. Rodingersdorf

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2002: Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS). Köln.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2008: Richtlinie für Integrierte Netzplanung (RIN). Köln.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln.

Dreyer, A., Mühlnickel, R., Miglbauer, E., 2012: Radtourismus. Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven. Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH, München.

Krause, J., 2011: Konzeptionen von Radverkehrsnetzen, Kap. 3.3.2.6, In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Für die Praxis in Stadt und Region (60. Ergänzungslieferung 04/11). S. 1-22. Herbert Wichmann Verlag. Berlin

Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg, 2008: Radverkehrsstategie (Infrastruktur • Marketing • Service • Radverkehr mit System

Miglbauer, E., 2012: Vermarktung radtouristischer Leistungen, 169-176. In: Dreyer, A., Mühlnickel, R., Miglbauer, E. (Hrsg.): Radtourismus. Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven. Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH, München.

Miglbauer, E., Mühlnickel, R., 2012: Radtourismus in Großstädten, 22 - 25. In: Dreyer, A., Mühlnickel, R., Miglbauer, E. (Hrsg.): Radtourismus. Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven. Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH, München.

Mühlnickel, R./ Volkmann, H. , 2012: Die Volksbank Arena Harz: MTB-Entwicklung in einer Mittelgebirgsregion. in: Dreyer, A./ Mühlnickel, R./ Miglbauer, E. (Hrsg.): Radtourismus. Entwicklungen, Potenziale, Perspektive, München.

Reiche, W., 2012: Fallbeispiel: Fahrradfreundliche Gastbetreibe Bett+Bike, 81-86. In: Dreyer, A., Mühlnickel, R., Miglbauer, E. (Hrsg.): Radtourismus. Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven. Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH, München.

Rühl, F., 2005: Chancen und Möglichkeiten zur Vermarktung des Radfernweges Weser-Harz-Heide-Radweg, Studienarbeit an der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften.

Stadt Helmstedt, o.J.: Vier-Wälder-Route, Romanik-Route, Grenzenlos-Route, Faltblatt.

Stadt Salzgitter, 2005: Fuhsetour. Fahrradtourenkarte. Salzgitter.

Trendscope, 2010: Marktstudie „Radreisen der Deutschen“.

Wermuth Verkehrsforschung Infrastrukturplanung GmbH, 2013: Mobilitätsuntersuchung für den Großraum Braunschweig

Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB), 2012: Informationsvorlage 2012/57 vom 11.09.2012.

Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB), 2008: Nahverkehrsplan 2008, Braunschweig.

Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB), 2008: Regionales Raumordnungsprogramm für den Großraum Braunschweig 2008. Braunschweig.

Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB), 2003: Finanzierungsmöglichkeiten des regionalen Radverkehrs. Braunschweig.

Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB), 2013: Regionales Fahrradportal für den Großraum Braunschweig, Dokumentation des Workshops am 1. April 2013. Braunschweig.

Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB), 2004: Regionales Radverkehrsnetz, Braunschweig.

Internetquellen

ALPSTEIN Tourismus GmbH & Co. KG, 2013: Routenportal. Aufgerufen am 5.06.2013, http://alpregio.outdooractive.com/arharz/de/alpregio.jsp#activ=Rennrad&lat=51.8016281398209&lng=10.020904553015612&z=9&mt=alpstein_map&terr=Harz&tab=ToursTab (Stand 5.6.2013)

BVA Bike Media GmbH, 2013: Harz will Rennradfahrer als Touristen gewinnen. Artikel vom 16.11.2012. Aufgerufen am 10.6.2013, http://www.radsport-rennrad.de/reise/harz-will-rennradler-als-touristengewinnen

Fahrradinitiative Braunschweig, 2013: RAD’13. Aufgerufen am: 06.06.2013, http://fahrradinitiative.de/rad_13/

Harzer Tourismusverband e.V., 2013: Erlebnisse im Harz. Aufgerufen am: 21.06.2013, http://www.harzinfo.de/erlebnisse.html

Harzer Tourismusverband e.V., 2013: Downhill-Parks. Aufgerufen am 5.6.2013, http://www.harzinfo.de/erlebnisse/fun-und-extremsport/downhill-parks.html

Harzer Verkehrsverband, 2013: Rennrad fahren. Aufgerufen am 5.6.2013, http://www.harzinfo.de/erlebnisse/rennrad-fahren.html

Jennert, R., Schwalbe-Rosenow, M., 7.03.2013. ADFC-RadReiseRegion.PowerPoint-Vortrag.

Landesbetrieb für Statistik & Kommunikationstechnologie Niedersachsen, 2013: Tabelle K7350001. Aufgerufen am: 14.06.2013, www1.nls.niedersachsen.de/statistik/

Landesbetrieb für Statistik & Kommunikationstechnologie Niedersachsen, 2013. Tabelle K7360126. Aufgerufen am: 14.06.2013, www1.nls.niedersachsen.de/statistik/

Landesbetrieb für Statistik & Kommunikationstechnologie Niedersachsen, 2013. Tabelle Z0000001. Aufgerufen am: 14.06.2013, www1.nls.niedersachsen.de/statistik/

Landesbetrieb für Statistik & Kommunikationstechnologie Niedersachsen, 2013. Tabelle Z1000120. Aufgerufen am: 20.06.2013, www1.nls.niedersachsen.de/statistik/

