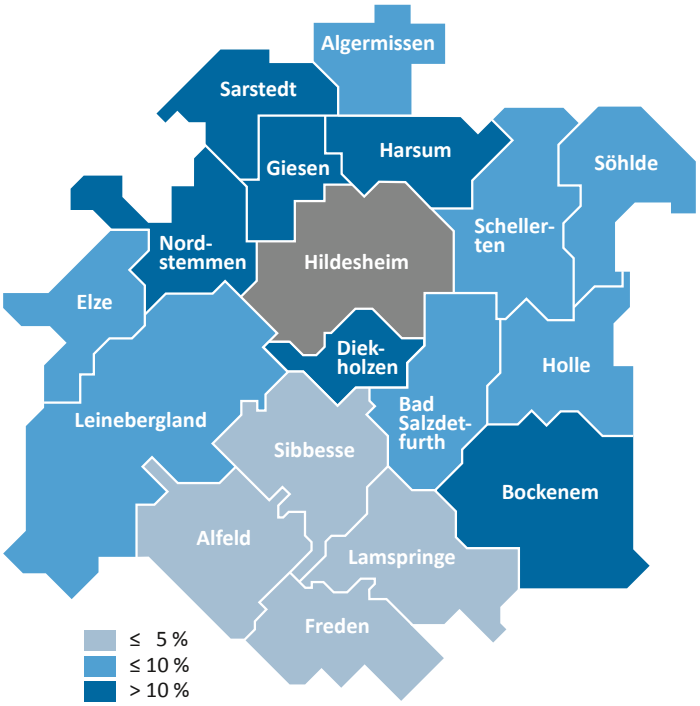
Landkreis Hildesheim

Kurzfassung

Regionales Radverkehrskonzept

Ausgangslage und Ziele



Radverkehrsanteil im Landkreis Hildesheim
(SHP ingenieure/Design-Gruppe)

Noch viel Potenzial im Alltagsradverkehr
Der Landkreis Hildesheim mit circa 275.000 Einwohnern auf einer Fläche von 1.206 km² besteht aus insgesamt 18 Einheits- und Samtgemeinden. Der Radverkehrsanteil bei der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) liegt derzeit im Landkreis zwischen drei und fünfzehn Prozent (Mobilitätsbefragung 2017/2018). Besonders im Südwesten der Region ist – bedingt durch die Topografie – der Radverkehrsanteil sehr gering. Im Norden ist der Anteil der täglich mit dem Rad zurückgelegten Wege deutlich höher. In der Region ist insgesamt noch viel Potenzial.
Der Landkreis verfügt bereits über ein dichtes Freizeitwegenetz. Für den Alltagsradverkehr wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Radverkehrsanlagen hergestellt. Was bisher fehlte, ist ein durchgängiges regionales Netz. Dieses hat der Landkreis jetzt entwickelt, um den Radverkehr zu fördern. Attraktive Infrastruktur soll noch mehr Menschen motivieren, das Rad zu nutzen.

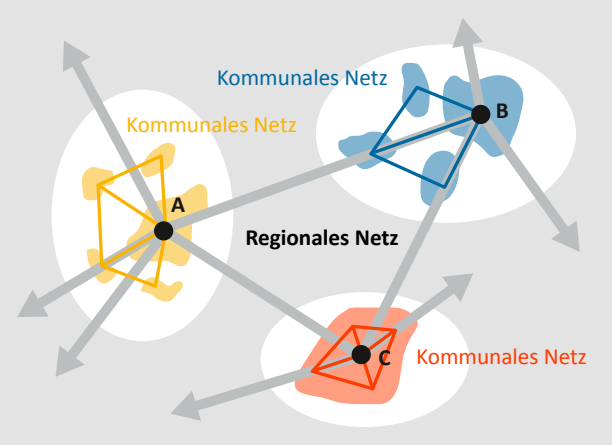
Radverkehr als System
Das regionale Radverkehrsnetz berücksichtigt die aktuellen Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen. Dazu gehören neben der Wege-Infrastruktur auch Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielen und Service- und Dienstleistungen. Radverkehr als System soll die Bausteine Infrastruktur, Serviceangebote und Kommunikation miteinander verzahnen. Besonders wichtig ist es, bereits Radfahrende und potenzielle Nutzergruppen gut über die Angebote zu informieren.
Der Landkreis Hildesheim arbeitet daran, die Entwicklung des Radverkehrs voranzutreiben, neu zu strukturieren und zu professionalisieren. Dabei ist das regionale Radverkehrskonzept von zentraler Bedeutung. Es enthält Maßnahmen, die die Nutzung des Fahrrads besonders im überörtlichen Bereich positiv beeinflussen.

