

3.5 Vorfahrt für's Fahrrad – Kommunaler Radverkehr in Niedersachsen gut aufgestellt

Ein Blick auf Niedersachsens Straßen zeigt: Radfahren liegt im Trend. Die geprüften Kommunen verfolgten das Ziel, den Radverkehr im Verhältnis zum Gesamtverkehr zu erhöhen. Dafür arbeiteten sie an einer attraktiven Radinfrastruktur, Aktionen zur Fahrradfreundlichkeit und der verkehrssicheren Einbindung von Radfahrerinnen und Radfahrern. Zudem müssen sie ihrer Verkehrssicherungspflicht rechtssicher nachkommen und eine angemessene bauliche Erhaltung der Radwege sicherstellen.

Hintergrund und Ziel der Prüfung

Ob auf dem Weg zur Arbeit oder zur Schule, zum Einkaufen oder in der Freizeit, die Fahrradnutzung ist kostengünstig, flexibel und gesund.

Eine gute Radinfrastruktur erhöht die Attraktivität einer Stadt für ihre Bürgerinnen und Bürger. Fahrradfreundliche Kommunen haben dieses Potenzial erkannt. Sie nehmen die ökologischen Vorteile einer Verkehrsverlagerung vom Pkw auf das Fahrrad ebenso in den Fokus wie die Verkehrssicherheit und den Komfort der Radfahrenden vor Ort.



Ansicht 11: Wettergeschützter Fahrradunterstand in Verden (Aller)⁴⁹

Mit Blick darauf, dass Radverkehrsanlagen nicht nur für den Alltagsverkehr, sondern vielfach auch als touristische Verkehrswege genutzt werden, ist für fahradfreundliche Kommunen zudem die wirtschaftliche Bedeutung nicht zu unterschätzen.

Ziel der Prüfung war es, Optimierungspotenziale für den kommunalen Radverkehr aufzuzeigen. Dabei wurden die Verkehrssicherheit der bestehenden Radwege und deren bauliche Erhaltung betrachtet. Des Weiteren wurden die Anstrengungen der

⁴⁹ Foto: Überörtliche Kommunalprüfung.

Kommunen für eine Weiterentwicklung des Radverkehrs und die Erhöhung des Radverkehrsanteils am Verkehrsaufkommen insgesamt gewürdigt.

Die Prüfung umfasste zehn Kommunen mit bis zu 54.000 Einwohnerinnen und Einwohnern⁵⁰, die in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen (AGFK) organisiert waren und/oder beim Fahrradklimatest des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e. V. (ADFC)⁵¹ in Bezug auf die Fahrrad-Infrastruktur über- oder unterdurchschnittlich abgeschnitten hatten.

Als Basis für einen sicheren Radverkehr obliegt den Kommunen als Straßenbaulastträgern die sog. Verkehrssicherungspflicht. Diese ist ein nicht durch Gesetz, sondern von der Rechtsprechung vorgegebenes Rechtsinstitut. Sie beruht auf dem Gedanken, dass derjenige, der eine Gefahrenlage – wie beispielsweise den Radweg – schafft, die ihm zumutbaren Vorkehrungen zur Abwendung eben dieser Gefahren für Dritte treffen muss.⁵²

Verkehrssicherungspflicht beachten

Um ihrer Verkehrssicherungspflicht nachkommen zu können, müssen die Kommunen eine entsprechende haftungsrechtliche Organisation gewährleisten. Sie müssen die Straßen – und damit auch die Radwege – regelmäßig auf Schäden kontrollieren, die einen Unfall verursachen könnten. Dazu gehören Schlaglöcher, überstehende oder versackte Kanaldeckel oder auch Rutschgefahren durch Rollsplit, Verunreinigungen und anderes mehr. Für diese Aufgaben haben die Kommunen fachlich qualifiziertes Personal einzusetzen.

Drei geprüfte Kommunen⁵³ führten keine regelmäßigen Kontrollen durch und setzten sich damit einem erhöhten Haftungsrisiko aus. Als Grund hierfür gaben sie fehlendes Personal an.

