



Befragung zur Schülermobilität

AUSWERTUNG EINER BEFRAGUNG ZUM
SCHULRADKLIMA AN WEITERFÜHRENDEN SCHULEN
IN LÜCHOW-DANNENBERG

Dipl. Geograph Dominique Chasseriaud
Auftraggeber: Klimaschutzleitstelle
September 2019

Table des matières

Einleitung	7
Kapitel I – Die Schülerbefragung im Landkreis Lüchow-Dannenberg	9
Kapitel II – Empfehlungen nach Schulstandorten	26
Empfehlungen für den Schulstandort Clenze	26
Empfehlungen für den Schulstandort Lüchow	30
Empfehlungen für den Schulstandort Dannenberg	34
Empfehlungen für den Schulstandort Hitzacker	37
Empfehlungen für den Schulstandort Gartow	40
Kapitel III – Zusammenfassung	42
Anhang	43

Abb. 2: Clenze - Anzahl Radfahrer und Problemstellen.....	27
Abb. 3: Lüchow Stadt - Problemstellen und Anzahl Radfahrende.....	33
Abb. 4: Dannenberg Stadt - Gefahrenstellen und Anzahl Radfahrende.....	36
Abb. 5: Hitzacker Stadt - Gefahrenstellen und Anzahl Radfahrende	39
Abb. 6: Gartow Stadt - Gefahrenstellen und Anzahl Radfahrende	41
Abb. 7: Clenze Übersicht - Anzahl Radfahrende und Problemstellen.....	44
Abb. 8: Clenze - fehlende Radwege	44
Abb. 9: Clenze - Wege oder Straßen zu schmal.....	44
Abb. 10: Clenze - Wege in schlechtem baulichen Zustand.....	44
Abb. 11: Clenze - verschmutzte Wege.....	44
Abb. 12: Clenze - Beleuchtung gewünscht.....	44
Abb. 13: Clenze - Probleme durch parkende Autos.....	44
Abb. 14: Lüchow - Übersicht Gefahrenstellen und Anzahl Radfahrende	44
Abb. 15: Lüchow - fehlende Radwege	44
Abb. 16: Lüchow - Wege in schlechtem baulichen Zustand.....	44
Abb. 17: Lüchow - Wege zu schmal	44

Abb. 18: Lüchow - verschmutzte Wege	44
Abb. 19: Lüchow – fehlender Winterdienst.....	44
Abb. 20: Lüchow - mangelnde Beleuchtung	44
Abb. 21: Lüchow - Probleme durch parkende Autos.....	44
Abb. 22: Dannenberg Umgebung - Problemstellen und Anzahl Radfahrende.....	44
Abb. 23: Dannenberg – fehlende Radwege.....	44
Abb. 24: Dannenberg - Weg zu schmal.....	44
Abb. 25: Dannenberg - Weg in schlechtem baulichen Zustand.....	44
Abb. 26: Dannenberg - Weg verschmutzt.....	44
Abb. 27: Dannenberg - Winterdienst fehlt.....	44
Abb. 28: Dannenberg - Beleuchtung gewünscht	44
Abb. 29: Hitzacker Umgebung - Problemstellen und Anzahl Radfahrende.....	44
Abb. 30: Hitzacker - fehlende Radwege	44
Abb. 31: Hitzacker - Wege in schlechtem baulichen Zustand, sowie verschmutzte Wege.....	44
Abb. 32: Hitzacker - fehlender Winterdienst.....	44
Abb. 33: Hitzacker - unbeleuchteter Weg.....	44
Abb. 34: Gartow Umgebung - Problemstellen und Anzahl Radfahrende.....	44

Abb. 35: Gartow - fehlende Radwege.....	44
Abb. 36: Gartow - Weg in schlechtem baulichen Zustand	44
Abb. 37: Gartow - Verschmutzte Wege, sowie fehlender Winterdienst	44
Abb. 38: Gartow - unbeleuchtete Wege	44
Tab. 1 Teilnahme an der Online-Umfrage.....	9
Tab. 2: Teilnahme nach Geschlecht.....	10
Tab. 3: Altersverteilung.....	10
Tab. 4: Teilnahmezahlen nach Schule.....	11
Tab. 5: Teilnahme nach Klassenstufe	11
Tab. 6: Gezählte Fahrräder je Schule.....	12
Tab. 7: Entfernung Wohnort zur Schule	13
Tab. 8: Schulwegdauer	14
Tab. 9: Radnutzung.....	15
Tab. 10: Gründe für das Fahrradfahren.....	16
Tab. 11: Gründe gegen das Fahrradfahren	17
Tab. 12: Häufigkeit Radnutzung	19

Tab. 13: Beschaffenheit Schulweg 20

Tab. 14: Schulweg ohne Radnutzung..... 21

Tab. 15: Radalternative 22

Tab. 16: Querung Hauptstraße 23

Tab. 17: Stimmungsabfrage 24

Tab. 18: Teilnahme an Kartenbefragung 25

Einleitung

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg hat sich erfolgreich im Rahmen des BMUB-Programms „Masterplan 100% Klimaschutz“ beworben. In diesem Rahmen wurde der Masterplan 100% Klimaschutz entwickelt und in 2017 durch den Kreistag als Leitlinie für die regionale Entwicklung beschlossen. Der Masterplan 100% Klimaschutz empfiehlt die Förderung der Fahrradkultur bei Bürgern im Landkreis und insbesondere an Schulen.

Um das Fahrradfahren zu fördern, muss die Fahrradinfrastruktur an den Schulen und auf dem Schulweg verbessert werden. Hierfür erfolgte an den fünf größeren Schulstandorten im Landkreis eine detaillierte Untersuchung mittels einer Befragung zum Mobilitätsverhalten von Schüler¹ an den weiterführenden Schulen.

Die Befragung fand vom 17. Juni bis 4. Juli 2019 statt und beinhaltete insbesondere Fragen zur Verkehrsmittelwahl, Häufigkeit der Wahl unterschiedlicher Verkehrsmittel im Sommer und Winter, Dauer des Schulweges, Verlauf und Zustand der Schulradwege und Abstellanlagen sowie zu Verbesserungsvorschlägen für die Radinfrastruktur.

Die Befragung wurde von der Schulbehörde des Landkreises genehmigt, die Teilnahme war freiwillig und fand in der Regel während der Schulzeit statt. Teilgenommen haben die folgenden Schulen:

- Drawehn-Schule Clenze
- Fritz-Reuter-Gymnasium Dannenberg (FRG)
- Nicolas-Born-Schule Dannenberg (NBS)
- Elbauenschule Gartow
- Bernhard-Varenius-Schule Hitzacker (BVS)
- Berufsbildende Schulen Lüchow (BBS)

¹ Um die Lesbarkeit zu erhöhen, werden die weibliche und männliche Formen nach Belieben gewechselt. Wenn nicht explizit im Kontext betont, ist immer auch das andere Geschlecht gemeint. Sollte die weibliche Form manchmal irritierend wirken, kann dies auch zur Reflexion über unseren täglichen Sprachgebrauch beitragen.

- Gymnasium Lüchow
- Jeetzel-Oberschule Lüchow

Neben einer online-Befragung wurden auch Karten ausgeteilt, in denen die Schüler ihre genutzten Radwege einzeichnen und Hinweise geben konnten, über eventuelle Problem- oder Gefahrenstellen.

Der Bericht beinhaltet Statistik zu den Ergebnissen der Umfrage, versteht sich aber als praktische Handreichung für konkrete Verbesserungsvorschläge. In diesem Sinne wurde auch die Gliederung gestaltet:

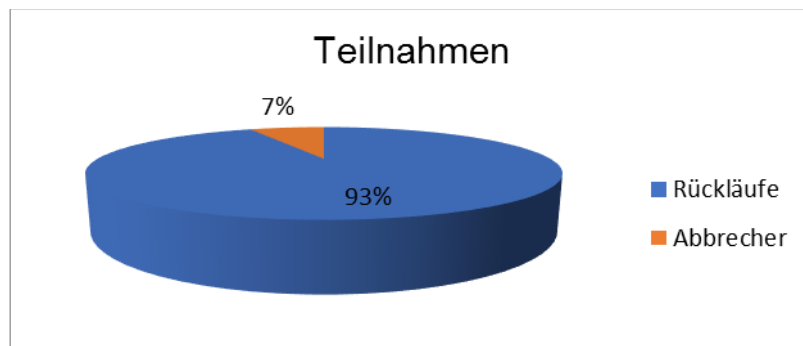
- Das erste Kapitel widmet sich sowohl der Teilnahme an allen Schulen und den daraus interpretierbaren Trends bzw. allgemeinen Rückmeldungen der Schülerinnen.
- Das zweite Kapitel beinhaltet Empfehlungen an den jeweiligen Schulstandorten, wobei nicht nach den einzelnen Schulen differenziert wird. Da die weiterführenden Schulen in Dannenberg und Lüchow jeweils räumlich nah beieinander liegen, sind die Rückmeldungen der Schüler im Bezug zu den Radwegen auch Schulübergreifend aussagekräftig.
- Im dritten Kapitel werden die Ergebnisse zusammengefasst und die wichtigsten Handlungsvorschläge hervorgehoben.

Kapitel I – Die Schülerbefragung im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Der Landkreis ist mit knapp 50.000 Bewohnern² und rund 40 Personen je Km² sehr dünn besiedelt³. Schüler stellen eine interessante Befragungsgruppe dar, da sie nicht nur täglich mobil, sondern auch räumlich verteilt und über die Strukturen der Schulen zudem erreichbar sind. Hinzu kommt, dass gerade jüngere Schüler besonders vulnerabel im Straßenverkehr sind und die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Schülern somit von besonderer Relevanz ist. Zudem ermöglicht die Befragung der Schüler über die Schulen auch Rückmeldungen zum Mobilitätsverhalten von Personen zu erhalten, die bislang noch kein Rad fahren. Dies wäre mittels einer klassischen Radfahrer-Befragung schwierig zu erreichen.

Im Sommer 2019 haben sich über 660 Schüler online zu Ihrem Mobilitätsverhalten geäußert.

Tab. 1 Teilnahme an der Online-Umfrage



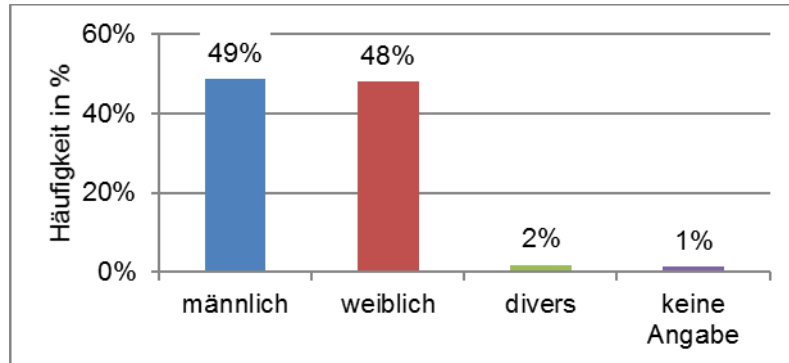
Die Rücklaufquote ist mit 663 Rückläufe von 708 Teilnahmen⁴, (47 Abbrecher) sehr gut. Potentiell hätte vermutlich eine insgesamt höhere Teilnahme erzielt werden können, wenn mehr Lehrer mit Ihren Schülern teilgenommen hätten. Die erzielten Rückläufe reichen jedoch bei weitem aus, um relevante Aussagen und konkrete Verbesserungsvorschläge benennen zu können.