THEMENFELDER
Radverkehrsinfrastruktur
Fahrradabstellanlagen
Service und Dienstleistungen
Öffentlichkeitsarbeit

ZIELE
Mehr Menschen fahren Rad.
Radfahren wird sicherer und attraktiver.
Ein durchgängiges Radverkehrsnetz entsteht.
Wege zur Schule mit dem Rad sind sicher.
Fahrradparken wird verbessert.
Schnittstellen zum ÖPNV werden ausgebaut.
Service- und Dienstleistungsangebote werden erweitert.

Netzplanung
mit integriertem ganzheitlichem Ansatz

Was bedeutet regionales Netz?
In der Region gibt es Oberzentren, Mittelzentren und Grundzentren, die bestimmte „zentralörtliche Funktionen“ aufweisen (siehe unten). Ein regionales Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr verknüpft vor allem Grundzentren untereinander, aber auch Grundzentren und Mittelzentren.
Sogenannte „nahräumliche Verbindungen“ zu Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion sind nicht Bestandteil der Planung. Die Gemeinden können aber durchaus ins Netz eingebunden werden, wenn sie auf dem Weg zwischen zwei Grundzentren liegen. Innerörtliche Verbindungen zwischen Zielen oder Ortsteilen innerhalb einer Kommune sind ebenfalls nicht zwingend vorgesehen, sie werden erst auf einer feineren Maßstabsebene berücksichtigt – zum Beispiel in einem kommunalen Radverkehrskonzept.
Die Kommunen im Landkreis Hildesheim sind aufgefordert, das regionale Radverkehrsnetz durch kommunale Netzkonzepte zu verdichten. Bisher hat erst Sarstedt ein kommunales Radverkehrskonzept erarbeitet.



Regionales Radverkehrsnetz und nahräumliche Verbindungen (SHP Ingenieure)

Zentralörtliche Funktion
Die zentralen Orte höherer Hierarchiestufe weisen bestimmte Ausstattungsmerkmale auf. Die Bewohner einer Region sollen möglichst alles Lebensnotwendige an einem Ort gut erreichen können (Raumordnungsgesetz)

Oberzentren: Deckung der „Grundversorgung“, des langfristigen, d. h. „gehobenen“ sowie des „spezialisierten, höheren“ Bedarfs. Hildesheim = Oberzentrum.

Mittelzentren: Deckung der „Grundversorgung“ und des mittelfristigen bzw. „gehobenen“ Bedarfs. Alfeld und Sarstedt = Mittelzentren

Grundzentren: Deckung der „Grundversorgung“ (insbesondere des kurzfristigen bzw. täglichen Bedarfs)

Fachplanung für ein attraktives Netz
Ein flächendeckendes, attraktives Alltagsnetz, besserer Service im Alltags- und Freizeitverkehr und mehr Sicherheit für die Radfahrenden – um diese Ziele zu erreichen, hat der Landkreis Hildesheim ein Planungsbüro beauftragt, ein Konzept zu erarbeiten.
Zunächst haben die Planerinnen und Planer relevante Quellen und Ziele des Radverkehrs definiert, um sinnvolle Netzverbindungen zu entwickeln (siehe Seite 4).
In mehreren Befahrungen haben sie die vorhandenen Radverkehrsanlagen erfasst und Mängel dokumentiert: auf welchen Verbindungen fehlen Radwege, welche Radwege haben schlechte Oberflächen und sind kaum nutzbar (siehe Seite 5)?
An 73 Standorten wurde die Art der Fahrradabstellanlagen geprüft und deren Auslastung erhoben: an kreiseigenen Gebäuden und Einrichtungen, an Bahnhöfen und wichtigen Haltestellen, in Innenstädten, Stadtteilzentren und an weiteren relevanten Orten, zum Beispiel bei größeren Arbeitgebern.
Auf der Basis dieser Vorarbeiten hat das Planungsbüro Maßnahmenpakete zur Verbesserung der Infrastruktur (Seite 6/7), zur Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr und zur Steigerung des Radverkehrsanteils entwickelt (Seite 8/9). Das Konzept zeigt auch mögliche Handlungsfelder für die Themenfelder Service/Dienstleistung und Öffentlichkeitsarbeit auf (Seite 10/11).