Regelmäßige Kontrollen erforderlich

Wie häufig Straßen und Radwege kontrolliert werden müssen, hängt insbesondere von ihrer Frequentierung und ihrem baulichen Zustand ab. Je häufiger eine Straße oder ein Radweg genutzt wird, desto häufiger ist dort auch zu kontrollieren. Entsprechend gilt für den Zustand: Je schlechter dieser ist, desto eher sind Gefahrenstellen zu erwarten. Sind Kontrollintervalle zu lang, besteht die Gefahr, dass Schäden übersehen werden

⁵⁰ Geprüft wurden die Hansestadt Uelzen, die Städte Hemmingen, Nordhorn, Springe, Verden (Aller), Westerstede und Wolfenbüttel, die Gemeinden Bad Zwischenahn und Drochtersen sowie die Samtgemeinde Thedinghausen.

⁵¹ Der ADFC-Fahradklima-Test ist eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit und wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert. Ergebnisse und Teilnahme siehe [Fahradklima-Test \(ADFC\)](#), zuletzt abgerufen am 12.06.2023.

⁵² Münchner Kommentar zum BGB, Papier/Shirvani, 8. Aufl. 2020, BGB § 839 Rn. 229 ff.; RG Urteil vom 23.02.1903 – Rep. VI. 349/02; BGH Urteil vom 30.04.1953 – III ZR 377/51.

⁵³ Stadt Hemmingen, Gemeinde Drochtersen und Samtgemeinde Thedinghausen.

und es trotz Kontrollen zu Unfällen kommt, für die die Kommune haftbar gemacht werden kann.

Die Kommunen haben die Intervalle nach pflichtgemäßem Ermessen festzulegen. Als Anhalt können sie dabei die Festlegungen der Bundesarbeitsgemeinschaft Deutscher Kommunalversicherer (BADK)⁵⁴ zu Grunde legen. Die Städte Nordhorn, Verden (Aller) und Wolfenbüttel sowie die Hansestadt Uelzen hatten entsprechende Intervalle festgelegt. Lediglich die Stadt Westerstede und die Gemeinde Bad Zwischenahn legten deutlich längere Intervalle fest und riskierten damit, Gefahrenstellen nicht rechtzeitig zu erkennen.

Dienstanweisungen zur Qualitätssicherung

Um sicherzustellen, dass die Kontrollaufgaben regelmäßig in gleicher Qualität und Quantität durchgeführt werden, müssen die Kommunen entsprechende Dienstanweisungen erlassen. Acht Kommunen⁵⁵ besaßen entsprechende Dienstanweisungen, in denen sie Zuständigkeiten, Kontrollaufgaben, Kontrollintervalle, Melde- und Dokumentationspflichten sowie Hinweise zur Mängelbeseitigung regelten. Die Dienstanweisungen sollten in regelmäßigen Abständen auf ihre Aktualität überprüft werden.

So war die Dienstanweisung der Gemeinde Bad Zwischenahn aus dem Jahr 1977 teilweise überholt. Die Stadt Springe besaß keine, die Gemeinde Drochtersen keine verbindliche Dienstanweisung zum Thema Straßenkontrollen. Hier bestand Regelungsbedarf.

Unterstützung erhielten alle Kommunen von ihren Einwohnerinnen und Einwohnern: Diese konnten Radwegeschäden jederzeit bei den zuständigen Stellen telefonisch oder digital melden. In der Stadt Westerstede übernahmen sie sogar Patenschaften für ganze Radwegeabschnitte und führten leichte Pflege- und Instandsetzungsarbeiten selbst durch.

Bauliche Erhaltung planen und umsetzen

Die Pflichten der Verkehrssicherung zielen darauf ab, Gefahrenstellen kurzfristig zu erkennen und zu beseitigen. Demgegenüber sind die Aufgaben der baulichen Erhaltung darauf ausgerichtet, die durch verkehrliche und klimatische Belastungen (z. B. Hitze, UV-Strahlung) beanspruchte bauliche Substanz der Straßen, die auch Radwege umfassen, bestmöglich zu erhalten.

⁵⁴ BADK Sonderheft „Haftungsrechtliche Organisation im Interesse der Schadenverhütung“, 5. Auflage 2018.

⁵⁵ Hansestadt Uelzen, Städte Hemmingen, Nordhorn, Verden (Aller), Westerstede und Wolfenbüttel, Gemeinde Bad Zwischenahn sowie Samtgemeinde Thedinghausen.