² Stand zum 31. März 2019: 48.418 Insgesamt, davon 23.831 Männlich, 24.587 Weiblich. Einwohner je qkm 39,5 (Stand 31.12.2019). Quelle: <https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik>

³ Im Bundesweiten durchschnitt 237 Personen je Km² (Stand 2017). Quelle: www-genesis.destatis.de

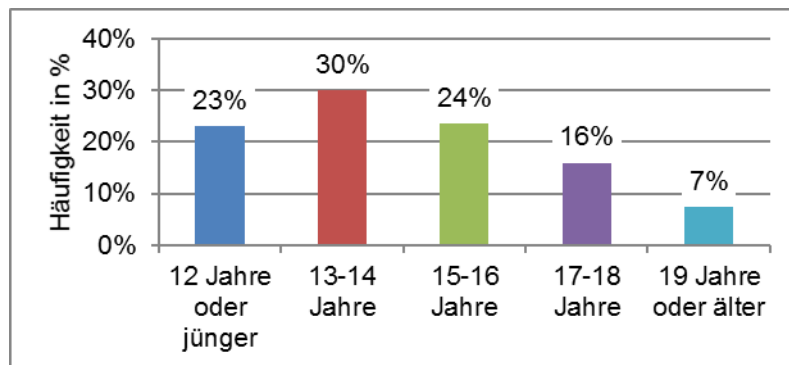
⁴ Davon 259 per Handy, 373 per PC, 76 per Tablet

Tab. 2: Teilnahme nach Geschlecht



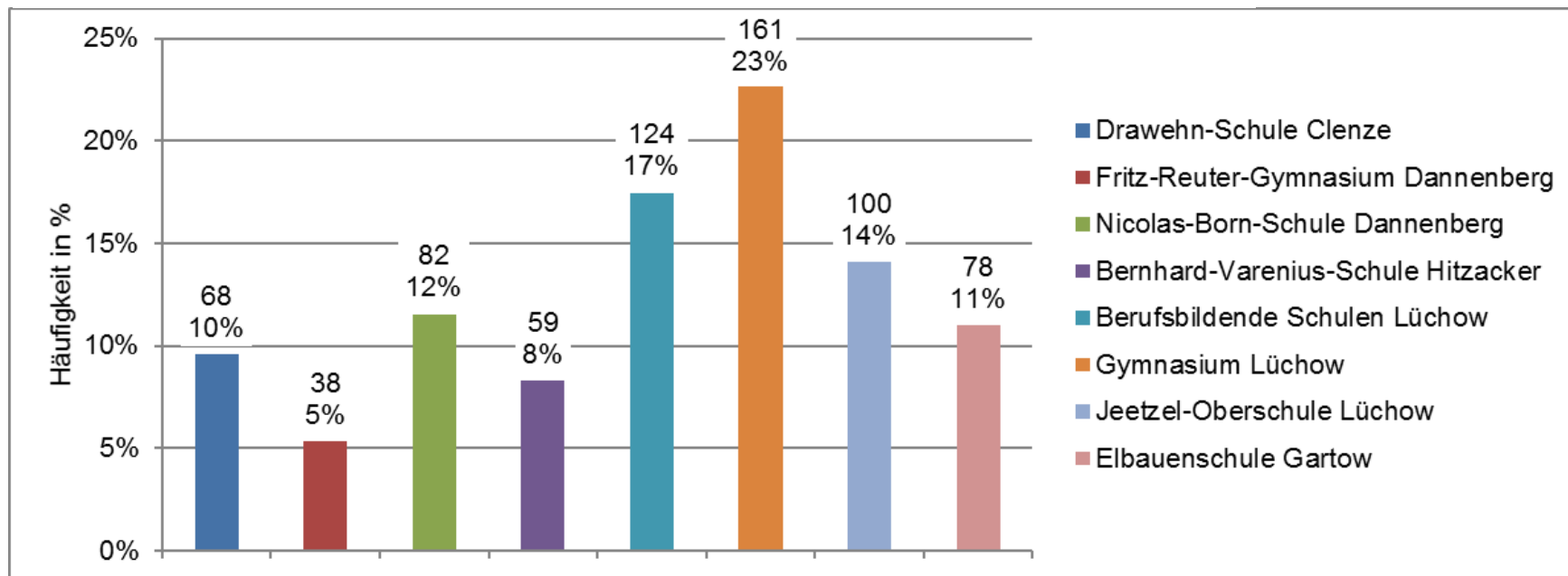
Die Beteiligung nach Geschlecht ist überraschend ausgewogen und die Umfrage damit repräsentativ für alle Geschlechter.

Tab. 3: Altersverteilung

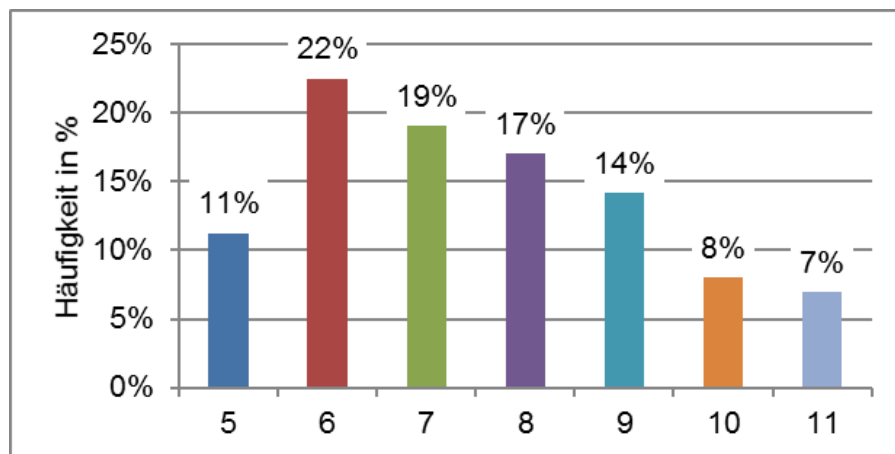


Mit 23% ist die Gruppe der „12 Jahre und jünger“ stark vertreten. In der Auswertung wird dieses immer wieder sichtbar, denn gerade diese Gruppe fühlt sich oftmals von zu schnellen oder zu dicht auffahrenden Autos bedrängt.

Tab. 4: Teilnahmezahlen nach Schule



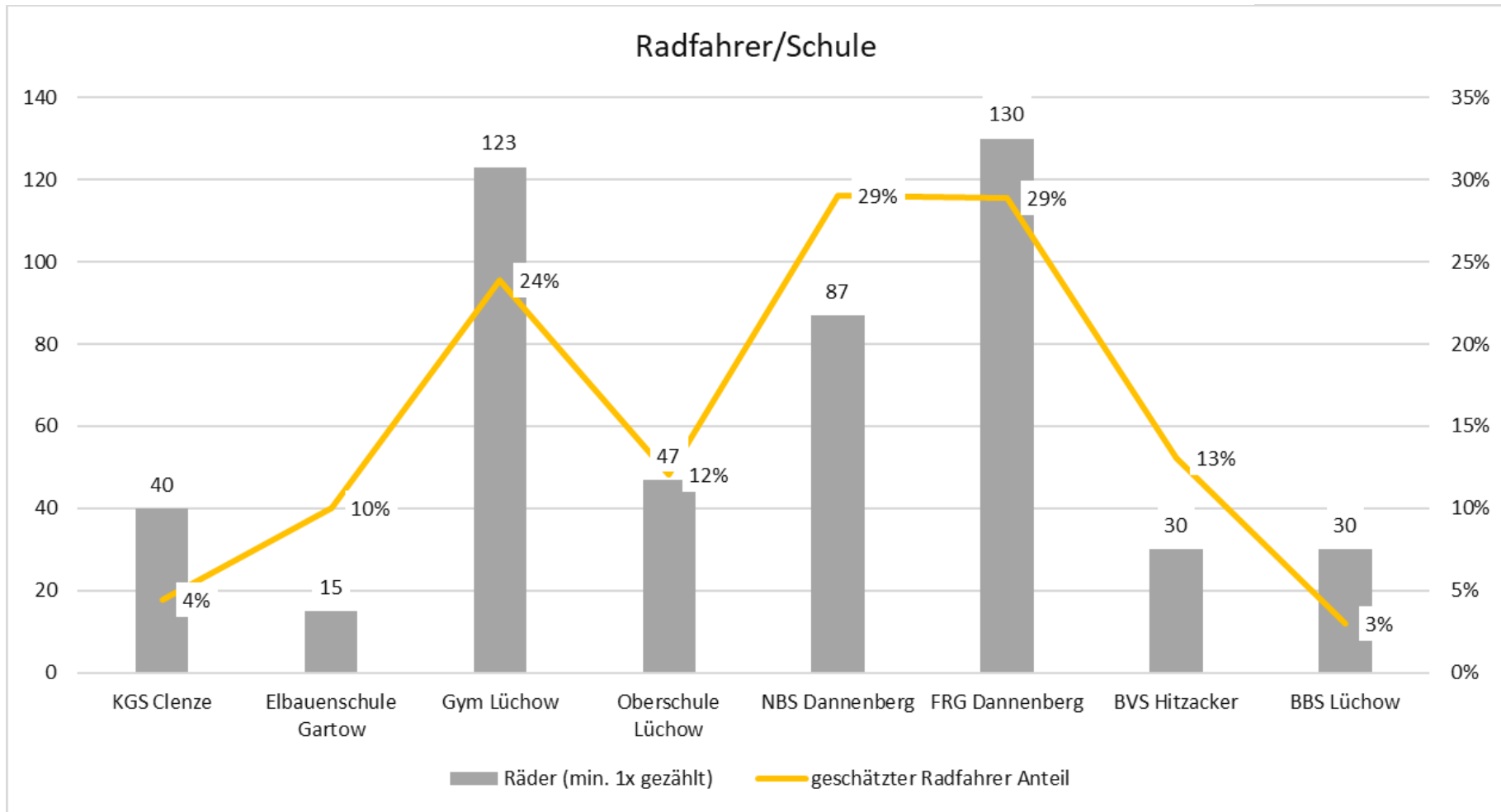
Tab. 5: Teilnahme nach Klassenstufe



Die insgesamt gute Beteiligung zeigt in Tab. 4 auch das Potential zur Steigerung der Teilnahme an einzelnen Schulen, zum Beispiel beim Fritz-Reuter Gymnasium, aber auch an der Drawehn-Schule in Clenze mit über 1.000 Schülern.

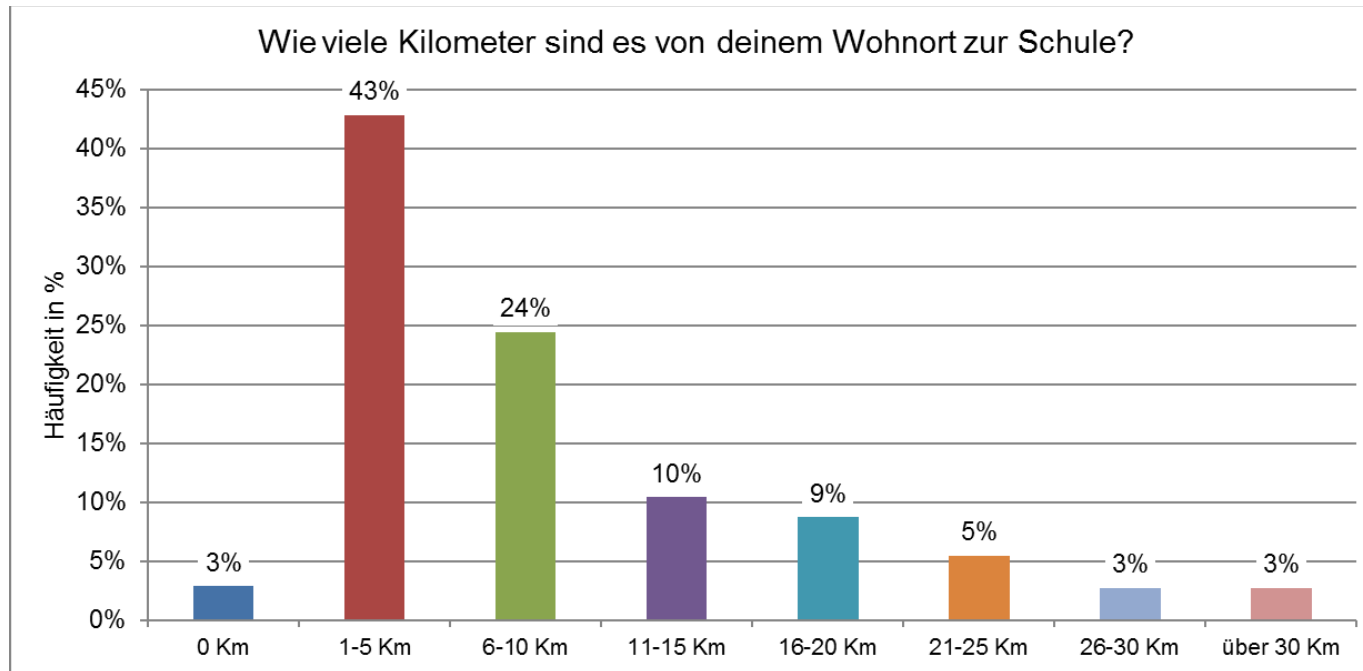
Auffällig ist in Tab. 5 die geringe Teilnahme der 10. und 11. Klassenstufe. Wenn die nächste Umfrage im neuen Schuljahr im Spätsommer bzw. Herbst vor dem Abitur stattfinden würde, könnten eventuell mehr Schüler erreicht werden.

Tab. 6: Gezählte Fahrräder je Schule



Die Grafik zeigt die punktuell gezählten Fahrräder an den Abstellplätzen im Zeitraum Juni bis August 2019. Die Daten sind nicht repräsentativ, zeigen jedoch durchaus die Affinität zum Fahrrad an der jeweiligen Schule. Nicht wenige Schulen haben viel Potential zur Steigerung des Radverkehrs.