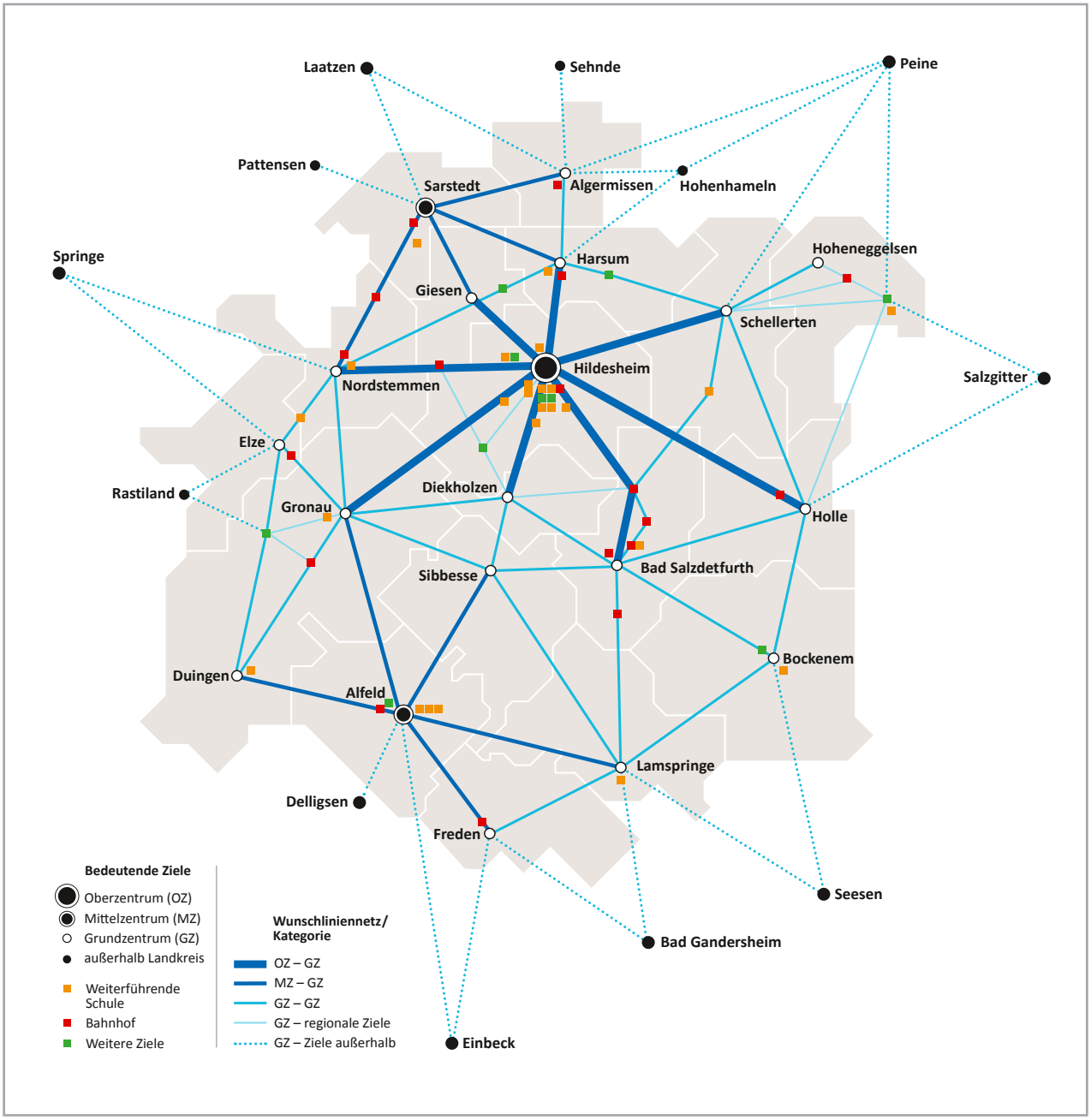
Wer hat mit geplant?
Viele Menschen haben die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes begleitet: die Arbeitsgruppe Radverkehr, ein Gremium aus Verwaltung (Stadt-, Gemeinde- und Samtgemeindevertreter, Vertreter des Landkreises Hildesheim), ADFC, Landvolk und Polizei. Anregungen, Vorschläge und Hinweise aus dieser Beteiligung sind in das Radverkehrskonzept eingeflossen.

Vom Wunschliniennetz zum Befahrungsnetz

Wie findet man relevante Verbindungen?
Um die Bedeutung von Verbindungen zwischen Gemeinden zu ermitteln, wird das System der zentralen Orte angewendet (siehe auch Seite 3). Grundlage für die Entwicklung des regionalen Radverkehrskonzepts sind die zentralen Orte im Landkreis Hildesheim und in den umgebenden Landkreisen, wie sie in den Raumordnungsprogrammen festgelegt sind.
Neben Oberzentren, Mittelzentren und Grundzentren sind auch Orte mit besonderen Funktionen und Nahversorgungszentren wichtige Ziele des Radverkehrs, ebenso die weiterführenden Schulen und die Bahnhöfe im Landkreis. Das „Wunschliniennetz“ zeigt die idealen Verbindungen zwischen benachbarten Kommunen und relevanten Zielen.