Die Erhaltungsplanung hat hierfür die gesamte Lebensdauer einer Straße in den Blick zu nehmen. Sie muss diejenigen Maßnahmen auf den Weg bringen, die in Anbetracht dieses Zeitraums insgesamt dem Haushaltsgrundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit⁵⁶ entsprechen. Zu berücksichtigen ist, dass mit höheren Kosten verbundene Instandsetzungsmaßnahmen wirtschaftlicher sein können als zunächst mit geringeren Kosten einhergehende Reparaturmaßnahmen der baulichen Unterhaltung.⁵⁷

Alle geprüften Kommunen bejahten, dass sie zumindest versuchten, die Erhaltungsstrategie zu wählen, die über die gesamte Lebensdauer einer Straße betrachtet am wirtschaftlichsten ist.

Die Kommunen können die bauliche Erhaltung nur dann entsprechend dem Haushaltsgrundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit steuern, wenn sie über den Zustand ihrer Straßen informiert sind. Vier Kommunen⁵⁸ führten regelmäßige Zustandserfassungen und -bewertungen durch. Einen Überblick über den Zustand ihres gesamten Straßennetzes erlangten sie hierdurch spätestens nach fünf Jahren. Eine Kommune⁵⁹ nahm die Zustandserfassung und -bewertung nicht regelmäßig vor, verwies jedoch auf eine 2017 durchgeführte Erhebung. Fünf Kommunen⁶⁰ führten im zurückliegenden 5-Jahreszeitraum⁶¹ keine Zustandserfassung und -bewertung ihres gesamten Straßennetzes durch. Sie sollten dies umgehend nachholen.

Ein guter baulicher Zustand der Radwege entschärft nicht nur mögliche Unfallgefahren, er sorgt auch dafür, dass Radfahrende die Radwege als gut und sicher empfinden. Neben der Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der Sicherstellung guter baulicher Zustände, bedarf es kommunaler Strategien und Konzepte, um einer angemessenen Rolle des Radverkehrs in der kommunalen Verkehrsplanung gerecht zu werden. Kommunale Mobilitäts- und Verkehrskonzepte, die den Radverkehr integrieren oder eigenständige Radverkehrskonzepte gestalten dieses Handlungsfeld aus. Sie stellen finanzielle Auswirkungen dar und dienen der Verwaltung als Arbeits- und den politischen Gremien als Entscheidungsgrundlage.

*Strategien
und
Konzepte
zum
Radverkehr
aufstellen*

⁵⁶ § 110 Abs. 2 NKomVG.

⁵⁷ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV), Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden, Ausgabe 2004, Nr. 2.2.3, FGSV 986.

⁵⁸ Hansestadt Uelzen, Städte Nordhorn und Westerstede sowie Gemeinde Bad Zwischenahn.

⁵⁹ Gemeinde Drochtersen.

⁶⁰ Städte Hemmingen, Springe, Verden (Aller) und Wolfenbüttel sowie Samtgemeinde Thedinghausen.

⁶¹ Die Zustandserfassung und -bewertung ist spätestens nach circa fünf Jahren zu wiederholen, um ein aktuelles Bild über den Straßenzustand zu haben. Vgl. FGSV, Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI) – Ausgabe 2012 (Nr. 487) Nr. 8.2. Die Feststellung bezieht sich auf den Prüfungszeitpunkt im Jahr 2022.

Die Konzepte der geprüften Kommunen enthielten Maßnahmen zum Ausbau und zur Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Nachhaltigkeit und Innovation sowie zur Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation. Die Kommunen gingen im Rahmen der Erstellung ihrer Konzepte strategisch vor und führten Bestandsanalysen im Hinblick auf ihr Radwegenetz durch. Diese enthielten Aussagen zur Radwegequalität und zu Netzlücken, zum baulichen Zustand der Radwege, zur Verbindung zum ÖPNV, zur Wegweisung, zu Abstellanlagen und Servicestationen sowie zur Identifikation von Unfallschwerpunkten. Potenziale, Stärken und Schwächen im Radverkehr arbeiteten sie heraus und benannten diese.