Landkreis Goslar, 2013: Weser-Harz-Heide Fernradweg. Aufgerufen am: 05.06.2013, http://www.landkreisgoslar.de/index.phtml?mNavID=1749.139&sNavID=1749.139&La=1#2

Landkreis Goslar, 2013: Europaroute R1/ D3-Route im D-Netz. Aufgerufen am: 05.06.2013, http://www.landkreis-goslar.de/index.phtml?La=1&sNavID=1749.127&object=tx 1749.1254.1&kat=&kuo=1&text=&sub=0

Landkreis Wolfenbüttel, 2013: Natur und aktiv. Radfernweg Weser-Harz-Heide. Aufgerufen am: 05.06.2013, http://wolfenbuetteler-land.de/?page_id=46

Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg GmbH, 2013: Mobilitätszentrale Wolfsburg. Aufgerufen am: 15.08.2013, http://www.metropolregion.de/pages/themen/ schaufenster_emobilitaet/archiv/subpages/mobilitätszentrale_wolfsburg_-_beruehrungspunkteschaffen/index.html

Nationaler Radverkehrsplan, 2013: Förderfibel. Aufgerufen am 19.09.2013, www.natiopnaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/index.php

Stadt Braunschweig, 2013: Radfahren. Aufgerufen am: 21.06.2013, http://www.braunschweig.de/kultur_tourismus/braunschweig_entdecken/auf-eigene-faust/fahrradrouten.html

Stadt Braunschweig, 2013: Weser-Harz-Heide-Radfernweg, Aufgerufen am: 05.06.2013, http://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/weser_harz_heide.html

Stadt Braunschweig, 2013: Mit Rückenwind in den Pedalen entspannt durch Braunschweig. Aufgerufen am: 04.06.2013, http://www.braunschweig.de/kultur_tourismus/reiseange bote/individual/movelo.html

Stadt Goslar, 2013: Tourismus. Aufgerufen am: 05.06.2013, http://goslar.de/tourismus

Stadt Salzgitter, 2013: Wandern und Radwandern in Salzgitter, Aufgerufen am: 05.06.2013 und am 21.06.2013, http://www.salzgitter.de/tourismus/freizeit/wandern_und_radw andern.php

Stadt Salzgitter, 2013: Fuhsetour, Aufgerufen am: 05.06.2013, http://www.salzgitter.de/ tourismus/freizeit/126010100000071420.php

Stadt Wolfsburg, 2013: Radtouren. Aufgerufen am: 21.06.2013, http://www.wolfsburg.de/irj/portal/anonymous?NavigationTarget=navurl://66d7bda8a93afa8744bf4 bebda88fbd1&guest_user=guest_

Stadt Wolfsburg, 2013: Fahrrad-Abenteuer. Aufgerufen am: 21.06.2013, http://www.wolfsburg.de/irj/portal/anonymous?NavigationTarget=imperiafully://de/tourism/49c0e7b 3.xml/Tourismus/Reiseangebote/Buchungshinweise/Fahrrad-Abenteuer

Südheide Gifhorn 2013: Radreisen Lüneburger Heide. Aufgerufen am: 04.06.2013; http://www.suedheide-gifhorn.de/radurlaub.html

Südheide Gifhorn, 2013: Radreisen auf Radfernwegen in der Südheide Gifhorn. Aufgerufen am: 05.06.2013, http://www.suedheide-gifhorn.de/radurlaub/radfernwege.html

Südheide Gifhorn GmbH, 2013: Radfahren in der südlichen Lüneburger Heide. Aufgerufen am: 21.06.2013, http://www.suedheide-gifhorn.de/sehen-und-erleben/radfahren.html

Tourismusgemeinschaft Elm-Lappwald, 2013: Das Tourismus- und Naherholungsgebiet Elm-Lappwald. Aufgerufen am: 04.06.2013, http://elm-lappwald.de

Tourismusgemeinschaft Elm-Lappwald, 2013: Erleben Sie den Elm-Lappwald ganz wie Sie es wünschen! Aufgerufen am 19.09.2013, http://www.elm-lappwald.de/index.php?Bereich=302

Tourismusgemeinschaft Elm-Lappwald e. V., 2013: Radwandern. Aufgerufen am: 21.06.2013, http://www.elm-lappwald.de/index.php?op=artikel&Bereich=302&Thema=580

Tourismusgemeinschaft Elm-Lappwald, 2013: Unsere Pauschalangebote – Grenzenlos. Aufgerufen am 19.09.2013, http://elm-lappwald.de/start.php?op=artikeldetails&ID=746&suche=&AnbieterNr=2&sub=

Tourist-Informationen im Oberharz, 2013: Rennrad fahren im Harz. Aufgerufen am 20.09.2013, http://www.oberharz.de/rennrad.1.html

Tourismus Marketing Niedersachsen GmbH, 2013: Wir über uns. Aufgerufen am: 21.06.2013, http://www.tourismuspartner-niedersachsen.de/tmn-wir-ueber-uns

Tourismus Marketing Niedersachsen GmbH, 2013: Radurlaub in Niedersachsen. Aufgerufen am: 21.06.2013, http://www.reiseland-niedersachsen.de/radland-niedersachsen

Tourismus Marketing Niedersachsen (TMN), 2013: Niedersachsen Karte. Aufgerufen am: 01.07.2013, http://www.reiseland-niedersachsen.de/impressum#mapOpen=true