Wunsch und Wirklichkeit
Dieses Wunschliniennetz haben die Fachplanerinnen und -planer mit dem vorhandenen Wegenetz verglichen. Ein Radroutenplaner erleichterte die Zuordnung. Dabei wurden alle für den Radverkehr geeigneten Verbindungen berücksichtigt. Das können Straßen sein, die auch vom Kraftfahrzeugverkehr genutzt werden, landwirtschaftliche Wege oder Betriebswege und auch selbstständig geführte Anlagen wie gemeinsame Geh- und Radwege. Wesentliche Kriterien für die Auswahl geeigneter Routen im Alltagsradverkehr sind: direkte Verbindung, geringe Steigung und soziale Sicherheit. Ergebnis des Netzabgleichs ist das Befahrungsnetz, das dann einer Prüfung unterzogen wird.

Wunschlinienetz für den Landkreis Hildesheim (SHP Ingenieure/Design-Gruppe)



Befahrungsnetz: Analyse vor Ort und in der Datenbank
Geschultes Personal hat das insgesamt 575 Kilometer lange Netz im Sommer und Herbst 2019 mit dem Rad befahren, die bestehende Infrastruktur für den Radverkehr aufgenommen, dokumentiert und anschließend bewertet. Es ging darum, die Qualität der vorhandenen Wege zu ermitteln – bei den Radverkehrsanlagen und auf den Fahrbahnen mit gemeinsamer Führung von Rädern und Autos im Mischverkehr.
Alle Lage- und Bestandsdaten wurden in einer digitalen Datenbank erfasst, ebenso Mängel an Strecken und einzelnen Orten wie schlechte Belagsqualität, fehlende Querungsanlagen, Barrieren und Mängel bei der Beschilderung.
Durch Verknüpfung dieser Daten mit dem GIS-System (geografisches Informationssystem) konnten alle Daten der Befahrung in einem Plan punktgenau mit dem Befahrungsnetz überlagert dargestellt werden.
Die vor Ort aufgenommenen Daten wurden durch weitere Parameter ergänzt. So wurden die Kraftfahrzeug-Stärken für das gesamte Netz beim Landkreis und beim Land Niedersachsen abgerufen und – sofern vorhanden – in die Datenbank integriert. Auch die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wurden aufgenommen.

Vom Befahrungsnetz zur Netzempfehlung
Das Befahrungsnetz umfasst auch parallel verlaufende Wegeverbindungen zwischen zwei Zielen. Diese Alternativen wurden im Hinblick auf Aufwand, Umsetzbarkeit, Erkennbarkeit, Führungskontinuität und Begreifbarkeit bewertet, um dann die finale, regelkonforme Führung festzulegen.

Befahrung (Beispiel): ein Planer misst die Breite des Radwegs (PGV-Alrutz)

Befahrung eines Streckenabschnitts, Gehweg Radfahrer frei (SHP Ingenieure)

Attribute	
Abschnitt	Abschnittsnummer
	Datum der Befahrung
	Straßenname
	Straßenkategorie
	Gemeinde
	Lage
Fahrbahn	zulässige Geschwindigkeit
	Tempo 30 Zone
	Einbahnstraßenregelung
	Verkehrsstärke (DTV)
	Fahrbahnbreite
Radverkehrs-anlage	Radverkehrsführung
	Breite
	Belagsart (überwiegend)
	Steigung
	Zweirichtungsradweg
	beidseitige RVA vorhanden
	Beleuchtung
	Mangel Beschilderung
	Baulicher Zustand (Fahrkomfort)
	Touristische Routen
	Bemerkung
Barriere-freiheit	Treppe
	Poller
	Umlaufsperre
Gefahren-stellen	fehlende/mangelhafte Querungshilfe
	Engstelle
	punktuelle Hindernisse
	zu geringe Kopffreiheit (< 2,25 m)

erhobene Attribute

Handlungsempfehlungen für die Infrastruktur

Was muss im vorhandenen Netz passieren?
Bei der Entwicklung von Maßnahmen wird unterschieden, ob bereits eine Radverkehrsanlage vorhanden ist oder ob die Führung im Mischverkehr beziehungsweise auf Wirtschaftswegen erfolgt. Das regionale Radverkehrsnetz umfasst insgesamt 495 Kilometer. Etwas weniger als die Hälfte davon ist bisher mit benutzungspflichtigen Radwegen ausgestattet.

Neubau von Radverkehrsanlagen – 59 Kilometer
Mittelfristig: wenn eine Trennung vom Autoverkehr erforderlich ist. Kurzfristig: Geschwindigkeitsreduzierung als wenig kostenintensive Maßnahme.