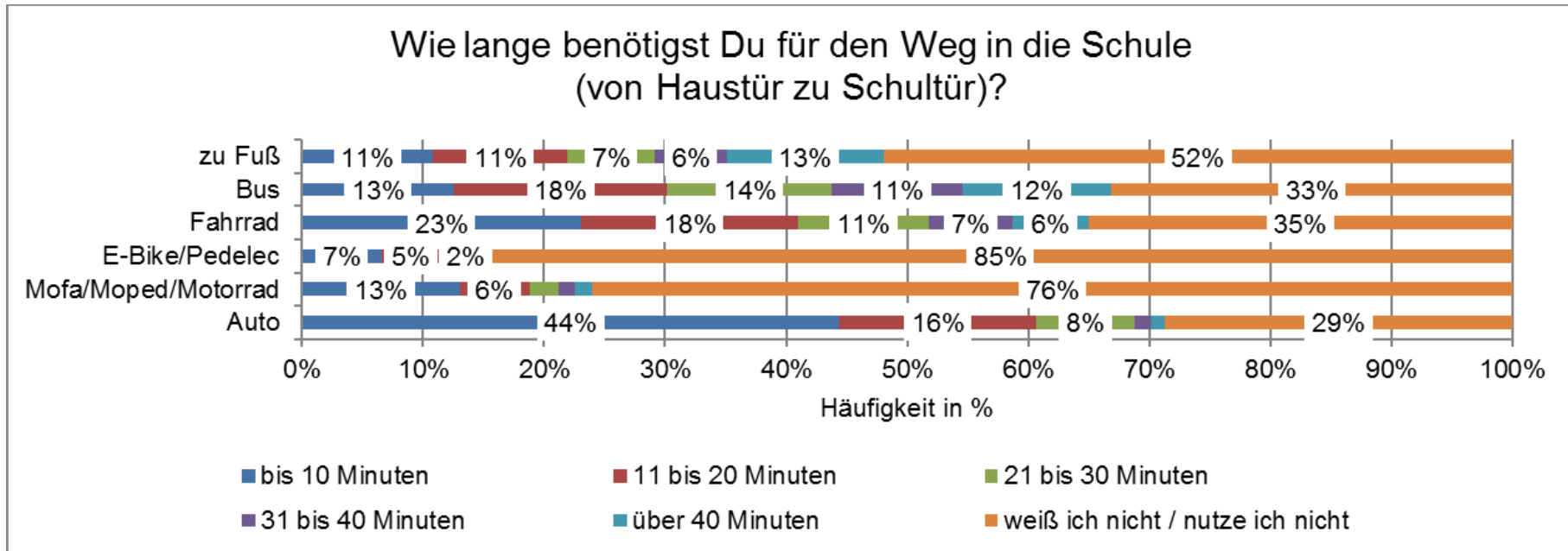
Tab. 7: Entfernung Wohnort zur Schule



Kumuliert leben 70% der Schüler in einem Radius von 10 Kilometern um ihre Schule. Dies zeigt ein hohes Potential für die Radnutzung zur Schule. Weitere 10 Prozentpunkte liegen im Radius bis 15 Kilometer, ein Radius der mit Pedelec gut zu bewältigen ist.

Einige wenige Schüler geben sehr weite Wege an (52 Km aus Seehausen, 100 Km aus Hamburg).

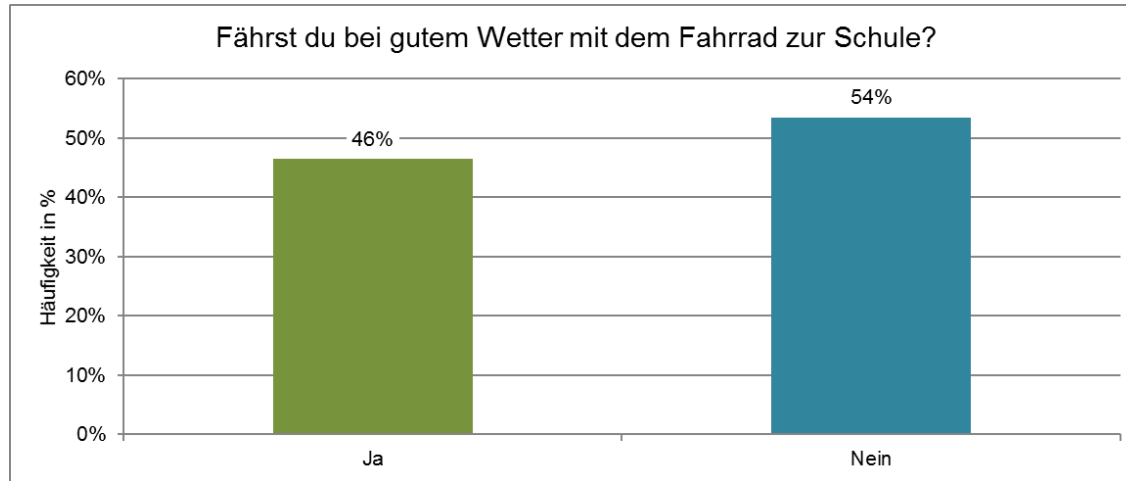
Tab. 8: Schulwegdauer



Diese Statistik lässt mehrere Aussagen zu: 37% der Schüler fahren 20 bis über 40 Minuten mit dem Bus, 24% mit dem Fahrrad und knapp 10% brauchen so lange mit dem Auto. Mit 41% sind Fahrradfahrer in 20 Minuten verhältnismäßig schnell in der Schule, nur übertroffen vom Auto, wo es ganze 60% sind. Mit dem Bus brauchen 51% der befragten Schülerinnen bis 20 Minuten und 37% bis über 40 Minuten.

Die Zahlen sind mit Vorsicht zu interpretieren, da Mehrfachauswahlen möglich waren und es nicht ausgeschlossen werden kann, dass Schüler Zeiten für Verkehrsmittel angegeben haben, die sie gar nicht nutzen – insbesondere ob es wirklich 13% Fußgänger gibt, die mehr als 40 Minuten laufen, ist anzuzweifeln.

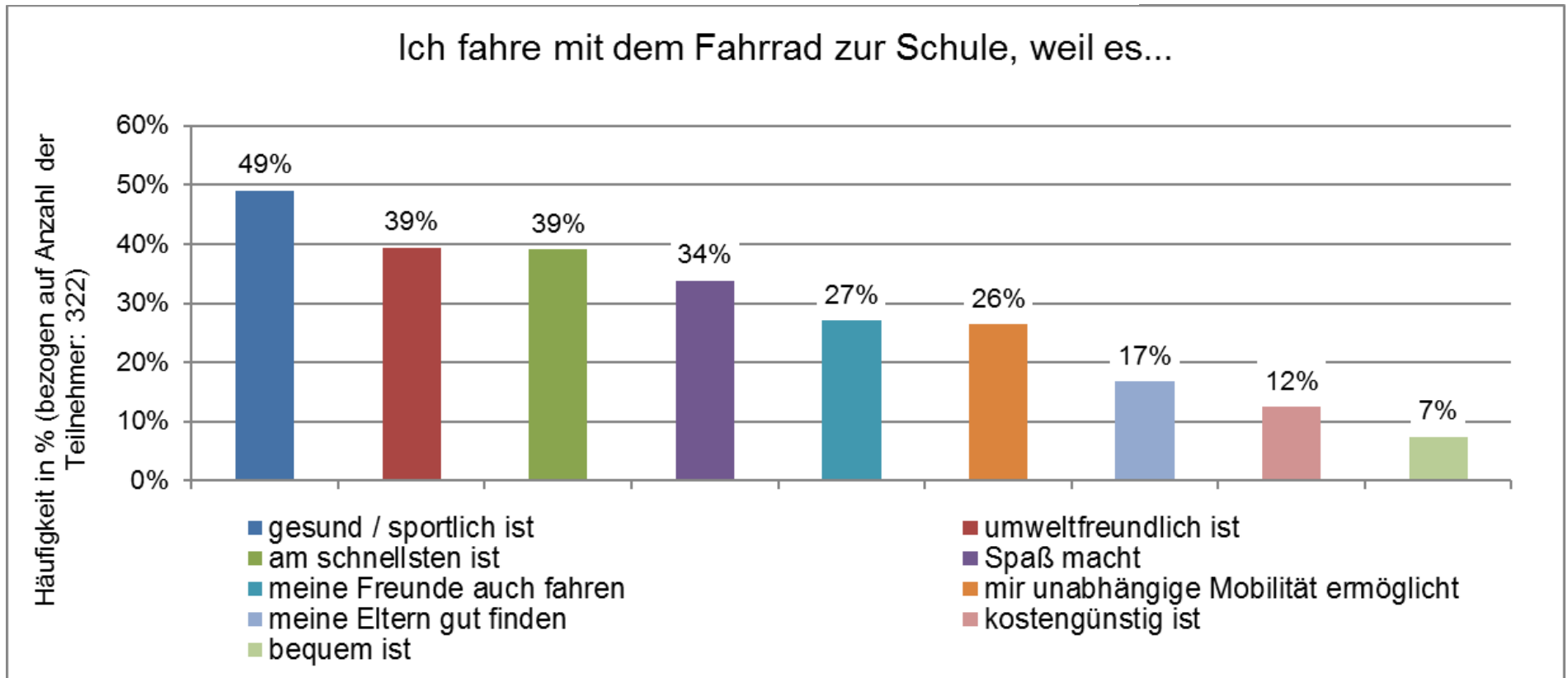
Tab. 9: Radnutzung



Bereits die Hälfte der befragten Schüler fährt zumindest bei gutem Wetter mit dem Fahrrad zur Schule. Dieser Wert ist erstaunlich gut, verglichen mit den Zählungen der Räder an den Schulen⁵.

⁵ Siehe Tab. 6: Gezählte Fahrräder je Schule, S. 12.

Tab. 10: Gründe für das Fahrradfahren

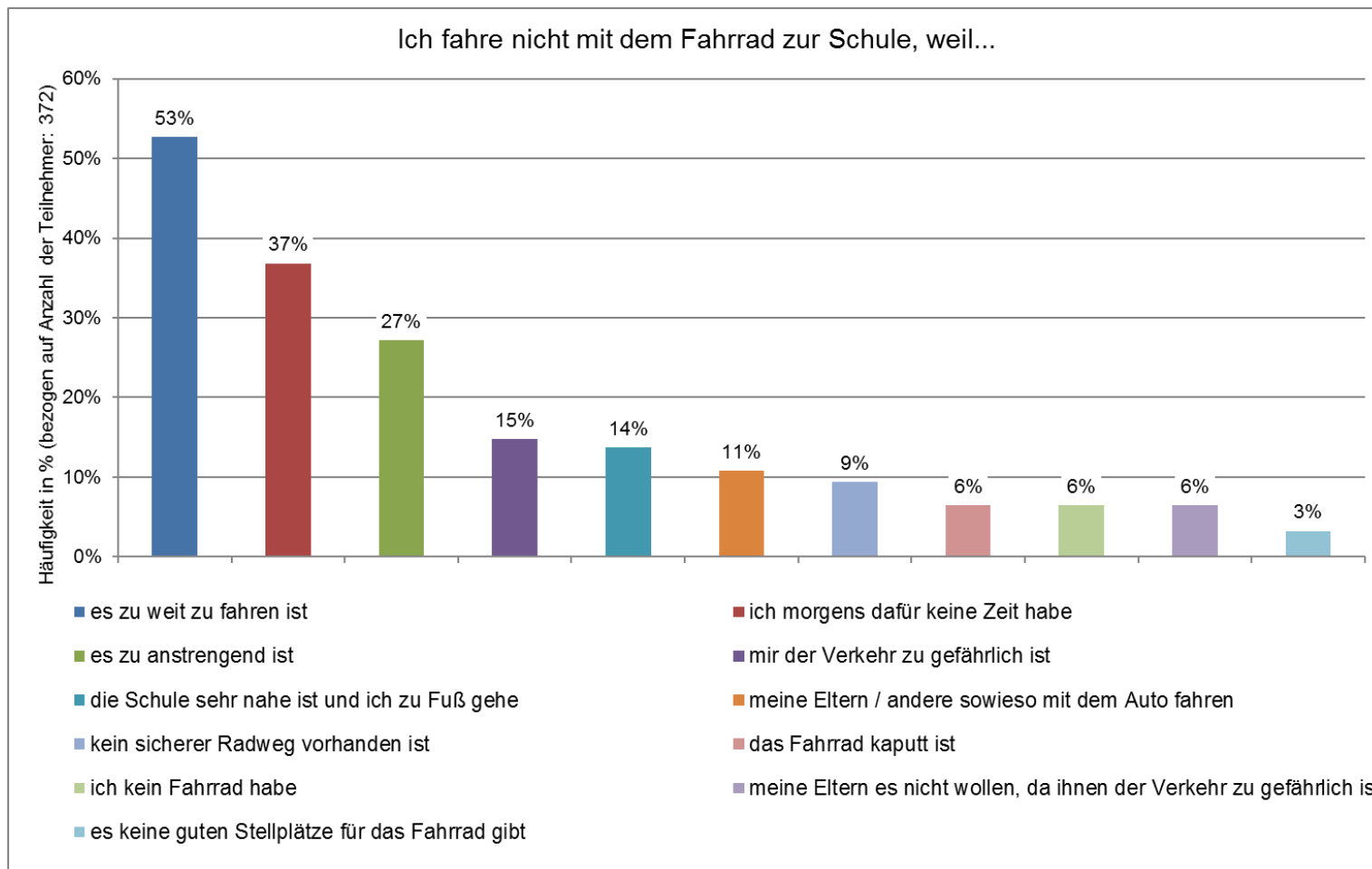


Die häufigsten drei Gründe nach gesund / sportlich werden ähnlich häufig genannt: Radfahren ist umweltfreundlich, Radfahren ist das schnellste (zur Verfügung stehende) Verkehrsmittel und Radfahren macht Spaß.