Tourismus Region Braunschweiger Land e.V., 2013: Radeln mit Rückenwind: Saison 2013 April – Oktober. Aufgerufen am: 21.06.2013, http://www.zeitorte.de/e-bikes-fuer-die-zeitreise.html

Tourist-Informationen im Oberharz, 2013: Aufgerufen am 10.6.2013, http://www.oberharz.de/rennrad.1.html

Verbundtarif Region Braunschweig (VRB), 2013: FAQ. Aufgerufen am: 22.08.2013, http://www.vrb-online.de/index.php?id=7

Volksbank Arena Harz, 2013: Aufgerufen am 19.06.2013, http://www.volksbankarenaharz.de/deutschland/

Wirtschafts- und Tourismusfördergesellschaft Landkreis Peine mbH (wito GmbH), 2013: Radreiseangebote, Aufgerufen am: 04.06.2013, http://www.tourismus-peine.de/Radreiseangebote

Wirtschafts- und Tourismusfördergesellschaft Landkreis Peine mbH (wito GmbH), 2013: Radreiseangebote, Aufgerufen am: 04.06.2013, http://www.tourismus-peine.de/Radfahren.1625.0.html

Wirtschafts- und Tourismusfördergesellschaft Landkreis Peine mbH (wito GmbH), 2013: Radreiseangebote, Aufgerufen am: 04.06.2013, http://www.tourismus-peine.de/Landpartie-mit-dem-Rad.2439.0.html

Wolfenbüttler Land Tourismusverband e. V., 2013: Freizeitangebote. Aufgerufen am: 21.06.2013, http://wolfenbuetteler-land.de/

Wolfenbüttler Land Tourismusverband e. V., 2013: Natur und aktiv. Aufgerufen am: 21.06.2013, http://wolfenbuetteler-land.de/?page_id=46

Wolfsburg Wirtschaft und Marketing GmbH, 2013: Ressort Tourismus. Aufgerufen am: 05.06.2013, http://www.wmg-wolfsburg.de/tourismus-freizeit.html

Anlagen

Anlage 1: Projektsteckbrief

Förderung des Fahrradtourismus in Süd-Ost-Niedersachsen Positionen des ADFC

Projektsteckbrief **02.Juli 2013**

Auftraggeber: ADFC Niedersachsen e.V.
ADFC Kreisverbände Region SON

Auftragnehmer: Böregio
Büro für Stadt- und Regionalentwicklung
Humboldtstr. 21
38106 Braunschweig

plan & rat
Büro für kommunale Planung und Beratung
Humboldtstr. 21
38106 Braunschweig

Ziel und Zweck des Projektes
Der Radtourismus in Deutschland erfreut sich noch immer einer wachsenden Beliebtheit. Die starke Zunahme radtouristischer Angebote sorgt dafür, dass immer stärker an der Qualität der radtouristischen Angebote gearbeitet wird und gearbeitet werden muss. Um Erfolg als Region im Radtourismus zu haben, muss das radtouristische Angebot einem sehr hohen Qualitätsanspruch entsprechen. Im ländlichen Raum ist die Förderung des Radtourismus vielfach auch Hebel für Maßnahmen zugunsten des Alltagsradverkehrs.

Im Rahmen der Fahrradförderung in Süd-Ost-Niedersachsen (SON) soll ein Positionspapier erstellt werden. Dieses soll den Auftraggebern zur Positionsbestimmung des Fahrradtourismus in der Region dienen und soll Grundlage für weitere Diskussionen zum Thema Förderung des Fahrradtourismus in der Region SON sein. Dabei geht es in erster Linie darum, die Naherholung (Freizeitradverkehr, Tages- Wochenendradtouren in der Region) und den Fahrradtourismus unter Berücksichtigung aller Rad fahrenden Gruppen in der und in die Region hinein zu fördern. Die Verknüpfung zum Alltagsradverkehr soll dabei besondere Berücksichtigung finden. Weiterhin soll mit Hilfe der Positionen die regionale Wirtschaftsförderung in diesem touristischen Segment langfristig gefördert werden.

Das Positionspapier umfasst die Themenfelder: Radverkehrsnetze und Verbesserung der Infrastruktur, Vernetzung mit dem ÖPNV, Naherholung und Fahrradtourismus einschließlich des Bereichs Service und Tourenangebote, Information, Öffentlichkeitsarbeit und Marketing. Ziel ist es, das Aufkommen der Tages- und Übernachtungsgäste nachweislich zu steigern.

Die ADFC - Flächenzertifizierung findet bei der Erstellung des Konzeptes zur Förderung des Fahrradtourismus besondere Berücksichtigung, um einen einheitlichen Standard zu ermöglichen.

Beteiligte
Die Region Süd-Ost-Niedersachsen (SON) umfasst den Raum des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (ZGB) mit den kreisfreien Städten Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg und den Landkreisen Gifhorn, Peine, Helmstedt und Goslar.

Laufzeit des Projektes: Juni – September 2013

- Zusammenstellen von Grundlagen und Rahmenbedingungen (Juli 2013).
- Telefonische Interviews mit ausgewählten Experten des Radtourismus (Juli/August 2013), Einarbeiten der Ergebnisse in den Entwurf.
- Vorlage eines Entwurfs des Positionspapiers im August 2013, Abstimmung mit Auftraggeber und den ADFC – Kreisverbänden in der Region.
- Vorlage des Positionspapiers im September 2013.