Sanierung von Radverkehrsanlagen – 118 Kilometer
Erforderlich, wenn Breite und Oberflächenbeschaffenheit nicht den Anforderungen einer regelkonformen Radverkehrsführung entsprechen.

Maßnahmen im Mischverkehr – 48 Kilometer
Führung im Mischverkehr als verträglich eingestuft: Maßnahmen zur Einhaltung der erforderlichen Standards. Zum Beispiel: Breite und Oberfläche von Wirtschaftswegen anpassen.

Weitere Maßnahmen
Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind im Hinblick auf die Benutzungspflicht zu prüfen – vor dem Hintergrund der geänderten Rechtslage und der Verkehrssicherheit. Auf einzelnen Abschnitten sind Kleinmaßnahmen und flankierende Maßnahmen erforderlich.

Eine genauere Beschreibung der Maßnahmen erfolgt auf den Seiten 8/9.

Handlungsempfehlung

Maßnahmen an Radwegen
- Radwegsanierung
- Radwegverbreiterung
- Radwegbau

Maßnahmen im Mischverkehr (Fahrbahnführung/Wirtschaftswege)
- Verbreiterung
- Fahrbahnsanierung
- Geschwindigkeitsreduzierung

Kein Handlungsbedarf/weitere Maßnahmen
Radverkehrsnetz Stadt Hildesheim

Algermissen
Sarstedt
Harsum
Giesen
Schellerten
Söhlde
Hildesheim
Diekholzen
Holle
Bad Salz-
detfurth
Sibbesse
Bockenem
Alfeld
Lamspringe
Freden

Maßnahmen und Prioritäten

Wo ist Handlungsbedarf?
Die Ansprüche an Radverkehrsanlagen im Straßenraum steigen bei zunehmender Fahrradnutzung stetig an. Ob ein Radweg in ausreichender Breite und Qualität vorhanden ist, bestimmt maßgebend die Akzeptanz des Radfahrens. Vor allem auf Strecken außerorts ohne Radweg wählen Menschen doch lieber das Auto.
Um den Handlungsbedarf festzustellen, haben die Planerinnen und Planer das Radverkehrsnetz in Abschnitte unterteilt. Für jeden Abschnitt haben sie die nach Regelwerk notwendige Führungsform ermittelt – anhand der vorhandenen Verkehrsstärke und der zulässigen Geschwindigkeit. Auf 49 Kilometern des Netzes besteht demnach kein Handlungsbedarf. Für einige Abschnitte liegen derzeit keine Daten zur Verkehrsstärke (durchschnittlicher täglicher Verkehr, DTV) vor. Hier sollte zunächst das Verkehrsaufkommen erhoben werden.
Wesentliche Handlungsfelder sind der Bau neuer Radwege und die Sanierung und Verbreiterung von Radwegen, Fahrbahnen und Wirtschaftswegen.

Gute Oberfläche
Alltags-Radwege sollten ebene und ganzjährig gut befahrbare Oberflächen aufweisen. Radverkehrsanlagen sind nach Möglichkeit asphaltiert, betoniert oder gepflastert (ungefast). Die Oberflächenbeschaffenheit ist eben und vor allem bei Nässe griffig.

Mängel beseitigen
Weiterer Handlungsbedarf besteht bei Kleinmaßnahmen wie Ausbesserung punktueller Mängel (zum Beispiel Schlaglöcher), regelkonforme Beschilderung und bei flankierenden Maßnahmen zur Führung im Mischverkehr (zum Beispiel Fahrradpiktogramme).

Geschwindigkeit reduzieren
Wenn laut den definierten Bedingungen zur Prüfung der Radwegebenutzungsflicht eine Radverkehrsanlage erforderlich wäre, aber aufgrund der örtlichen Bedingungen kein Ausbau oder Neubau im Seitenraum oder auf der Fahrbahn möglich ist, hilft eine Reduzierung der Geschwindigkeit. Innerorts kann die Verträglichkeit zwischen Autoverkehr und Radverkehr durch eine Senkung von 50 auf 30 Kilometer pro Stunde gesteigert werden. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn können Autofahrende auf Radfahrende aufmerksam machen.