Gerade der Spaßfaktor ist sehr positiv zu werten, da er im Gegensatz zur Motivation für ein gutes Gewissen (für die Gesundheit, für die Umwelt) förderlich ist für die Lebensqualität und auf der emotionalen Ebene auch direkt positiv wirkt für den Schulalltag.

Weitere (offene) Antworten: ich fahre mit dem Fahrrad zur Schule...

- **Gefühl:** Atmosphäre; weil es lustig ist
- **Zeit:** der Bus zu früh ist; weil ich schneller als der Bus bin; weil man den Bus verpasst hat; Ich dicht an der Schule wohne
- **Witterung:** Es im Sommer im Bus zu warm ist
- **Sport:** gratis Training, ohne sinnlos durch die Gegend zu düsen
- **Mobilität:** Freibad nach der Schule; man muss nicht zu Fuß gehen; wenn Moped nicht läuft; wenn ich keine Mitfahrgelegenheit habe und weil ich keinen Bus fahre; weil meine Mutter mich nicht fahren kann



Tab. 11: Gründe gegen das Fahrradfahren

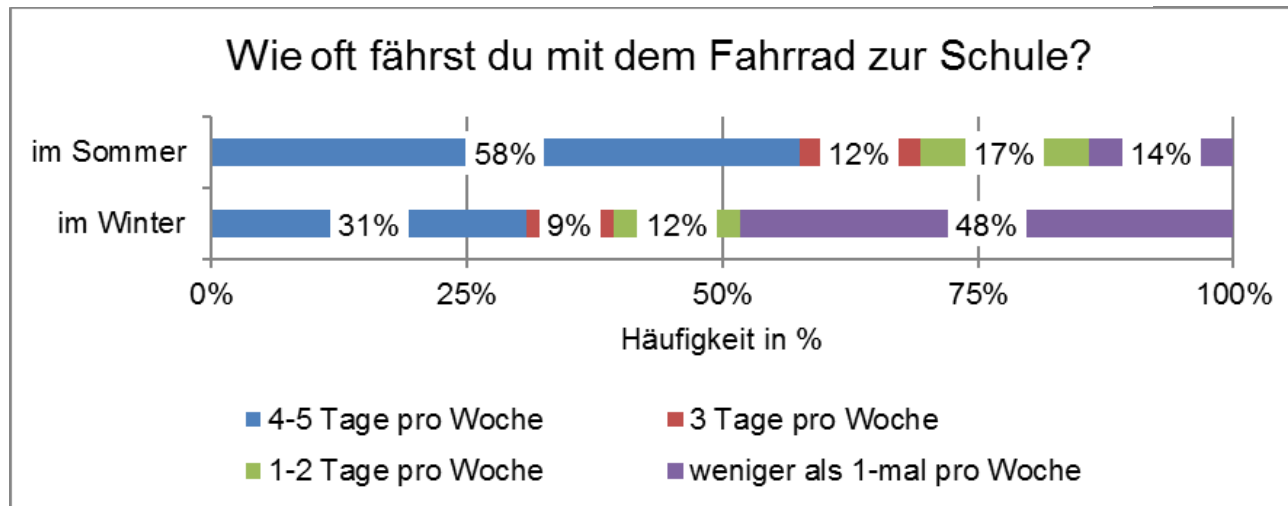
Dem ganz überwiegenden Prozentanteil der Schüler ist in Tab. 11 die Entfernung zu weit und sowohl die zeitliche Dauer zu lang als auch die Anstrengung zu groß. Nur ein verhältnismäßig geringer Anteil gibt gefährlichen Straßenverkehr an (15%) oder mangelnde Radwege (9%) als Grund für die Nichtnutzung des Fahrrads. Eine mögliche Option könnte das Fahren mit einem Pedelec sein – es ist sowohl schneller, als auch weniger Anstrengend und somit könnte die

Entfernung als angemessen empfunden werden. Zumal in der Tab. 7: Entfernung Wohnort zur Schule (S. 13) deutlich wurde, dass die Entfernung für 67% der Schüler bei 1-10 Km liegt und weitere 10%-Punkte im Radius von 10-15 Km leben, eine Entfernung die mit einem Pedelec deutlich weniger anstrengend ist, als mit einem klassischen Fahrrad.

Offene Antworten zur Frage: ich fahre nicht mit dem Fahrrad...

- **Sozial:** auch weil ich mit meiner Schwester gehe; weil ich mit Freunden gehe.
- **Witterung:** es ist zu heiß (x2); Man schwitzt in der Schule ankommt.
- **Gesundheit:** Bei warmem Wetter spielt mein Kreislauf nicht mit; kann nicht so gut sehen, fahre mit dem Taxi.
- **Wegbeschaffenheit:** der Weg voller spitzer, kleiner Steine ist (Salzwedel – Lüchow).
- **Zeit:** Dauert zu lange (x4); zu weit entfernt (x4); es mit Motorrad schneller ist; ich gehe lieber oder bin schneller zu Fuß (x3).
- **Sicherheit:** da mein Fahrrad schon 1 geklaut wurden ist und ich den Schaden selber übernehmen musste (Clenze x2); Fahrräder über Tag geklaut werden, ob angeschlossen oder nicht (BBS); Fahrrad geklaut (NBS); Weil das Fahrrad an der Schule kaputt gemacht wird (NBS); Manche Ecken sind unübersichtlich; weil ich Angst davor habe, allein zu fahren.
- **Spaß:** ich einfach keine Lust drauf habe (x13); Ich bin faul (x3).
- **Besitz:** hat Motorrad; kein Fahrrad; Fahrrad woanders.
- **Mobilität:** Ich ein Auto haben und man mit einem Auto deutlich mobiler und unabhängiger von äußeren Einflüssen wie Wetter etc. ist.; ich kein Fahrrad fahre; es gibt eine direkte ÖPNV-Verbindung; ich fahre Bus.

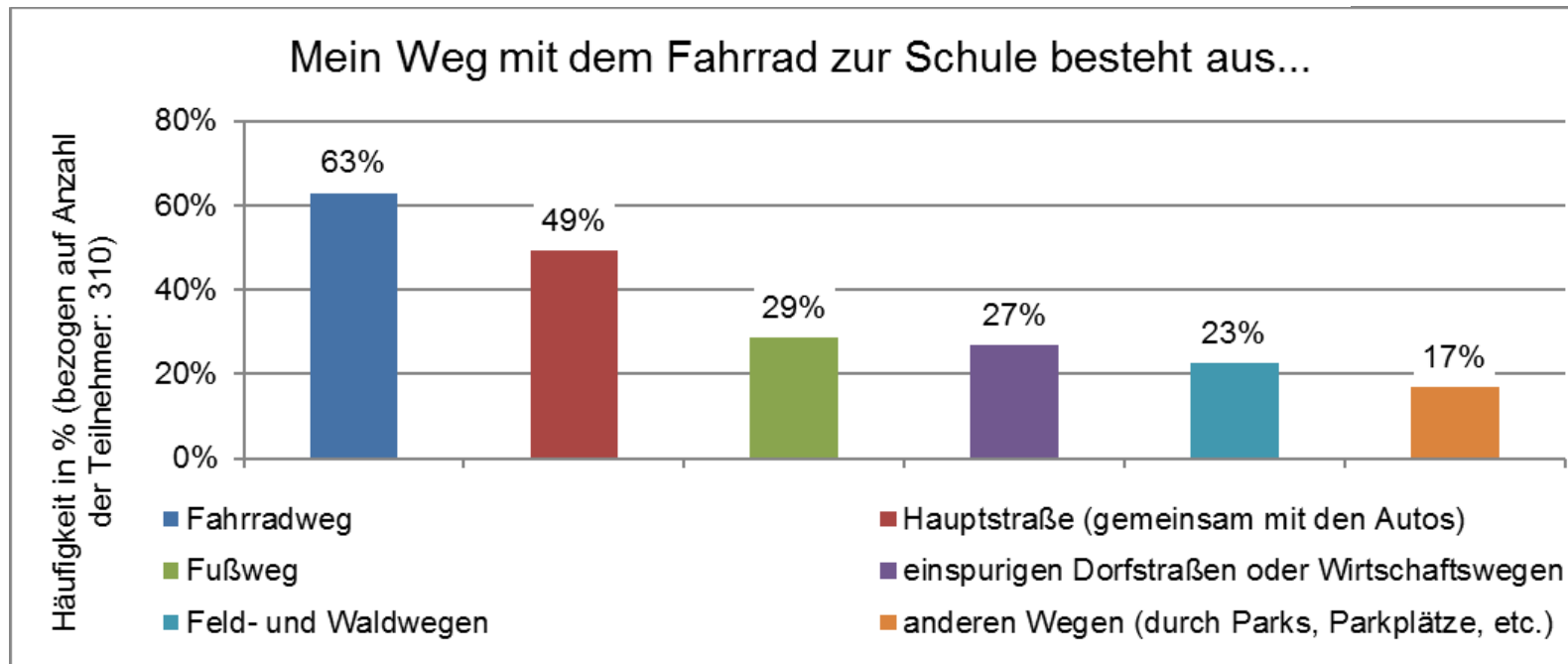
Tab. 12: Häufigkeit Radnutzung



Von den von 313 Schülerinnen, die Angaben zumindest im Sommer mit dem Fahrrad zu fahren, fahren 70% mindestens an 3 Tagen die Woche mit dem Fahrrad zur Schule.