Anlage 2: Leitfragen für Experteninterviews

Einleitung

Um die vorhandenen Potenziale in der Region Braunschweig zielgerichtet zu fördern, muss es einem hohen Qualitätsanspruch entsprechen und geschlossener vermarktet werden. Im Raum des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (ZGB) sind die Radfernwege Weser-Harz-Heide Radweg, Aller-Radweg, D-Route 3/ Europaradweg (R1) aber auch die Volksbank Arena Harz, Rennradrouten und Themenrouten vorhanden.

Ziel der Untersuchung ist es, die Erfolgskriterien für die regionale Förderung des Radtourismus zu erarbeiten. Im Rahmen des Konzeptes werden ausgewählte Experten aus dem Alltags- und Freizeitradverkehr befragt, welche Handlungsempfehlungen Sie zur Weiterentwicklung der Region vorschlagen. Der Auftrag wird von den beiden Planungs- und Beratungsbüros Böregio und plan&rat in Braunschweig bearbeitet.

1. Wie bewerten Sie die Situation des Fahrradtourismus im Großraum Braunschweig?
   - Bewertung insgesamt
   - Bewertung nach einzelnen Bausteinen
     - Beschilderung
     - Wegequalität
     - Übernachtungsmöglichkeiten für Radtouristen
     - Ausbau des Wegenetzes
     - Angebote für Fahrradtouristen
     - Internetpräsentation des regionalen Netzes (Alltag/Freizeit)
     - Infrastruktur (Infotafeln, Fahrradabstellanlagen, Schutzhütten)
   - Bedeutung des regionalen Freizeitradverkehrs (Tages-, Wochenendausflüge in der Region)

2. Wie bewerten Sie die Zusammenarbeit der touristischen Akteure im Großraum Braunschweig?

3. Wie bewerten Sie die Situation des Fahrradtourismus im Kontext zu anderen Regionen (z.B. im Ruhrgebiet oder Franken)?
   - Hat die Region Braunschweig ein Alleinstellungsmerkmal?
   - Wie bewerten Sie das fahrradtouristische Angebot (Bsp. Bett+Bike-Betriebe, Angebote der touristischen Radwege, Pauschalangebote) im Vergleich zum Ruhrgebiet oder Franken?

4. Welche konzeptionellen Ideen haben Sie zur Weiterentwicklung des Fahrradtourismus im Großraum Braunschweig?
   - Anregungen zur Erweiterung des Angebotes oder zu den Schwerpunkten
   - Zusammenarbeit zwischen der Verwaltung und den Touristikern
   - Verbesserung des Radverkehrsnetzes in Städten, Kommunen und ländlichen Gebieten

- Ideen/ Konzepte zur Integration des Alltagsradverkehrs
- Stärkung der Zusammenarbeit = Bildung von Netzwerken

5. Wie könnte ein finanziell tragbares Konzept aussehen?
   - Vorstellung zur Trägerschaft
   - Zusammenarbeit mit Sponsoren
   - Aus der Umlage von Kommunen, Landkreise, Verbände und Vereine
   - Beteiligung kommunaler Spitzenverbände, Landkreise, private Fahrradhändler und Vereine

Anlage 3: Was zeichnet einen Radfernweg aus?

Der Begriff „Radfernweg“ sagt etwas über die Standards aus, denen ein touristisches Produkt, z. B. der Aller-Radweg, entsprechen sollte. Radfernwege sind überregional bedeutsame, beschilderte Radrouten, die vornehmlich dem touristischen Fahrradverkehr dienen und bestimmte Mindeststandards aufweisen. Ein Radfernweg soll eine Mindestlänge von 100 km haben oder aufgrund der Topographie planerisch mindestens zwei Übernachtungen nahe legen. Weitere Kriterien sind:

- Eindeutiger Name
- Eindeutig nachvollziehbare Konzeption als Strecke, Rundkurs oder Netz
- Durchgängige Befahrbarkeit
- Empfohlene Mindestbreite von zwei Metern
- Allwettertauglichkeit
- Einheitliche und durchgängige Wegweisung in beide Fahrtrichtungen
- Naturnahe Routenführung
- Sichere Befahrbarkeit (möglichst geringe Belastung durch Autoverkehr)
- Touristische Infrastruktur entlang der Route (Beherbergungsbetriebe, Schutzhütten, Gastronomie, Abstellanlagen, Bereitstellung touristischer Informationen, etc.)
- Anbindung an öffentlichen Verkehr mit Fahrradbeförderung
- Realistisches und zielgruppenspezifisches Marketing: zentrale Informationsstelle, Bereitstellung von Grundinformationen, Tourenvorschläge für verschiedene Zielgruppen, Karten- und Radwanderführer, Pauschalen
- Präsentation im Internet, Buchungsmöglichkeit per E-Mail
- Regelmäßige Wartung und Kontrolle der fahrradtouristischen Infrastruktur

(Kriterien und Empfehlungen für Radfernwege des ADFC, gekürzt)

In Anlehnung an ADFC, 2013: Abgerufen am 16.08.2013, http://www.adfc.de/deutschland/adfc-qualitetsradrouten/die-zehn-kriterien-fuer-die-sternerouten