Eingefärbte Schutzstreifen in Kombination mit Tempo 30 in Harenberg, Seelze, (SHP Ingenieure)

Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn, Querungsstelle innerorts/ außerorts (SHP Ingenieure)

Handlungsempfehlungen

Generell	Gefahrenstelle
Kein Handlungsbedarf	Beseitigung punktueller Hindernisse
Prüfung DTV	Querungsstelle erforderlich
Radverkehrsanlage (RVA)	**Mischverkehrsführung**
Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht prüfen	RVA erforderlich – Neubau Radweg
Verbreiterung	Fahrbahnsanierung
Radwegsanierung	Geschwindigkeitsreduzierung Kfz
Beleuchtung	Teilseparation
Beschilderung	Flankierende Maßnahmen (Fahrradpiktogramm)
Regelkonformität Gehweg Radfahrer frei prüfen	**Wirtschaftsweg**
Geschwindigkeitreduzierung Kfz	Fahrbahnsanierung/Asphaltierung
Flankierende Maßnahmen	Verbreiterung

Benutzungspflicht prüfen
Bei entsprechenden Rahmenbedingungen sollte die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen geprüft werden. Viele für den Radverkehr freigegebene Gehwege sind nicht regelkonform und schränken die Nutzbarkeit sowohl für Radfahrende als auch Zufußgehende ein. Radfahrenden müssen im Schritttempo fahren. Oft wissen Radfahrende nicht, dass sie auch auf der Fahrbahn fahren dürfen (Markierung von Fahrradpiktogrammen oder Schutzstreifen).

Beleuchtung
Auch eine ausreichende Beleuchtung ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal. Neben der üblichen Straßenbeleuchtung können besonders außerorts entsprechend angepasste Leucht- und Leitvorkehrungen eine gute Lösung darstellen: bei unübersichtlichem Verlauf, an Engstellen und bei potenziellen „Angsträumen". Im Zuge von Wirtschaftswegen oder Abschnitten außerorts müssen Belange von Naturschutz und sozialer Sicherheit abgewogen werden. Hier geht man davon aus, dass eine generelle Beleuchtung nicht erforderlich ist, da die Beleuchtungstechnik der Fahrräder ausreichend ist.

Prioritäten
Die einzelnen Abschnitte des Radverkehrsnetzes wurden mit Prioritäten verstehen.
Hohe Priorität: die Maßnahme ist notwendig zur Gewährleistung einer derzeit nicht gegebenen Funktionsfähigkeit, zum Abbau von Qualitätsdefiziten (zum Beispiel erhebliche Belagsprobleme oder Radwegbreiten deutlich unterhalb der Mindestabmessungen) oder zur Behebung gravierender Verkehrssicherheitsdefizite (zum Beispiel fehlende Radverkehrsanlagen).
Mittlere Priorität: Mindestanforderungen der Nutzbarkeit sind vorhanden, aber mittelfristig soll eine Verbesserung für Radfahrende erreicht werden (zum Beispiel Radwegausbau in vorgesehenen Breiten gemäß der Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 2010).
Niedrige Priorität: die Mindestanforderungen an die Nutzbarkeit sind erreicht, aber langfristig kann eine Verbesserung für Radfahrende durch weitere (flankierende) Maßnahmen erreicht werden.

Wie lange dauert die Umsetzung?
Neben der Priorität sollte grundsätzlich die Umsetzbarkeit der Maßnahmen bewertet werden. Dabei sind Planungs- und Umsetzungszeiträume für Baumaßnahmen

Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn (SHP Ingenieure)

Wirtschaftsweg südlich von Algermissen (PGV-Alrutz)

Ortsdurchfahrten
Besondere Beachtung bei der Betrachtung der Radverkehrsanlagen galt Ortsdurchfahrten und möglichen Führungswechseln einer Radverkehrsanlage von außerorts zum innerörtlichen Bereich.

nach den Planungsgesetzen zu berücksichtigen. Veränderte Markierungen zur Einrichtung sicherer Radfahrstreifen oder Schutzstreifen und geänderte Geschwindigkeitsbeschränkungen müssen als Anordnungen von Straßenverkehrsbehörden zwar auch intensiv vorbereitet und abgestimmt werden; sie lassen sich dennoch eher kurz- bis mittelfristig umsetzen. Für umfangreiche Baumaßnahmen an Bundes- Landes- und Kreisstraßen sind dagegen gegebenenfalls Planfeststellungsverfahren erforderlich, die alleine (ohne den Vorlauf der Bauplanungen) zwei Jahre umfassen können. Aufgrund dieser aufwändigen Verfahren sind bei solchen großen Bauprojekten nur mittelfristige bis langfristige Umsetzungszeiträume realistisch.

Abstellanlagen, Service + Dienstleistungen

Sichere Aufbewahrung
Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellmöglichkeiten an Start und Ziel der Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer hochwertigere Fahrräder und Spezialräder (zum Beispiel Lastenräder) haben Standsicherheit und Diebstahlschutz einen hohen Stellenwert. Menschen entscheiden sich eher für das Radfahren, wenn sie wissen, dass sie sichere Abstellanlagen in ausreichender Zahl vorfinden. Auch für die Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung. Viele Radfahrende (besonders im Schülerverkehr) nutzen bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten nur weniger hochwertige „Zweiträder“, die oft nicht verkehrssicher ausgestattet sind.