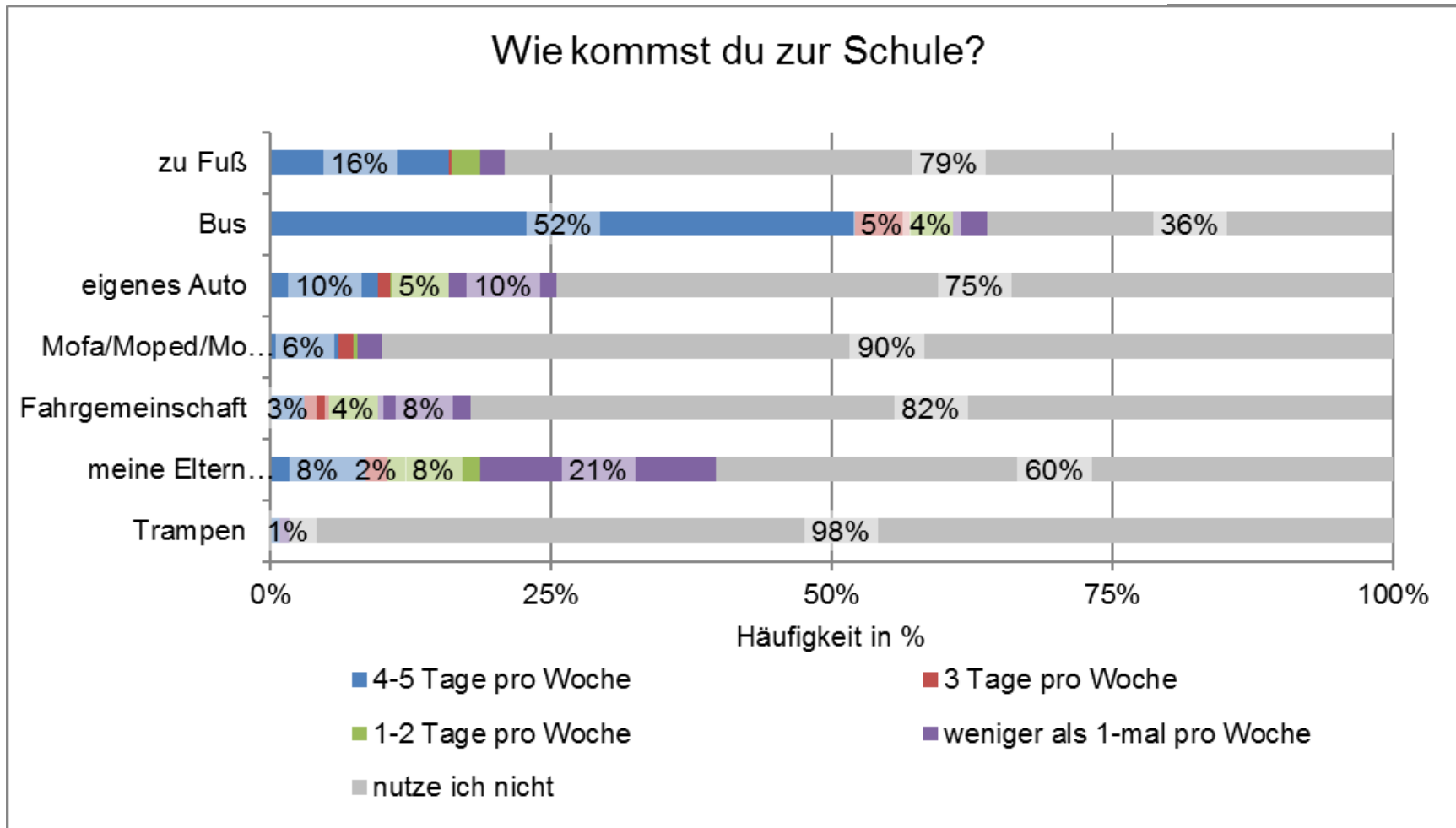
Im Winter sind es immer noch 40%, ein überraschend hoher Wert.

Tab. 13: Beschaffenheit Schulweg



Bedingt durch die unterschiedlichen Wegführungen sind Mehrfachnennungen möglich. Es wäre wünschenswert, wenn über die Zeit durch die Schaffung von alternativen Routen, die Nutzung der Hauptstraße auf ein Minimum vermieden werden könnte.

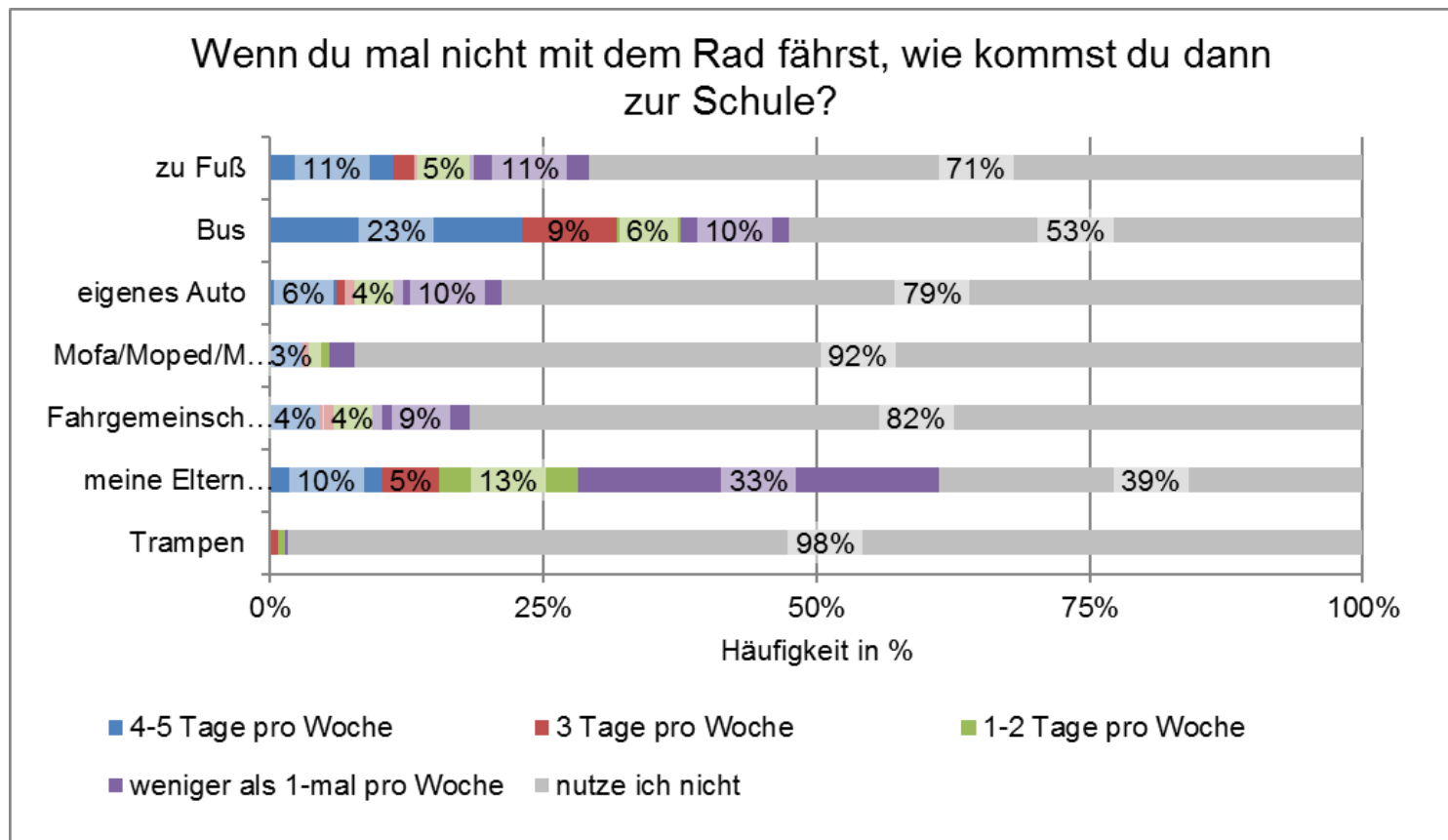
Tab. 14: Schulweg ohne Radnutzung



Diese Frage wurde von 365 Schülern beantwortet, die nie mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Bis zu drei Mehrfachantworten waren möglich.

Während die Mehrheit mit über 50% den Bus nutzt, fahren rund 20% an mindestens 3 Tagen die Woche mit dem eigenen Auto oder bei ihren Eltern mit.

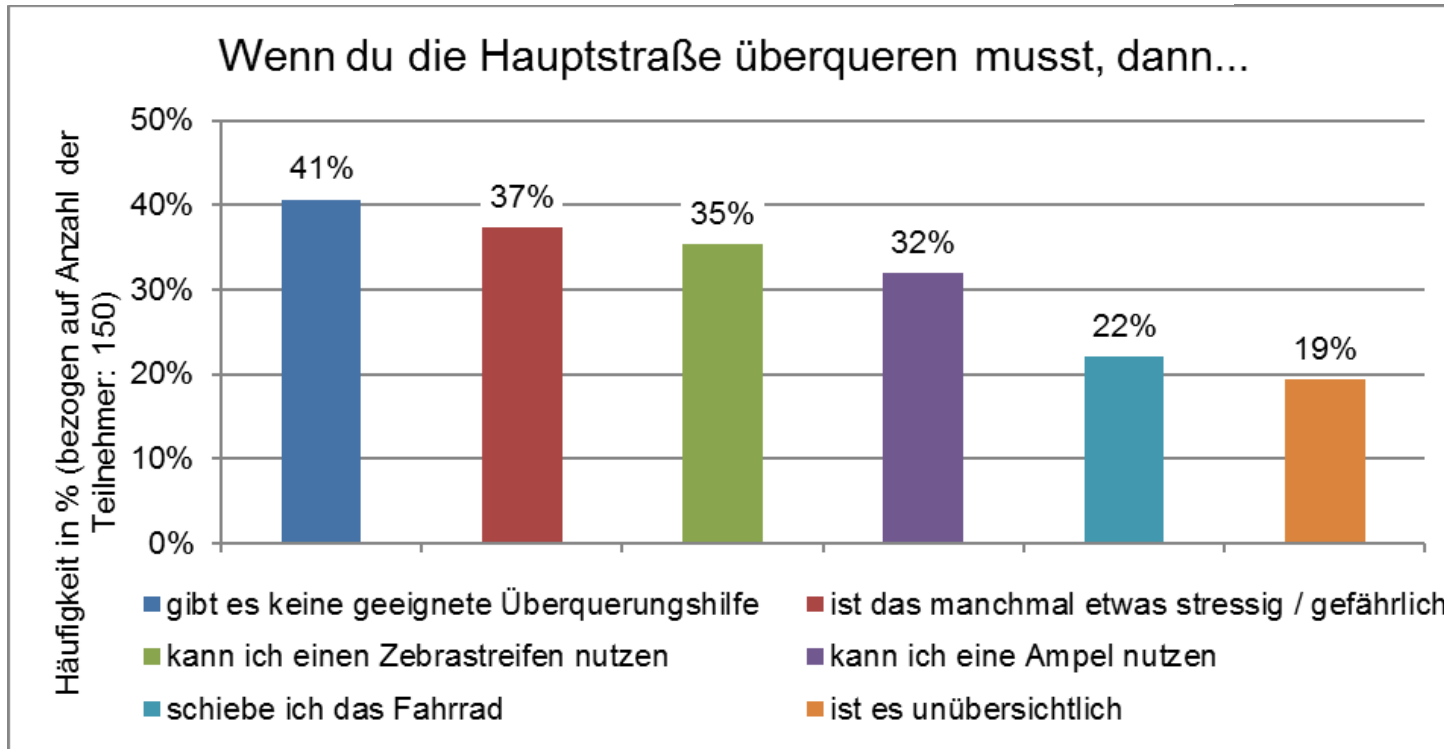
Tab. 15: Radalternative



Diese Frage wurde nur von jenen beantwortet, die angaben, auch mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren (312 Personen).

Auffallend sind die Fußgänger, welche mit 13% an mindestens 3 Tage pro Woche zur Schule gehen sowie die Bus-Fahrenden mit 31% an mindestens 3 Tage pro Woche. Mit eigenem Auto (8%) oder Fahrgemeinschaft (5%) sind nur wenige häufig unterwegs, das Eltern-Taxi ist mit 15% an mindestens 3 Tage pro Woche hingegen eine häufige alternative zum Fahrrad.

Tab. 16: Querung Hauptstraße

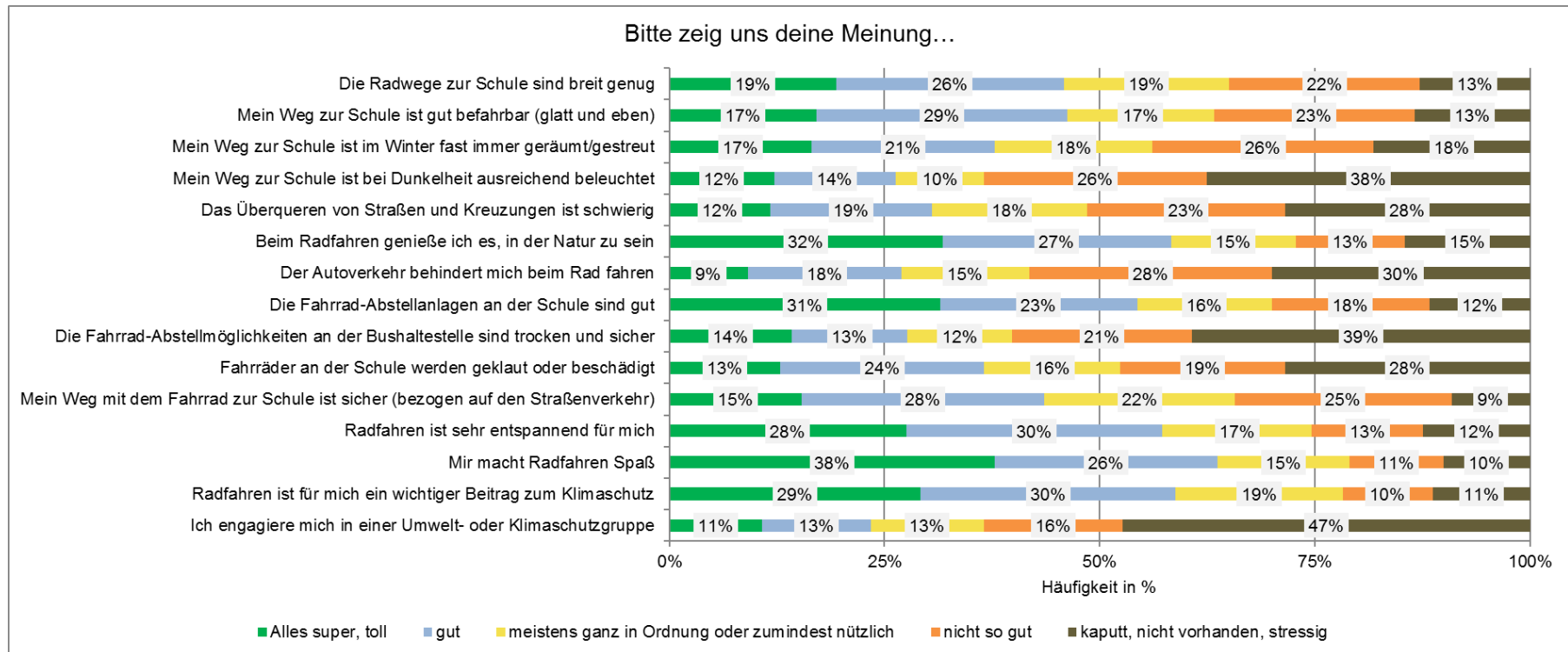


Viele von den 150 antwortenden Schüler empfinden die Querung einer Hauptstraße als stressig / gefährlich (37%). 35% nutzen einen Zebrastreifen oder eine Ampel (32%) zur Querung.