*Umsetzung:
abgestimmt
und
priorisiert*

Nicht nur in der konzeptionellen Phase, sondern auch in der späteren Umsetzungsphase müssen die sich daraus ergebenden baulichen, verkehrsregelnden und sonstigen Maßnahmen inhaltlich abgestimmt, priorisiert sowie mit zeitlichen Vorgaben und finanziellem Rahmen hinterlegt werden. Dies kann, wie bei der Stadt Hemmingen, durch die Einrichtung einer ständigen Arbeitsgruppe erfolgen, die durch eine vielfältige Besetzung⁶² strategisch und beratend tätig wurde und Haushaltsmittel bereitstellen konnte. Die Hansestadt Uelzen setzte ihr Radverkehrskonzept im Rahmen eines „Monitorings“ um. Sie stellte dabei bereits umgesetzte, geplante und mittelfristig umzusetzende Maßnahmen mit Kosten dar. Darüber hinaus berücksichtigte sie notwendige Radwegesanierungen, strebte nach Lösungsfindungen für „schwierigere“ Fälle und hielt Ideensammlungen vor.

Die Förderung des Radverkehrs wirkt sich naturgemäß auf unterschiedliche Handlungsbereiche wie z. B. Verkehrsplanung, Sicherheit und Mobilitätserziehung, Tourismus oder Klimaschutz aus. Nur wenn Abstimmungen hinsichtlich des wirtschaftlichen Einsatzes personeller und finanzieller Ressourcen erfolgen, können sich Maßnahmen der unterschiedlichen Bereiche ergänzen, anstatt zu konkurrieren oder sich gar zu widersprechen.

*Erfolgs-
kontrolle
durch
Modal Split*

Doch erreichen die Kommunen durch die umgesetzten Maßnahmen die Ziele, die sie sich selbst gesetzt haben? Wie kann eine Kommune messen, ob die angestrebte Erhöhung des Radverkehrsanteils gelingt? Die Hälfte der geprüften Kommunen⁶³ setzte den sog. Modal Split⁶⁴ ein, der die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die

⁶² Besetzung mit Vertreterinnen und Vertretern der Fraktionen des Stadtrats, der ADFC Ortsgruppe Hemmingen/Pattensen, des ADAC und der Polizei sowie dem Hauptverwaltungsbeamten sowie weiteren Verwaltungskräften. Anlassbezogene beratende Besetzung mit Fachkräften, wie z. B. der Straßenverkehrsbehörde und der Straßenbaubehörde.

⁶³ Hansestadt Uelzen sowie Städte Wolfenbüttel, Hemmingen, Verden (Aller) und Nordhorn.

⁶⁴ Der Modal Split misst die Verkehrsanteile der verschiedenen Verkehrsmittel innerhalb eines Raums und gibt sie als Prozentwerte wieder. Er berücksichtigt dabei äußere Umstände und persönliche Präferenzen der Verkehrsmittelnutzerinnen und Verkehrsmittelnutzer. Vgl. Forschungsinformationssystem, „Modal Split“, Stand: 25.04.2022, [Modal Split \(Forschungsinformationssystem\)](#), zuletzt abgerufen am 12.06.2023.

Verkehrsmittel (z. B. Auto, Bus, Fahrrad) widerspiegelt, um die Effekte der getroffenen Maßnahmen im Radverkehr zu messen.

Bis auf die Stadt Nordhorn, die den Modal Split auf Basis regelmäßiger Zählungen der Radaktivitäten im Rahmen eigener Erhebungen bildete, bezogen die anderen vier Kommunen ihre Daten überwiegend aus externen Erhebungen. Diese basierten auf unterschiedlichen Erhebungs-, Auswertungs- und Verfahrensmethoden.⁶⁵ Die Werte der Radverkehrsanteile wurden z. B. einerseits durch Befragungen andererseits durch Zählungen für Streckenabschnitte, ganze Routen, für das Gemeindegebiet oder sogar auf Landkreisebene erhoben. Sie ließen sich daher nicht vergleichen.

Beschließt eine Kommune das Ziel „Erhöhung Radverkehrsanteil“ und hinterlegt es mit Ausgangs- und Zielwerten, muss sie den Erfassungszeitraum bzw. -zeitpunkt festlegen sowie die Erhebungsmethode definieren. Nur wenn die Vorgehensweisen übereinstimmen, ist der Erhöhungswert nachvollziehbar, aussagekräftig und vor allem vergleichbar. Angepasst an die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten wäre eine vereinfachte Teilerhebung nach gleichen Kriterien vorstellbar, z. B. gleicher Streckenabschnitt zur gleichen Tages- und Jahreszeit an einem Werktag. Die Messungen müssten zur Sicherstellung valider Ergebnisse in regelmäßigen Abständen wiederholt werden.