Anlage 4: Fragebogen zum Radverkehr in der Region

1. Allgemeine Fragen

Wie häufig nutzen Sie das Rad?			
❑ weniger als 1x im Monat	❑ 1-3 Tage im Monat	❑ 1-3 Tage pro Woche	❑ (fast) täglich
Für welche Fahrten nutzen Sie das Rad? (Mehrfachnennungen möglich)			
❑ Weg zur Arbeit	❑ Weg zur Schule / Uni	❑ Einkauf / Erledigungen	❑ Sport / Freizeit
Welche der folgenden radtouristischen Angebote in der Region haben Sie bereits genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)			
❑ Radfernwege	❑ Themenradrouten	❑ Mountainbike-Strecken	❑ Rennradstrecken

Wie beurteilen Sie die derzeitige Gesamtsituation für den Radverkehr in der Region (mögliche Kriterien siehe Frage 2)?					
❑ sehr gut	❑ gut	❑ befriedigend	❑ ausreichend	❑ mangelhaft	❑ ungenügend

2. Wo besteht ihrer Meinung nach der größte Handlungsbedarf in der Region?

Ordnen sie den Aspekten Prioritäten zu.

Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsverkehr			
Radverkehrsführung	❑ sehr wichtig	❑ wichtig	❑ unwichtig
Wegweisung	❑ sehr wichtig	❑ wichtig	❑ unwichtig
Zustand der Radwege	❑ sehr wichtig	❑ wichtig	❑ unwichtig
Abstellanlagen	❑ sehr wichtig	❑ wichtig	❑ unwichtig
Verbindung ÖPNV und Fahrrad	❑ sehr wichtig	❑ wichtig	❑ unwichtig
Sicherheit der Radwege	❑ sehr wichtig	❑ wichtig	❑ unwichtig

Radverkehrsinfrastruktur für den Freizeitverkehr			
Angebote an Radfernwegen	❑ sehr wichtig	❑ wichtig	❑ unwichtig
Angebote an Themenradwegen	❑ sehr wichtig	❑ wichtig	❑ unwichtig
Angebote für Mountainbike und Rennrad	❑ sehr wichtig	❑ wichtig	❑ unwichtig
E - Bike/Pedelec - Stationen	❑ sehr wichtig	❑ wichtig	❑ unwichtig
Bett & Bike - Anbieter	❑ sehr wichtig	❑ wichtig	❑ unwichtig

3. Zukunft des Radverkehrs

Welche Wünsche haben Sie an den Radverkehr für das Jahr 2020? Ordnen sie nach Priorität.		
☐ Radverkehr als Alternative zum Autoverkehr im Alltag	☐ Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer	☐ Ausbau des touristischen Angebots

4. Fragen zur Person

Ich bin...			
❑ berufstätig	❑ nicht berufstätig bzw. Hausfrau/ -mann	❑ Schüler/-in / Student/-in	❑ Rentner/ -in

Ich bin...Jahre alt						
❑ 10-13	❑ 14-17	❑ 18-24	❑ 25-44	❑ 45-59	❑ 60-64	❑ über 65

Ich bin...	
❑ weiblich	❑ männlich

Anlage 5: Zeitungsartikel „Radwanderweg führt in der Innenstadt ins Nirgendwo“

(Braunschweiger Zeitung vom 26.07.2007)

BRAUNSCHWEIG

Donnerstag, 26. Juli 2007

Radwanderweg führt in der Innenstadt ins Nirgendwo

Studenten untersuchen Braunschweigs Angebot für Touristen auf zwei Rädern

Von Jörn Stachura

Die Wirtschaftswissenschaftler der Hochschule Harz gehen zurzeit der Frage nach, welche Fortschritte die Vermarktung des Weser-Harz-Heide-Radwegs macht. Braunschweig kommt in der Zwischenbilanz nicht gut weg.

80 000 Euro will die Stadt Braunschweig dafür ausgeben, das Radnetz auszubauen. „Ein Bruchteil davon würde ausreichen, um in der Stadt den Weser-Harz-Heide-Radweg deutlich aufzuwerten“, ist sich Rainer Mühlnickel sicher. Der Lehrbeauftragte für Tourismus-Management meint: „Im Unterschied zu Wolfsburg und Gifhorn ist es in Braunschweig noch nicht gelungen, den Rad-Touristen die Stadt zu erschließen.“

Mit Studenten hat Mühlnickel die Route in Braunschweig abgefahren. Was die Streckenführung angeht, ist er voll des Lobes: „Radtouristen lieben Kultur, und mit Sehenswürdigkeiten wie Burgplatz oder Altstadtmarkt unterstreicht Braunschweig, dass es fraglos die attraktivste Stadt an der Strecke ist.“

Anderseits, so die Zwischenbilanz der Studenten:

- Die Beschilderung in der Innenstadt ist in beiden Richtungen praktisch nicht vorhanden.
- Auf der Internetseite der Stadt findet man Informationen über den Radweg. Im Touristinfo fragten die Studenten vergeblich nach dem Informationsblatt zum Radweg.
- Vor der Touristinfo fehlen Fahrradständer. Auch nach abschließbaren „Fahrrad-Garagen“ für teuere Räder und Gepäck suchten die Studenten vergebens.

Mühlnickel verweist darauf, „dass Radtourismus boomt. Bereits 150 Veranstalter bieten Touren an. Zumeist handelt sich sich um Familien-Kurzurlaube, eine besondere Form des Zeiturlaubs neben dem jährlichen Haupturlaub.“

Im September soll eine erste studentische Arbeit zum Weser-Harz-Heide-Radweg vorliegen. Dann sollen auch konkrete Verbesserungsvorschläge gemacht werden.