Sowohl um die reale Unfallgefahr zu senken, als auch um die gefühlte Sicherheit zu erhöhen, sind für Radfahrer geeignete

Querungshilfen von größter Bedeutung. Im späteren Kapitel II – Empfehlungen nach Schulstandorten gibt es hierzu Handlungsempfehlungen.

Tab. 17: Stimmungsabfrage



Diese Fragen wurden von 671 Schülerinnen beantwortet.

Besonders positiv werten die Schüler das Naturerlebnis beim Radfahren (59%), die Fahrrad-Abstellanlage an den Schulen (54%), der Aspekt des Entspannens beim Radfahren (58%), den Spaß am Radfahren (64%) und auch die Rolle des Klimaschutzes durch das Radfahren (59%).

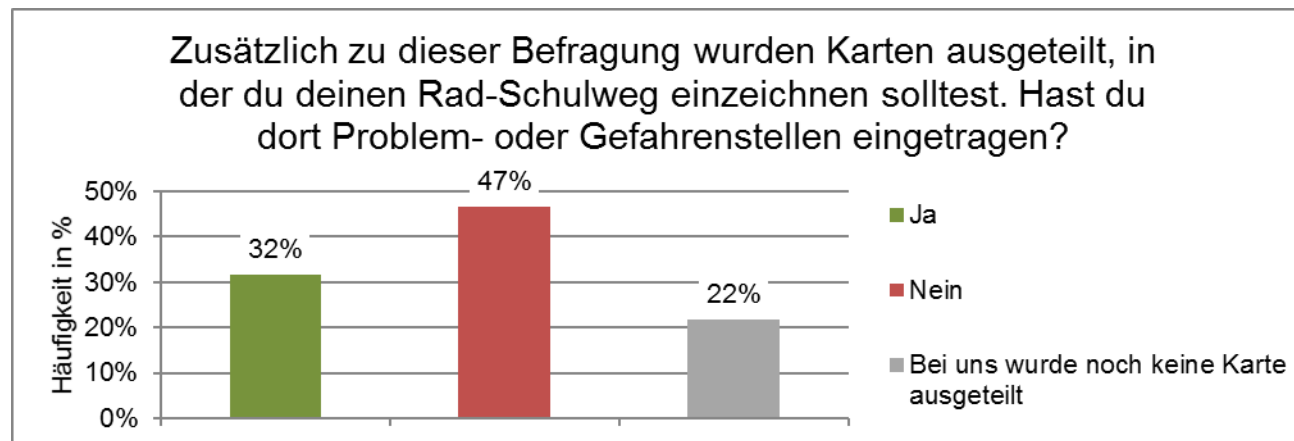
Besonders kritisch wird die mangelnde Beleuchtung auf dem Weg zur Schule gesehen (64%), Schwierigkeiten beim Überqueren von Straßen (61%), die Behinderung durch den Autoverkehr (58%), sowie die fehlenden trockenen und sicheren Fahrrad-Abstellmöglichkeiten an den Bushaltestellen (60%).

Außerdem fällt auf, dass sich viele nicht für die Umwelt oder das Klima in Gruppen engagieren (63%). Ob dies gerne viele täten, lässt sich im Umkehrschluss nicht aussagen, aber es gibt zumindest ein hohes Potential an Schülern, die sich bislang noch nicht in diesem Bereich engagieren.

Widersprüchlich sind die positiven Aussagen über die Fahrradabstellanlagen (54%) und zugleich die kritischen Bewertungen durch geklaute und beschädigte Fahrräder (47%).

Es lässt sich interpretieren, dass die Fahrradabstellanlagen sehr positiv wahrgenommen werden, aber trotzdem deutlich mehr gegen Vandalismus und Diebstahl unternommen werden muss.

Tab. 18: Teilnahme an Kartenbefragung



Diese Frage wurde nur den Radfahrern gestellt und von 294 Schülern beantwortet.

Kapitel II – Empfehlungen nach Schulstandorten

Die vorliegende Auswertung der Befragung gibt möglichst konkrete Handlungsempfehlungen für die jeweiligen Schulstandorte. Es gibt viele allgemeine Empfehlungen der Schüler, wie „bessere Radwege“ (33 solcher „Empfehlungen“ in den offenen Fragen) oder „bessere Beleuchtung“ (24 Empfehlungen), ohne dass immer präzisiert wäre, wo dies notwendig wäre. Die folgenden Empfehlungen konzentrieren

EMPFEHLUNGEN FÜR DEN SCHULSTANDORT CLENZE

1. Mehr und bessere Radwege

Konkret wird benannt, dass die Radwege weniger Kurven haben und gerader verlaufen sollten, sowie besser Instand gehalten werden müssten. Außerdem werden einige neue Radwege gewünscht und auch „Wege, die nur von Radfahrern benutzt werden“ für folgende Schulwege:

Beesem - Gistenbeck Kreuzung – Clenze; Spithal – Kassau;
Bergen – Jiggel; Lübeln – Clenze; Dickfeitzen – Clenze

2. Fahrradmitnahme mit dem Bus

„Es wäre schön, wenn es eine Möglichkeit gäbe, wenn man das Fahrrad mit dem Bus mit zu Schule nehmen kann, sodass man von da aus nach Hause oder ins Freibad (Bergen) fahren kann.“

3. Gesicherte Fahrradabstellplätze an der Schule

„Das besser auf gepasst wird bei den Fahrrädern, damit z.B. keine Fahrräder geklaut werden oder das der Schaden übernommen wird. Mir wurde das Fahrrad an der Schule schon geklaut.“

sich daher auf Strecken und Stellen die konkret benannt wurden und wo eine direkte Umsetzung möglich ist. Im Anhang sind hierzu ab S. 43 auch Karten.

Die Zitate sind sinngemäße Wiedergaben der Schüler, die nah am Original sind, aber zur besseren Lesbarkeit zum Teil in Grammatik, Rechtschreibung und Satzstellung verändert wurden.

4. Besser Beleuchtung und Querungshilfen

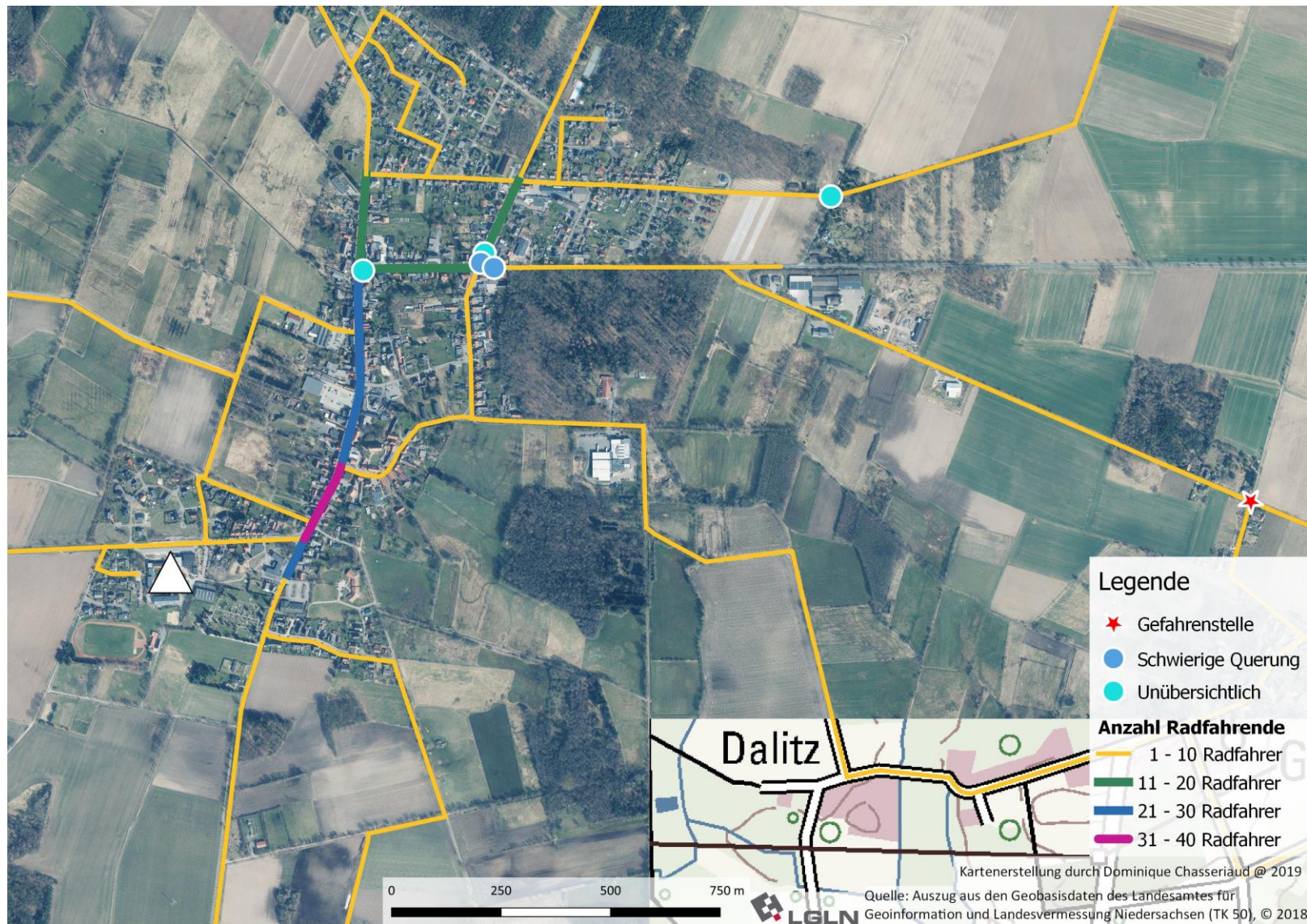
Ich bin 12 Jahre oder jünger Jahre alt, mein Schulweg ist von Groß Sachau zur Schule nach Clenze. Ich fahre mit dem Fahrrad zur Schule. „Es ist nicht besonders sicher. Es gibt viele Gefahrenstellen wie z.B. eine sehr scharfe Kurve, „Unübersichtliche Kreuzungen. Mein Vorschlag ist, dass man an den Radwegen mehr Licht anbringt.“

5. Förderung von Radfahrern

„Subventionen für Schüler die ihr Fahrrad selbst in Schuss halten.“

„Belohnung für Leute die mit dem Fahrrad zur Schule fahren (auf die Strecke bezogen).“

Abb. 1: Clenze - Anzahl Radfahrer und Problemstellen



Für die Fahrt mit dem Rad zur Schule nach Clenze gibt es vier Hauptrichtungen. Für jedes Einzugsgebiet werden im folgenden Verbesserungsvorschläge gemacht.

a) Aus Richtung Osten, z.B. über die Dörfer Luckau und Gistenbeck fahrend

Radfahrer tendieren dazu über die Nebenstraßen bis zum Ortseingang Clenze zu fahren und sind dann dem innerörtlichen Verkehr ausgesetzt. Empfehlenswert wäre es hingegen, den Weg ab Gistenbeck über Dalitz als Radweg zu bewerben. Wobei sich die Zufahrt zur Schule über den Weg *Zum Wiesengrund* weniger eignet,

insbesondere gilt es, die Gefahrenstellen durch den relativ dichten Verkehr innerorts zu minimieren, als auch die Querungen von größeren Straßen.