Den Anteil des Radverkehrs zu erhöhen gelingt, wenn Bürgerinnen und Bürger die Nutzung der Radverkehrsanlagen als komfortabel empfinden, Verbesserungen wahrnehmen, sich sicher fühlen und in einer für sie passenden Umgebung Rad fahren können.⁶⁶ Insbesondere im Bereich der Infrastruktur hatten die Kommunen hier bereits zahlreiche Maßnahmen zur Steigerung der Fahrradfreundlichkeit umgesetzt.

*Förderung
des
Radverkehrs
durch
bauliche
Maßnahmen*

⁶⁵ Stadt Hemmingen (infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH „Mobilität in der Region Hannover 2011“), Hansestadt Uelzen (Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur „Ergebnisbericht 2017 Mobilität in Deutschland“), Stadt Verden (Aller) (TU Dresden, Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“), Stadt Wolfenbüttel (WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, „Mobilitätsuntersuchung für den Großraum Braunschweig“, Stand April 2012).

⁶⁶ Vgl. ADFC, InnoRAD – Stadtentwicklung und Radverkehr: Die besten internationalen Ideen, Kapitel 1, S. 9, Stand: Oktober 2021, [Stadtentwicklung und Radverkehr \(ADFC\)](#), Download, zuletzt abgerufen am 12.06.2023.



Ansicht 12: Radbrücke angehängt an Eisenbahnbrücke über die Aller⁶⁷

Dabei stellten bauliche Maßnahmen im Verkehrsraum einen wichtigen Aspekt dar, um die Fahrradfreundlichkeit zu verbessern, auch, weil der öffentliche Straßenraum ein knappes und bisweilen hart umkämpftes Gut ist. Bei Planung, Bau und Umgestaltung von Verkehrsräumen sollten die Kommunen stets alle Verkehrsteilnehmende im erforderlichen Maße berücksichtigen, d. h. auf die Schwächsten Rücksicht nehmen.

Mit Blick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit setzten die Kommunen verschiedene bauliche Maßnahmen um. Die fahrradfreundliche Gestaltung der Straßen und Kreisverkehre durch Fahrbahnmarkierungen und Piktogramme stellte die Regel dar. Vielfach wurden Bordsteinkanten abgesenkt, Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr freigegeben oder ein fahrradfreundlicher Belag auf Kopfsteinpflasterstraßen eingesetzt.

Bereits bei der Planung von Neubaugebieten können Kommunen die Interessen des Radverkehrs berücksichtigen. Sechs Kommunen⁶⁸ planten so, dass für Radfahrende gegenüber den Autofahrenden kürzere und somit attraktivere Wege zur Verfügung standen.

Die Kommunen können mithilfe geeigneter baulicher Maßnahmen die Fahrradfreundlichkeit und Verkehrssicherheit weiter steigern. Sichere Verkehrswege, insbesondere an Einmündungen, Kreuzungsbereichen und Kreisverkehren tragen zur erhöhten Fahrradnutzung bei. Die baulichen Maßnahmen an diesen Stellen sollten die Kommunen dabei möglichst flächendeckend umsetzen, damit für die Radfahrenden ein durchgängiger und damit verlässlicher Standard geboten wird.

⁶⁷ Foto: Überörtliche Kommunalprüfung.

⁶⁸ Städte Nordhorn, Verden (Aller), Westerstede und Wolfenbüttel sowie Gemeinden Bad Zwischenahn und Drochtersen.

Gezielte Öffentlichkeitsarbeit soll Interesse und Spaß am Radfahren wecken und auf neue Infrastrukturangebote, Verkehrssicherheitsarbeit und auf modifizierte Regelungen aufmerksam machen.⁶⁹

Unterstützung durch Öffentlichkeitsarbeit

So präsentierten die Kommunen in ihren Internetauftritten relevante Informationen zu den Radverkehrsmöglichkeiten. Dies erleichterte Radfahrenden die Informationen zu finden und steigerte die Chance, Radtouristinnen und Radtouristen zu gewinnen. Investitionen in den Radtourismus lohnen sich für Kommunen, da an vielen Radfernwegen pro Jahr deutlich mehr Einnahmen generiert als Investitionen getätigt werden.⁷⁰

Mit einer guten Öffentlichkeitsarbeit werden zudem unterschiedliche Personenkreise angesprochen. Dies ist eine gute Möglichkeit auf neue Infrastrukturangebote, die Verkehrssicherheitsarbeit oder modifizierte Regelungen aufmerksam zu machen und zur vermehrten Nutzung des Fahrrads aufzurufen.