Kommunen motivieren
Für das Fahrradparken ist nicht generell der Landkreis zuständig. Bei Anlagen in der Ortsmitte, an Schulen oder in Wohngebieten sollte man Kommunen motivieren, selbst Angebote zu schaffen, indem man sie informiert und einbezieht.
Die Stadt Hildesheim hat im Oktober 2020 am Bahnhof eine neue Fahrradstation eröffnet. Neben überdachten und diebstahlsicheren Abstellanlagen gibts es hier Schließfächer oder Lagermöglichkeiten und Servicestationen für Fahrradschläuche.

Das ist zu tun
Für die betrachteten 84 Abstellanlagen im Landkreis Hildesheim haben die Planerinnen und Planer vier Handlungsempfehlungen:
- Flächendeckender Austausch von Vorderradhaltern durch Rahmenhalter,
- Ergänzung von Witterungsschutz, vorrangig bei Anlagen für längere Parkdauer (Schulen, Bahnhöfe, Arbeitsschwerpunkte),
- Ausweitung des generellen Angebotes von Abstellanlagen bei hoher Auslastung,
- Ausweitung des Angebots von gesicherten Abstellanlagen und Fahrradstationen an wichtigen Verkehrsknotenpunkten.

Schwerpunkte
Da Schüler und Schülerinnen sowie Pendelnde einen hohen Anteil am Alltagsradverkehr ausmachen, wird der Schwerpunkt bei der Priorisierung der Maßnahmen vor allem auf die Schulen und Bahnhöfe gelegt.

Gymnasium Sarstedt (PGV-Alrutz)

Bahnhof Barnten (PGV-Alrutz)

Kreishaus Hildesheim (PGV-Alrutz)

Neue Bike + Ride Anlage in Hildesheim (Landkreis Hildesheim)

Öffentlichkeitsarbeit

Kreativität ist gefragt
Im Bereich Service und Dienstleistungen ist das Spektrum der Angebote sehr groß. Die Umsetzung hängt stark vom Engagement, der Kreativität und den Möglichkeiten der Beteiligten ab. Die Kreisverwaltung bietet beispielsweise ihren Mitarbeitenden neben der Fahrradpumpe in der Tiefgarage auch ein Elektrofahrrad und ein Lastenrad für Dienstfahrten an.

Leihen – ausprobieren – umsteigen
Ein kreisweites Leihradsystem oder ein Lastenrad-Verleih können zur Förderung eines positiven Umfeldes für den Radverkehr beitragen. Kooperationen mit Fahrradgeschäften bieten sich an. In der Stadt Hildesheim wird der Lastenradverleih „HILDE“ betrieben. Das Angebot sollte schrittweise auf den Landkreis ausgeweitet werden.

Pannendienst
Self-Service-Stationen bieten rund um die Uhr die Möglichkeit, das Rad unterwegs mit Werkzeug selbst zu reparieren oder platte Reifen mit bereitgestellten Luftpumpen wieder aufzufüllen. Die Standorte sollten an zentralen Orten im Kreis, zum Beispiel an Bahnhöfen oder anderen Knotenpunkten angelegt werden. Hinweisschilder oder Integration in die Radwegweisung sorgen für bessere Wahrnehmung.