da er direkt in die stark befahrene Kreuzung nach Uelzen mündet. Sicherer wäre die *Hermann-Meyer Straße* mit einer Wegführung über das Gelände der Astrid-Lindgren Schule zur Drawehn-Schule. Eine Optimierung dieser Strecke hätte den Vorteil, gleichzeitig bessere Voraussetzungen für Radfahrende beider Schulen zu schaffen.

b) Aus Richtung Süden, z.B. aus Bergen (Dumme), Schnega und Kassau

In der Abb. 7: Clenze Übersicht - Anzahl Radfahrende und Problemstellen (S. 44) werden die problematisch **empfundenen Kreuzungsbereiche in Bergen und Spithal** (beides Querung der B71) sichtbar, sowie die **Kreuzungen in Jiggel und Kassau**. Um die L261 vom Kassau nach Clenze zu vermeiden, fährt ein Schüler über die Felder und nutzt für den letzten Abschnitt die bereits genannte *Hermann-Meyer Straße* – ein Umweg von ca. 400m, dafür aber nur

marginaler Autoverkehr. Aus Jiggel ließe sich ebenfalls eine östlich gelegene Parallelroute nutzen, eine Prüfung dieser Strecke wäre sinnvoll. Ab Spithal gäbe es ebenfalls eine wenig befahrene und kürzere Parallelroute westlich der L261. Weshalb kein Schüler diese nutzt, müsste geprüft werden. Manchen jüngeren Schülern haben auf den abgeschiedenen Routen über die Felder Angst und bevorzugen einen Fahrradweg neben befahrenen Straßen.

c) Aus Richtung Westen, z.B. Winterweyhe, Mützen

Die Anfahrt aus dieser Richtung ist überwiegend unproblematisch. Bemängelt wird insgesamt die fehlende Beleuchtung und es gibt kürzere Abschnitte, bei denen ein schlechter baulicher Zustand benannt wird⁶.

⁶ Siehe Abb. 10: Clenze - Wege in schlechtem baulichen Zustand, S. 47.

aus Richtung Norden, z.B. Seelwig, Guhreizen, Püggen

Aus recht vielen Orten nördlich der L261 fahren Schülerinnen zur Schule. Viele nutzen in Clenze die Hauptstraße, anstatt wie einige wenige die Nebenstraßen zu nutzen.

Zum einen wäre dies die gegenüber der *Mühlenstraße* liegende *Schützenholzstraße* und *Kirchstraße*, es bliebe jedoch ein Stück

Hauptstraße. Die zweite Alternative wäre *Korvinstraße*, ein kleines Stück *Lange Straße*, dann gegenüber der Adler Apotheke in den *Radeweg*, um über Nebenwege anschließend *Im Redefeld* gegenüber der KGS anzukommen. Bei Routen würde die Hauptstraße nicht gänzlich auslassen, jedoch deutlich mehr vermeiden als bislang.

Fazit für Clenze

Es lassen sich 5 konkrete Handlungsfelder benennen:

- Begehung der Kreuzungen in Bergen, Spithal, Jiggel und Kassau um bauliche Verbesserungen zur Querung zu bewirken.
- Sondieren alternativer Radrouten mit entsprechender Beschilderung für Radfahrer und Hinweisschilder für Autofahrer. Dabei eine Sanierung der *Hermann-Meyer Straße* in Betracht ziehen und eine Umwidmung als Fahrradstraße mit PKW-Nutzung nur durch Anwohner.
- Mehr Stellplätze für Fahrräder schaffen, die zusätzlich möglichst eine bessere Sicherheit bieten, als es bislang der Fall ist.
- Das große Einzugsgebiet der Schule nutzen zur Belegung der Innenstadt, indem Schüler Fahrräder in / an den Bussen mitnehmen können (evtl. nach telefonischer Anmeldung).

EMPFEHLUNGEN FÜR DEN SCHULSTANDORT LÜCHOW

Lüchow hat mit seinen drei Schulen einen großen Einzugsbereich, was sich auch bei den Fahrradfahrenden zeigt. Es ist auffällig, dass Schüler oftmals den Weg durch die Stadt wählen, anstelle über Nebenstraßen.

Aus den Rückmeldungen ergeben sich folgende Handlungsempfehlungen:

- a) Verbesserung des bestehenden Radweges Wustrow – Lüchow.
Der bauliche Zustand ist derart degradiert, dass einige Schüler bereits Umwege fahren um ihn nicht nutzen zu müssen⁷. Die fehlende Beleuchtung wird auf besagtem Weg ebenfalls als großes Manko wahrgenommen⁸.
- b) Anstatt den genannten Radweg am kleinen Busbahnhof bei der Grundschule vorbei zu führen, der für seine Unübersichtlichkeit, Scherben⁹ und insgesamt als Gefahrenstelle benannt wird, eine alternative Route über die Grundschule ermöglichen. Diese könnte sowohl für die Schüler Wustrow – Lüchow genutzt werden, als auch für jene die vom Radweg Polizeikaserne kommen – und somit den Kreisel und die Stadt gänzlich vermeiden lassen.
- c) Für die Schüler aus Woltersdorf kommend, aber auch für alle Schüler aus dem Nord-Osten, also insbesondere Kolborn, würde eine bessere Unterhaltung und z.T. Verbreiterung des bestehenden Weges an der alten Post zu den Schulen eine große Erleichterung bringen. Die Weiterführung zu den Stellplätzen

der Jeetzel-Schule führt über einen sehr schmalen Weg durch ein kleines Wäldchen. Entspricht dies dem tatsächlichen Bedarf? Eine alternative Route könnte über den Parkplatz der alten Post führen. Dank der Ampelschaltung zum Parkplatz ist dieser Weg eine interessante Alternative, um Schülerinnen die auf der Straße ankommen, eine sichere und zügige Querung zu ermöglichen, ohne den Weg mit Fußgängern teilen zu müssen oder von Barrieren im Verkehrsfluss gestört zu werden.

- d) Im Schulbezirk wird wiederholt auf die Vielzahl der Verkehrsteilnehmer hingewiesen. Die beiden Straßen *Amtsfreiheit* und *Schulweg* in der Verbindung BBS – Jeetzel Schule – Gymnasium Lüchow wird von Radfahrenden hoch frequentiert¹⁰. Auch der Kreuzungsbereich vom Weg von der Alten Post, Parkplatz, Weg von der Grundschule sowie Straße *Schulweg*, ist mit Verkehrsteilnehmer aus fünf Richtungen mehr als unübersichtlich.
An dieser Stelle kann für den gesamten Schulbezirk keine abschließende Empfehlung gegeben werden, dafür sind die Parkplatzsituation und die Interessen der Verkehrsteilnehmer zu

⁷ Siehe Abb. 15: Lüchow - fehlende Radwege, S.34

⁸ Siehe Abb. 20: Lüchow - mangelnde Beleuchtung, S.39

⁹ Siehe Abb. 18: Lüchow - verschmutzte Wege, S. 38

¹⁰ Siehe Abb. 3: Lüchow Stadt - Problemstellen und Anzahl Radfahrende, S. 25

komplex. Es besteht aber dringendster Handlungsbedarf für ein Schulübergreifendes Konzept.

- e) Es wäre überlegenswert, den Weg westlich der Jeetzel¹¹ als Schulradweg zu fördern und für die anschließende Wegführung Brücke – Gymnasium alternative Routen über den Sportplatz zu sondieren – siehe dazu auch die nächsten Empfehlungen.
- f) Die Deichverteidigungswege entlang der Jeetzel verdienen insgesamt einer näheren Betrachtung, um diese verstärkt für den Schulradverkehr zu nutzen. Dies betrifft die Querung der Umgehungsstraße im nördlichen Bereich für Schüler aus / über Plate, als auch den Übergang beim Bio-Wendlandmarkt mit Weiterführung an der Samtgemeinde (SG) entlang. Dieser ist aktuell ein reiner Fußgängerweg, die zwei naheliegenden, legalen Alternativen sind über den unübersichtlichen Parkplatz der SG oder über den Busbahnhof – beide sind nicht empfehlenswert.

Die Querung vom Fußweg bzw. Parkplatz SG zur Schule wird ebenfalls als schwierig bezeichnet. Selbst wenn diese Route bislang nur von wenigen genutzt wird, bieten sie Rad fahrende Schüler doch viel Potential, den Straßenverkehr größtenteils zu vermeiden.

- g) Für Radfahrende aus dem Süden und Süd-Westen bietet es sich an, über die Nutzung die autofreie Jeetzelbrücke am Altenheim St. Georg vorbei die Innenstadt zu vermeiden. Eine mögliche Route ist dabei von der *Jeetzeler Straße* aus kommend (Radweg

vorhanden) über die Straße *An den Gärten* und dann über die *Bleichwiese* zu fahren, oder den aktuell degradierten Feldweg *An den Kabelgärten* als Fahrradweg zu gestalten und so bereits ab Ortseingang Lüchow (L 261) einen sicheren Weg zur Schule zu schaffen. Diese Route wird bislang kaum genutzt und bietet dementsprechend ein hohes Potential die Wallstraße, als auch die Kreuzung am Busbahnhof zu vermeiden. Im gleichen Zuge sollte auch eine bessere Querung für Schüler aus Satemin kommend geschaffen werden.

- h) Die Fahrradabstellplätze an den Schulen sollten aus Eisen, sicherer, Videoüberwacht und in größerer Anzahl vorhanden sein - so der Wunsch von Schülern.
- i) Mehrere Schüler haben Spiegel vorgeschlagen um die Übersicht zu verbessern. Spiegel scheinen insgesamt von den Schülern sehr gerne genutzt zu werden. Viele Schüler, die das Überqueren von Kreuzungen als Schwierig empfinden, sind 14 Jahre oder jünger (ca.20 Personen für Lüchow). Bei der Überlegung, weshalb in der Karte¹² Kreuzungen als unübersichtlich oder gefährlich wahrgenommen werden, sollte dies berücksichtigt werden:
 - Ich bin 13-14 Jahre alt, mein Schulweg ist innerhalb von Lüchow. „Man kann nichts sehen, egal aus welcher Richtung man kommt. Spiegel an Kreuzungen stellen, wo man nichts sehen kann.“

¹¹ Gemeint ist der Weg ab dem Ristaurante Da Mario

¹² Siehe Abb. 14: Lüchow - Übersicht Gefahrenstellen und Anzahl Radfahrende (S. 45)

- Ich bin 13-14 Jahre alt, mein Schulweg ist von Gollau nach Lüchow. „In Müggenburg, die große Kreuzung, ist sehr gefährlich. Einen Spiegel bei der Müggenburgerkreuzung.“
 - Ich bin 12 Jahre oder jünger Jahre alt, mein Schulweg ist von Plate nach Lüchow. „In Plate in der Nähe der Bushaltestelle Richtung Bundesstraß muss ein Spiegel hin bitte!!“
- j) Förderung der Anschaffung von E-Bikes. Die Entfernung wird öfters als Hinderungsgrund genannt, mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren.

- k) Immer wieder werden Probleme mit Autofahrern genannt, die bei Rot weiterfahren (Querung der Umgebungsstraße von Kolborn kommend), rasen oder zu dicht überholen. Eine Sensibilisierungskampagne, wie Autofahrer sich mit Rad fahrenden Schülern verhalten sollten, wäre daher wichtig. Konkret wurde eine Gefahrenstelle benannt, an der zusätzliche Hinweisschilder hilfreich wären:
- Ich bin 13-14 Jahre alt, mein Schulweg ist innerhalb von Lüchow: „Autofahrer achten nicht darauf, dass Fahrrad fahrende Vorfahrt haben (bei Bike Shop Kreuzung). Schild aufstellen, damit die Autofahrer darauf achten.“ Gemeint ist die Querung der Wendlandstraße, wo Radfahrer auf dem Radweg entlang der Bergstraße fahren.

Abb. 2: Lüchow Stadt - Problemstellen und Anzahl Radfahrende



EMPFEHLUNGEN FÜR DEN SCHULSTANDORT DANNENBERG

In Dannenberg bietet sich der Thielenburger See als autofreier Radweg an, wie in der Abb. 4: Dannenberg Stadt - Gefahrenstellen und Anzahl Radfahrende, S. 36 sichtbar wird, werden dessen Wege

aber verhältnismäßig wenig genutzt. Die *Riemannstraße* wird als vielgenutzte Straße entsprechend oft als zu befahren kritisiert.