Auch durch Aktionen, wie das „Stadtradeln“, förderten alle Kommunen den Radverkehr. Acht Kommunen⁷¹ gestalteten darüber hinaus gemeinsam mit anderen Kommunen, der Polizei, der Verkehrswacht sowie weiteren Partnern interessante Projekte zur Förderung des Radverkehrs. Dies waren z. B. die Aktionen „Mit dem Rad zur Schule“, „Skate- und Radtag“, „Fahrradcodierung als Diebstahlschutz“, „Fahrtraining für Senioren“ und „Radfahren für Frauen mit Migrationshintergrund“. Die Stadt Nordhorn unterstützte die Verkehrswacht bei Projekten der Verkehrserziehung, die Stadt Verden (Aller) förderte die Anschaffung von Lastenfahrrädern. In der Stadt Wolfenbüttel konnten Interessierte im Rahmen des „E-Bike pendeln“ E-Bikes für mehrere Wochen testen.

Aktionen für Zielgruppen

In sieben Kommunen⁷² unterstützten Radverkehrsbeauftragte bzw. Klimaschutzbeauftragte die Maßnahmen im Radverkehr. Sie kümmerten sich neben der Öffentlichkeitsarbeit um zahlreiche Themen, von Radverkehrsplänen und Fördermitteln bis hin zum Aufstellen von Fahrradbügeln.

Indem die Kommunen ihre Beschäftigten dazu motivierten mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren, stellten sie nicht nur selbst ein positives Beispiel für die Nutzung des

Angebote für Beschäftigte

⁶⁹ Vgl. MW, Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen „Radverkehr neu denken“, Stand Februar 2021, Kapitel 3.6, S. 29 f., [Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen \(MW\)](#), zuletzt abgerufen am 12.06.2023.

⁷⁰ Vgl. MW, „Kurzbericht Radverkehrsanalyse Niedersachsen“, Stand Oktober 2018, S. 36 ff., [Kurzbericht Radverkehrsanalyse Niedersachsen \(MW\)](#), zuletzt abgerufen am 12.06.2023.

⁷¹ Hansestadt Uelzen, Städte Hemmingen, Nordhorn, Verden (Aller), Westerstede und Wolfenbüttel sowie Gemeinden Bad Zwischenahn und Drochtersen.

⁷² Hansestadt Uelzen, Städte Hemmingen, Nordhorn, Verden (Aller) und Wolfenbüttel sowie Gemeinden Bad Zwischenahn und Drochtersen.

Fahrrads dar, sondern leisteten auch einen Beitrag zur betrieblichen Gesundheitsförderung.⁷³ Alle Kommunen stellten Diensträder für Dienstfahrten zur Verfügung. Sechs Kommunen⁷⁴ förderten außerdem die Radnutzung für Fahrten zwischen der Wohnung und der Dienststelle. Die Stadt Wolfenbüttel und die Gemeinde Bad Zwischenahn boten ein E-Bike-Leasing für ihre Beschäftigten an.

Fazit

Allen geprüften Kommunen war die Weiterentwicklung des Radverkehrs ein großes Anliegen.

Sie führten zahlreiche Maßnahmen durch, um die Attraktivität und Sicherheit des Radverkehrs zu steigern. Den Anteil des Radverkehrs zu erhöhen, ist für die Kommunen ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Die gewählten Methoden zur Überprüfung der Zielerreichung sollten die Kommunen allerdings präzisieren. Sie können nur so den Vergleich und damit die erzielten Erfolge darstellen und diese für weitere Ziele und Maßnahmen nutzen.

Im Hinblick auf die Sicherstellung der Verkehrssicherheit der Radverkehrsflächen und deren regelmäßige bauliche Erhaltung gab es bei einzelnen Kommunen Verbesserungsbedarf. Sicherheit geht vor, daher müssen diese Aspekte in jedem Fall vorrangig beachtet werden.

⁷³ Vgl. ADFC und AOK, Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, [Mit dem Rad zur Arbeit \(ADFC und AOK\)](#), zuletzt abgerufen am 12.06.2023.

⁷⁴ Hansestadt Uelzen, Städte Hemmingen, Nordhorn und Wolfenbüttel sowie Gemeinden Bad Zwischenahn und Drochtersen.