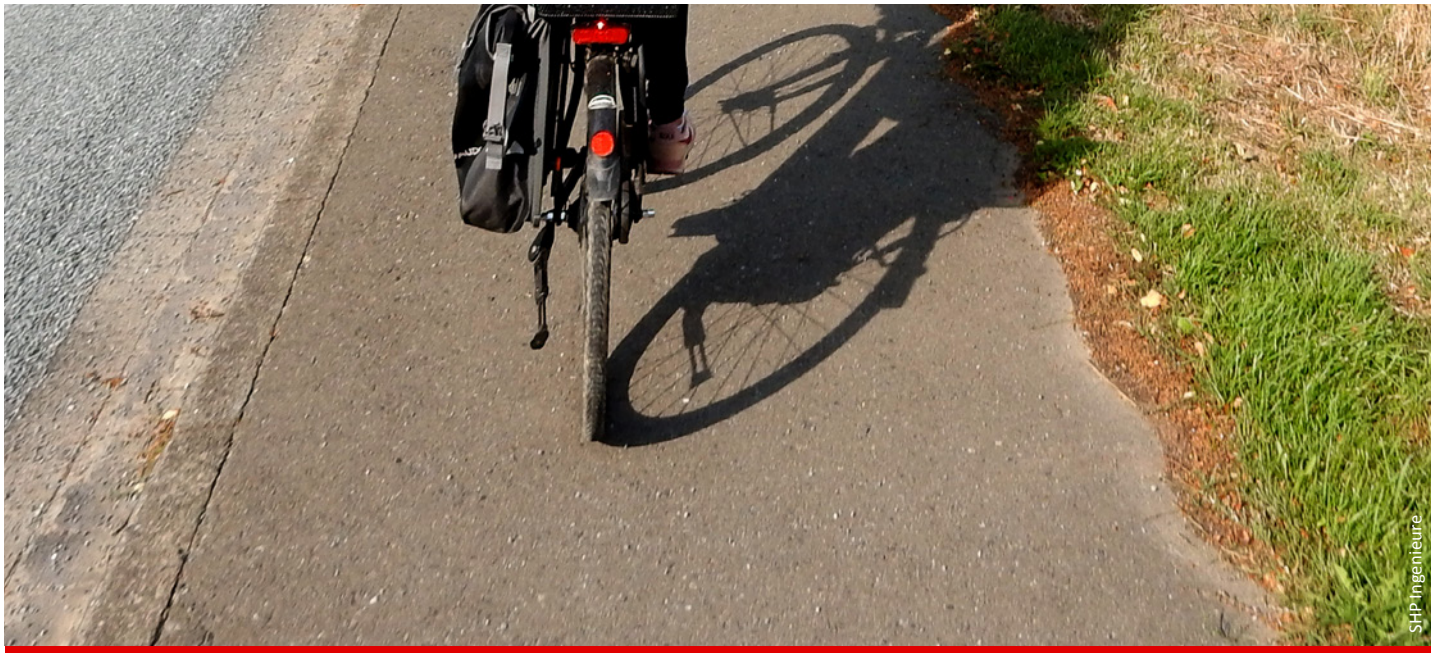
Information – Motivation – Kooperation
Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist es, eine positive Grundstimmung für das Fahrradfahren zu erzeugen. Das erfordert eine einheitliche und kontinuierliche Kommunikation. Der Landkreis Hildesheim informiert seine Bewohnerinnen und Bewohner über neue Angebote und motiviert sie, auf das Rad umzusteigen. Die Radverbindungen sind im Straßenraum erkennbar. Radfahrende sind sicher unterwegs und begegnen anderen Verkehrsteilnehmenden partnerschaftlich.

Strategie erforderlich
Öffentlichkeitsarbeit vermittelt Informationen mit einer Kombination verschiedener Maßnahmen, abgestimmt auf einzelne Zielgruppen. Geeignete Informationsmittel sind Internet und Social Media, Printmedien, Kampagnen und Aktionen. Unternehmen, Mobilitätsverbände, Initiativen und engagierte Radfahrende können als Unterstützer und Multiplikatoren gewonnen werden. Im Rahmen des Radverkehrskonzepts wurden strategische Ansätze entwickelt und beispielhafte Maßnahmen vorgestellt – Basis für eine noch zu entwickelnde Gesamtstrategie für die Öffentlichkeitsarbeit.

Bestandteile der Öffentlichkeitsarbeit (Design-Gruppe)

Ausblick

Mit dem regionalen Radverkehrskonzept trägt der Landkreis der gestiegenen Bedeutung des Radfahrens Rechnung. Zur Umsetzung ist ein abgestimmtes Vorgehen aller Baulastträger und weiterer beteiligter Akteure erforderlich. Für Radwege an Kreisstraßen wird das Radwegebauprogramm noch 2021 auf Basis dieses Konzeptes fortgeschrieben. Eine Radwegeplanung für die Schulstandorte wird ergänzend aufgestellt. Mit einem Fahrradbügelprogramm unterstützt der Landkreis den Ausbau der Abstellanlagen.
Ergänzend ist Informationsmaterial zur Verkehrssicherheit vorgesehen, und Kampagnen wie STADTRADELN werden weitergeführt. Mit diesem integrierten Ansatz soll das Fahrradfahren im Landkreis Hildesheim künftig sicherer und attraktiver werden und auf vielen Strecken eine echte Alternative zur PKW-Nutzung darstellen.



Herausgeber
Landkreis Hildesheim
Bischof-Janssen-Str. 31
31134 Hildesheim
www.landkreishildesheim.de

Ansprechpartner
Rainer Poelmann
Telefon 0 5121 309-0
Rainer.Poelmann@landkreishildesheim.de

Ingenieurplanung

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
www.shp-ingenieure.de

Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9 b
30171 Hannover
0511 220 601 - 91
www.pgv-alrutz.de

Gestaltung
Gisela Sonderhüsken, Design-Gruppe