Rainer Mühlnickel an der Jasperallee, wo eins der wenigen Hinweisschilder auf den Radwanderweg zu finden ist. Foto: Jörn Stachura

STICHWORT

Weser-Harz-Heide-Radweg

Der Radweg hat eine Länge von 400 Kilometern und verbindet Hann.-Münden mit Lüneburg. In Braunschweig führt die Strecke über Bürgerpark, Altstadtmarkt, Burgplatz, Theater, östliches Ringgebiet, Querum und Waggum.

Stadt warnt vor Spenden-Sammlern

Seit einigen Tagen werden in Braunschweig Spenden für den Berliner Verein „Marienstift für Nachbarschaftshilfe gemeinnütziger e. V.“ gesammelt. Das teilte die Stadtverwaltung mit – und mahnte zur Vorsicht.

Die Spenden-Einwerber geben den Angaben der Stadt Braunschweig zufolge an, die Nachbarschaftshilfe in Braunschweig unterstützen zu wollen. Die Stadt weist dagegen darauf hin, dass diese Sammlung nichts mit den Braunschweiger Nachbarschaftshilfen zu tun hat und diese daher auch nicht von der Sammlung profitieren.

Auch einen Zusammenhang mit der Braunschweiger Diakonissenanstalt Marienstift und dem Verein gibt es nicht. Die Stadt rät daher von einer Spende ab.

IN KÜRZE

Wander-Reise

Die Fahrtengemeinschaft der Propstei Braunschweig veranstaltet vom 25. September bis 1. Oktober eine Meditative Wanderung von Erfurt nach Eisenach. Auch Besichtigungen gibt es. Die Wanderstrecken sind zwischen 10 und 18 Kilometer lang pro Tag. Interessenten melden sich unter Telefon 233 89 94.

Neue Trauergruppen

Am 31. Juli beginnen neue Trauergruppen beim Verein Trauerbeistand. Im Mittelpunkt steht der Austausch mit Menschen, die eine ähnliche Situation erleben. Anmeldung und Infos: Telefon 12 43 40.

Zug-Sonderfahrt zur Hanse-Sail

Am Samstag, 11. August, veranstaltet der Verein zur Förderung des Eisenbahnmuseums Vienenburg eine Sonderfahrt nach Rostock-Warnemünde. Anlass ist die 17. „Hanse-Sail“. Ein Zustieg im Braunschweiger Hauptbahnhof ist möglich, Abfahrt 6.10 Uhr, Rückankunft 21.02 Uhr. Weitere Informationen und Anmeldung: Telefon 0 53 21/637 10 oder unter 0171/99 18 181.

Anlage 6 : Zeitungsartikel „Unsere unbekannten Radfernwege“

(Braunschweiger Zeitung vom 13.10.2012)

Kaminöfen ... ? ... Hier !! HEYNEN FEUERFEST GmbH

BRAUNSCHWEIGER LAND

Samstag, 13. Oktober 2012

Schornsteine ... ? ... Hier !! HEYNEN FEUERFEST GmbH

Unsere unbekannten Fernradwege

REGION Städte liegen an Fahrradrouten, von denen viele Bürger nichts wissen – ADFC: Note 6 für Braunschweig

Von Uwe Hildebrandt

Fünf größtenteils idyllische Fernradwege durchkreuzen unsere Region. Viele Radfahrer kennen sie aber noch gar nicht. Eine Nachfrage beim Gifhorner ADFC-Vorsitzenden Wolfgang Harder ergibt: Es muss noch einiges passieren, damit der Radverkehr attraktiver wird.

Wo Werra sich und Fulda küssen, entspringt nicht nur die Weser, sondern auch der 400 Kilometer lange Weser-Harz-Heide-Radfernweg.

Vom südlichen Weserbergland über den Harz bis in die Lüneburger Heide durchzieht die Route schöne Landschaften und schmucke Dörfer. Und sie durchquert die Städte Wolfenbüttel, Braunschweig und Gifhorn.

Auch andere Städte der Region genießen den Anschluss ans Fernradwegenetz: Helmstedt und Peine liegen wie Braunschweig am West-Ost-Radweg, Salzgitter mit Wolfenbüttel am Börde-Radweg. Der Iron-Curtain-Trail entlang der einstigen innerdeutschen Grenze durchquert Hornburg und Schöningen. Wolfsburg liegt wie Gifhorn am 328 Kilometer langen Allerradweg, der Weser und Elbe verbindet.

„Der Allerradweg ist gut ausgebaut, er führt durch reizvolle Wiesen und Wälder und am Kloster Wienhausen vorbei, er ist gut beschildert“, erzählt Wolfgang Harder (62), Vorsitzender und Tourenleiter des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) in Gifhorn. „Nur in Wolfburg ist es schwierig, den Weg zu finden.“ Ein wichtiges Kriterium für einen guten Fernradweg ist laut Harder erfüllt: „Man fährt wenig Straße.“

Die fünf Fernradwege unserer Region führen vorbei an wertvollen Naturräumen und kulturellen Highlights. Sie haben alle ihren eigenen Charakter, so ist der Weser-Harz-Heide-Weg durch seine Steigungen im Harzraum auch für sportliche Fahrer interessant. Vor diesem Hintergrund ist es erstaunlich, dass viele Menschen gar nichts davon wissen, dass solch ein Radweg vor ihrer Haustür verläuft.

„Der Weser-Harz-Heide-Radfernweg ist noch nicht so bekannt“, räumt Marlis Duda, Geschäftsführerin der Tourismusgesellschaft „Südheide Gifhorn“, ein. Sie sitzt mit auf dem Podium, wenn die „Allianz für die Region“ und unsere Zeitung am 23. Oktober zum Leserforum ins Gifhorner Schloss einladen.

Die Südheide GmbH schnürt Reiseangebote für Radler. Außerdem bemüht sich Duda, die Südheide als Urlaubsregion bundesweit bekannter zu machen – eine Herausforderung. Beim Weser-Harz-Heide-Weg sei es ein Problem, dass die Übernachtungsmöglichkeiten teils weit auseinander lägen, sagt Duda.

Durch die Nähe zur Bahnlinie Goslar-Uelzen haben die Radler immerhin die Möglichkeit, abends noch in den Zug zu steigen.

„In manchen Teilstücken bei Gifhorn haben sie groben Schotter hingekippt“, bemängelt ADFC-Mann Harder. „Ein mit Packtaschen beladenes Fahrrad lässt sich da schlecht steuern und es drohen Reifenpannen.“ Die Kommune will hier nachbessern. Auch die Beschilderung ist oft noch spärlich.

Nicht so schnell beheben lässt sich aber ein anderer Missstand: Es gibt noch viel zu wenige spezialisierte Radlerherbergen. „Bed and bike“ genannt. „Braunschweig ist da ganz schlecht, es bekommt die Note 6 bei Bed-and-Bike-Betrieben“, sagt Harder. Über eine Strecke von 50 Kilometern gebe es zwischen Wolfenbüttel und Gifhorn keine solche Radlerherberge, die Kartenmaterial, Werkzeug, Abstell- und Trockenraum bereithält und die sich auch über Gäste freut, die nur eine Nacht bleiben.

„Dabei ist in der Metropolregion lange geplant, dass alle 10 Kilometer Rastplätze und alle 20 Kilometer Bed-and-Bike-Betriebe sein sollten.“

Auch in Wolfsburg ist das Angebot laut ADFC mau. Harder: „Fährt man den Allerradweg von Gifhorn aus gen Osten, kommt erst weit hinter Wolfsburg nach 41 Kilometern der erste Bed-and-Bike-Betrieb.“

Um das touristische Angebot für Radfahrer in unserer Region attraktiver und bekannter zu machen, muss also noch eine Menge geschehen. Harder: „Wir wollen alle Radtourismus, aber was dafür getan wird, ist bescheiden.“

Wolfgang Harder (ADFC) vor einem Wegweiser für Radfahrer im Kreis Gifhorn. Foto: ADFC

Leserforum zum Radverkehr und Tourismus

Ein Leserforum zum Aufbau eines Aktiv- und Fahrradresorts im Norden unserer Region veranstaltet unsere Zeitung zusammen mit der Allianz für die Region am 23. Oktober im Gifhorner Schloss. 18 Uhr. Am Rande der Veranstaltung können E-Bikes ausprobiert und am Stand des ADFC Fragen gestellt werden.

Das Aktivressort gehört zu den Projekten, mit denen diese Region zur „Erlebnisregion 2020“ weiterentwickelt werden soll. Neue Angebote im Bereich Fahrradtourismus, Wellness und Abenteuer sind geplant.

Der Zustand des Radwegenetzes ist ein weiterer Diskussionspunkt. Wo fehlen Verbindungen, wo müssen die Verantwortlichen handeln?

Auf dem Podium sitzen: Marion Lau (Gifhorner Landrätin), Manfred Günzerberg (Wolfsburg AG), Marlis Duda (Südheide Gifhorn GmbH), Gert Becke (Tourismus-Investor), Jens Palandt (Erster Verbandsrat im Großraumverband), Thomas Rieb (stellvertretender Chefredakteur).

Polizei räumte Drogenlabor in einer Wohnung

SALZGITTER Lebenstedter soll illegal Drogen hergestellt haben – Verdächtiger wurde vernommen

Von Jan-Michael Schürholz

Aufregung in Lebenstedt. Polizisten mit Atemschutzgeräten durchsuchen die Wohnung eines jungen Mannes. Der Verdacht ist, der Mann habe in einem Chemielabor illegal Drogen hergestellt. „Es hat sehr gefährlich ausgesehen“, sagt eine besorgte Anwohnerin der Straße. Die Polizisten hätten vor dem Gebäude ihre Atemschutzausstattung angelegt.

„Mit zwei Bussen, einem Krankenwagen und mehreren Streifenwagen ist die Polizei vorgefahren“, berichtet ein anderer Anwohner von den Ereignissen vom Mittwoch. Gegen 11 Uhr war die Polizei ausgerückt. Polizeisprecher Björn Hirsch teilte gestern mit: „Die Kollegen haben mehrere Kisten mit Substanzen sichergestellt.“ Außerdem hätten sie Spuren von Amphetamin in der Wohnung nachweisen können.

Bei dem Verdächtigen handele es sich um einen jungen Mann anfang 20, so die Polizei. Man habe ihn verhört. „Der junge Mann befindet sich wieder auf freiem Fuß“, sagt Hirsch. Die Staatsanwaltschaft hat die Ermittlungen übernommen.

Ob es sich bei den sichergestellten Substanzen um Drogen handelt, konnte bislang nicht bestätigt werden. Wahrscheinlich könnten diese jedoch zur Herstellung von Drogen genutzt werden. Um welche Substanzen es sich genau handelt, werde derzeit untersucht. Eine Anwohnerin berichtete, dass die Polizisten Gefäße mit einer weißen Substanz aus dem Haus getragen hätten. „Es sah aus wie Zucker“, sagt sie. Bis zur Klärung über die Gefährlichkeit der Chemikalien bleibe die Wohnung versiegelt, so Hirsch.

Der junge Mann sei bislang nicht durch Herstellung von illegalen Drogen aufgefallen, teilt die Staatsanwaltschaft mit. Die Justiz sei über ein Ermittlungsverfahren auf den Lebenstedter aufmerksam geworden. Mit Blick auf das laufende Verfahren will sich die Staatsanwaltschaft zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiter zu den Ermittlungen äußern.

WAS WISSEN SCHAFFT

Nobelpreis für eine Frisur

Die Marc-Chmielewski-Kolumne

Wo geneobelt wird, da fallen Pläne – zum Beispiel die Pläne der Nobelpreisträger für den 10. Dezember. Auch wenn die etwas völlig anderes verhalten, etwa einen Besuch bei den Schwingerchern: Sie werden an diesem Tag in Stockholm oder Oslo auf der Bühne stehen.

Wem der Nobelpreis angedient wird, der holt ihn sich auch ab. Eine Ablehnung ist extrem selten und wird nur von extrem komischen Käuzen durchgezogen, siehe Jean-Paul Sartre.

Die größten Überraschungen in diesem Jahr: Der Brite John Gurdon erhält einen Medizin-Nobelpreis für die beste Frisur. Zudem fällt auf Foto von ihm auf, dass sich reife, spezialisierte Körperzellen in unreife, pluripotente Zellen umprogrammieren lassen. Aber wer so was kommentiert, gilt schnell als oberflächlich.

Zweite dicke Überraschung: Literatur-Nobelpreis für einen Schriftsteller, der sich selbst „Ohne Worte“ nennt. Mo Yan ging nur fünf Jahre zur Schule, legte aber dennoch den Straßenfeger „Ein Bett im roten Kornfeld“ vor. Nächste Woche steht der Wirtschaftsnobelpreis an, der streng genommen kein Nobelpreis ist. Aus Jurykreisen wurde bereits bekannt, dass er an einen Ökonomen geht, der sich „Ohne Zahlen“ nennt.

MELDUNGEN

Familiendrama – Rechtsmediziner sagt aus

Von Bettina Reese

PEINE. Stück für Stück versucht die 1. große Strafkammer des Landgerichts Hildesheim sich an die Hintergründe des Familiendramas von Ilsede (Kreis Peine) heranzutasten. Am Montag wird der Prozess gegen den 37-jährigen Vater fortgesetzt. Er hatte am 14. Juni seine vier Kinder getötet. Seit vergangener Woche muss er sich vor Gericht verantworten.

Mit dem Bericht des Rechtsmediziners Dr. Knut Albrecht von der Medizinischen Hochschule Hannover wird der zweite Prozesstag um 9 Uhr beginnen. Arbeitskollegen, Freunde und Nachbarn des Familienvaters werden im Anschluss daran vor der Kammer unter Vorsitz des Richters Ulrich Pohl als Zeugen vernommen.

Das Gericht will auch die beiden Polizeibeamten, die als erste nach der Tat in dem Reihenhaus eintrafen, und den Ermittlungsrichter befragen.

Schüler verprügelt – Täter muss in Therapie

WOLFSBURG. Grundlos hatte ein Wolfsburger in der Innenstadt eine Gruppe Schüler angegriffen und verletzt. Jetzt entschied das Landgericht Braunschweig: Der Täter muss in Therapie. Insgesamt verhängte das Gericht eine Freiheitsstrafe von drei Jahren und rechnete dabei eine alte Haftstrafe mit ein. Bei dem Mann wurde zuvor ein Suchtproblem und eine dissoziale Persönlichkeitsstörung festgestellt. eng/kno

ADFC Niedersachsen
Hinüberstraße 2
30175 Hannover
www.adfc-niedersachsen.de
info@adfc-niedersachsen.de

ADFC Braunschweig
Klint 18-21
38100 Braunschweig
www.adfc-braunschweig.de
info@adfc-braunschweig.de

ADFC Gifhorn
c/o Wolfgang Harder
Im Hängelmoor 5
38518 Gifhorn
www.adfc-gifhorn.de
wolfgang.harder@adfc-gifhorn.de

ADFC Goslar/Osterode
c/o Joachim Sachs
Goslarsche Straße 8
38678 Clausthal-Zellerfeld
www.adfc-goslar.de
info@adfc-goslar.de

ADFC Peine
Postfach 1302
31203 Peine
http://home01.htp-tel.de/glckl1/index.html
adfc-peine@gmx.de

ADFC Salzgitter
www.adfc-salzgitter.de
bodo.von-thadden@adfc-salzgitter.de

ADFC Wolfenbüttel
im Zentrum für Umwelt und Mobilität Z/U/M
Stadtmarkt 11
38300 Wolfenbüttel
www.adfc-wf.de
info@adfc-wf.de

ADFC Wolfsburg
c/o Maike Neumann-Balzereit
Waldhof 12
38446 Wolfsburg
www.adfc-wolfsburg.de
neumann-balzereit@adfc-wolfsburg.de

adfc
im Großraum Braunschweig