Folgende Empfehlungen ergeben sich aus den Rückmeldungen der Schülerbefragung:

- a) Für Radfahrerinnen die aus Osten kommend den Radweg entlang der B191 nutzen, klären, warum diese nicht den (engen) Radweg und den *Lindenweg* westlich entlang der Alten Jeetzel fahren, um zu den Schulen zu gelangen¹³. Eventuell könnte ein gemeinsam genutzter, gut bewachter und überdachter Fahrradabstellplatz der vom *Lindenweg* besonders gut erreichbar ist, zu einem veränderten Verkehrsfluss beitragen. Dabei auf einen entsprechenden Radweg achten, der für den gesamten *Lindenweg* nötig wäre:

Ich bin 13-14 Jahre alt, mein Schulweg ist innerhalb von Dannenberg. „Es gibt im *Lindenweg* keinen richtigen Fahrradweg und es gibt morgens Probleme mit den Fußgängern.“

- b) Schüler wünschen sich insbesondere einen Radweg ab Hitzacker über die Dörfer Seerau und Pisselberg¹⁴ mit Weiterfahrt in Danneberg über die Jeetzelallee. Bislang fahren dann verhältnismäßig viele Schüler durch die Innenstadt weiter, hier wäre es vorteilhaft, die Wegführung sowohl südlich als auch

nördlich entlang des Thielenburger Sees zu fördern und zu bewerben. Für die genannte Strecke wird neben einem Fahrradweg auch Beleuchtung gewünscht.

- c) Um den Radverkehr über die Marschtorstraße zu minimieren, ist es sehr vorteilhaft, wenn Radfahrende aus der Bahnhofstraße kommend, die inoffizielle Abkürzung über die Wiese zum Bäckergrund nutzen. Bis zur Siedlung ist er im aktuellen Zustand gut befahrbar und sollte weiter toleriert oder ähnlich den Wegen am Thielenburger See als naturnaher Sandweg zum offiziellen Radweg gestaltet werden. Ab dem Siedlungsbereich Bäckergrund könnte bis zur Straße der grobe Schotter durch feinen Schotter oder anderweitig naturnahem, festen und glatten Untergrund verbessert werden.

¹³ Die neu geplante Brücke wird diese Wegführung vermutlich nochmals fördern.

¹⁴ Siehe dazu den Abschnitt Empfehlungen für den Schulstandort Hitzacker, S. 36.

d) Die Querung der Marschtorstraße zum besagten Wiesenweg stellt für manche Radfahrer eine Gefahrensituation dar – manchmal würden Autos nicht anhalten, außerdem dürften Radfahrer den Zebrastreifen nicht nutzen. Weitere Ortsbesuche mit Verhaltensbeobachtungen der Verkehrsteilnehmer zu Schulbeginn erscheinen daher nötig.

e) Manche Schüler wünschen sich eine bessere Pflege der Radwege: Ich bin 13-14 Jahre alt, mein Schulweg ist innerhalb von Dannenberg. „Die Fahrradwege sind oft schmal und bewuchert, man muss sich oft bücken, dass man nicht in ein Ast reinfährt. Ich fahr immer/fast immer mit dem Fahrrad.“ Deutlich wird dieser Wunsch auch bei den Anmerkungen zum fehlenden Winterdienst¹⁵.

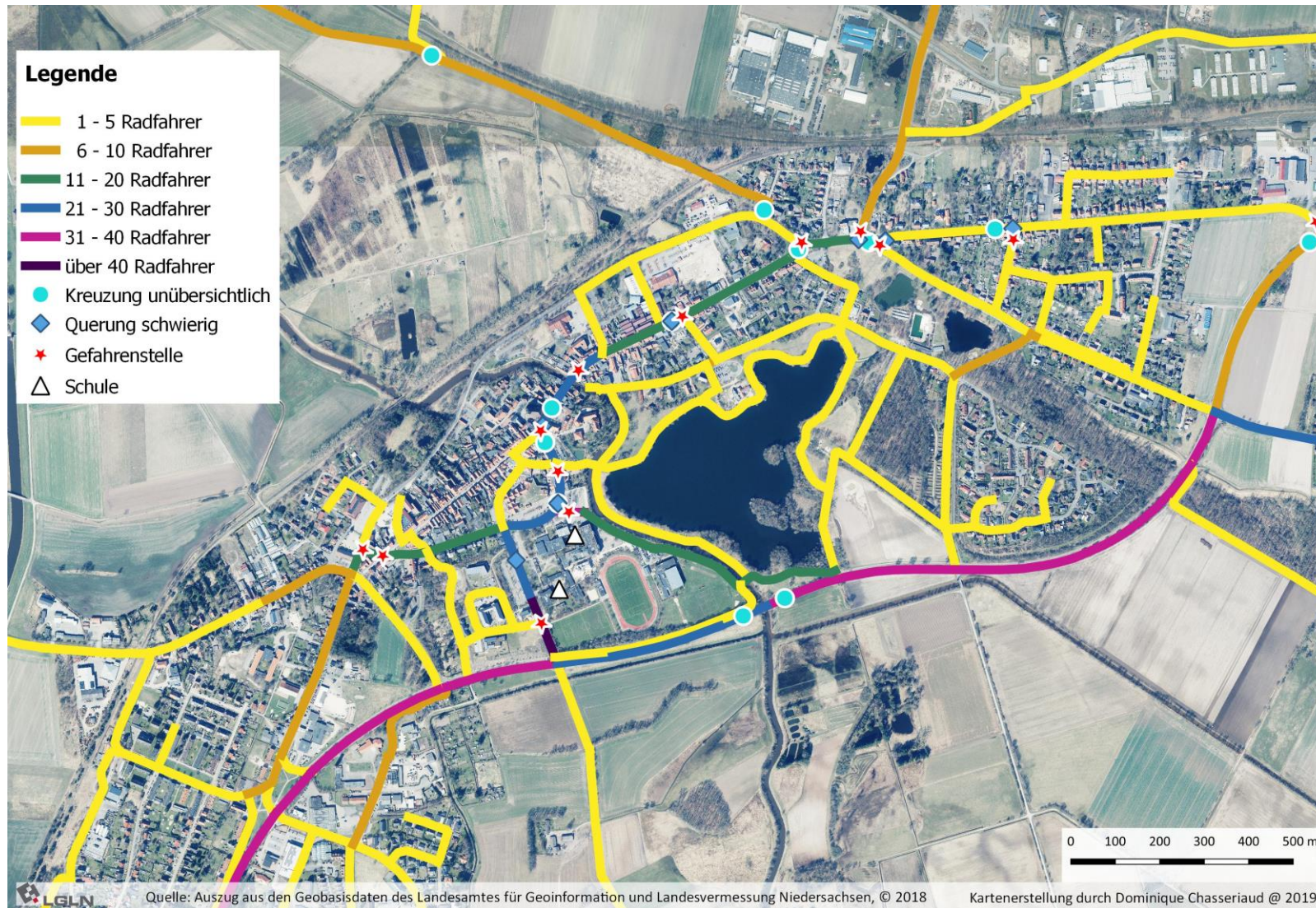
f) Für die K13 ab Penkefitz wird Bedarf für einen Radweg genannt, ab der Abzweigung Predöhlsau (links der K13) wird er von mehreren Radfahrern (6)¹⁶ genutzt. Zu beachten ist hier auch ein hohes Aufkommen an landwirtschaftlichen Fahrzeugen eines Lohnunternehmers in Predöhlsau. Auch eine Mutter von Kindern aus Dambeck (rechts der K13), die zum FGR Dannenberg fahren, sieht hier Handlungsbedarf.¹⁷ Zumal der Alternativweg von Dambeck über Breeese in Dannenberger Gewerbegebiet endet, wo viel LKW-Verkehr besteht.

¹⁵ Siehe Abb. 27: Dannenberg - Winterdienst fehlt, S. 48

¹⁶ Bei den Zahlen ist zum einen bedenken, dass nicht alle Schüler an den Umfragen teilgenommen haben und zum anderen durch neue Radwege auch Schüler zum Rad fahren animiert werden, die dies bislang noch nicht tun.

¹⁷ Telefonat am 13. Sept. 2029 um 11 Uhr mit Franziska Dittmer

Abb. 3: Dannenberg Stadt - Gefahrenstellen und Anzahl Radfahrende



EMPFEHLUNGEN FÜR DEN SCHULSTANDORT HITZACKER

Bei den genutzten Wegen der Schüler nach Hitzacker und Dannenberg gibt es Überschneidungen, von dem her haben beide Städte ein gemeinsames Interesse an verbindenden Radwegen. Schüler aus Hitzacker wünschen sich insbesondere einen Radweg von Dannenberg über die Dörfer Pisselberg und Seerau, der auch für die Schüler aus dem südlichen Siedlungsbereich genutzt werden könnte¹⁸. Eine Empfehlung für Dannenberg wird daher an dieser Stelle wiederholt, sowie weitere speziell für Hitzacker hervorgehoben:

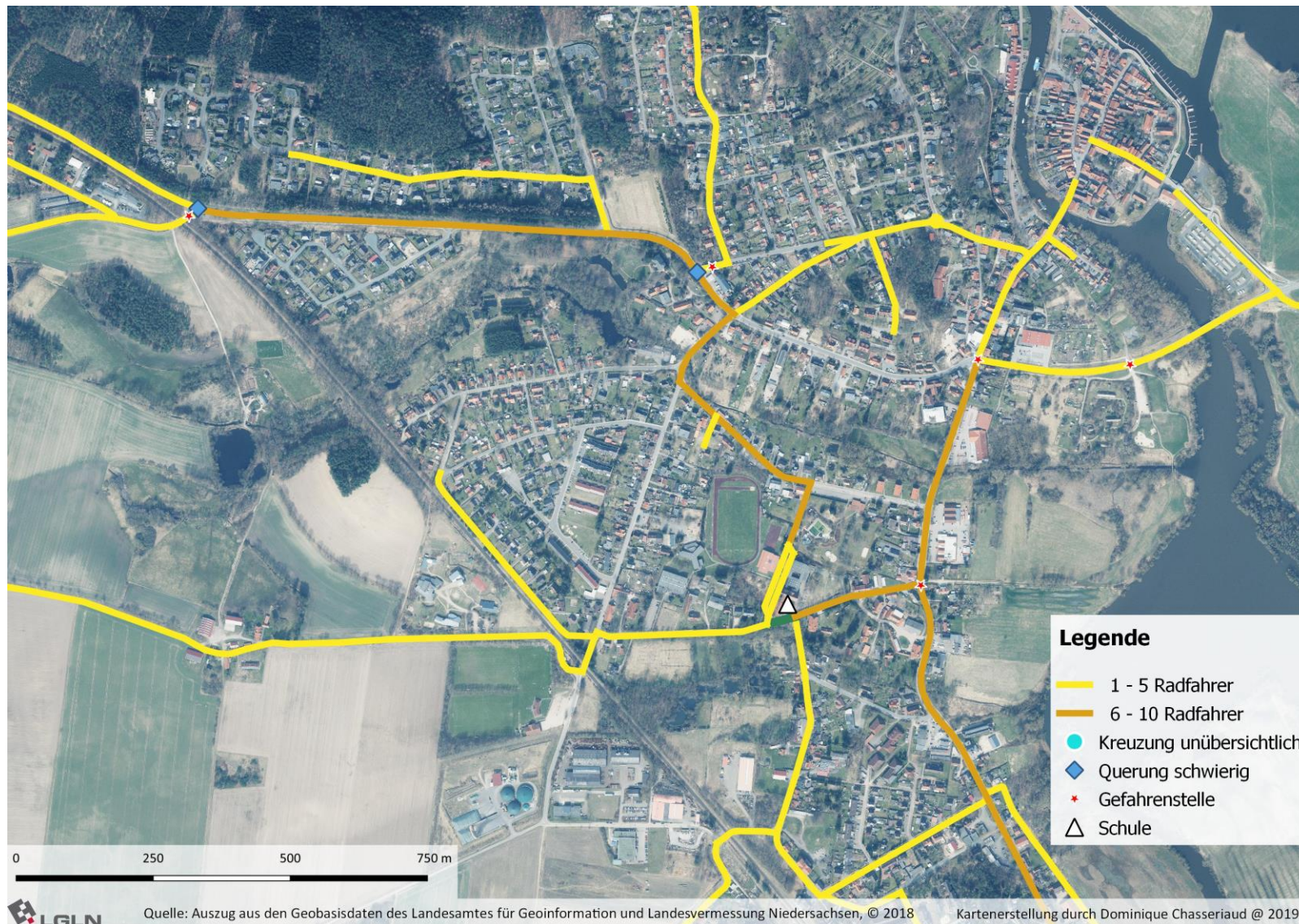
- a) Insgesamt wäre es sicherer, wenn weniger Schüler die L231 Dannenberger Straße nutzen würden, sondern alternative Routen. Zum Beispiel den östlich von dieser verlaufenden Parallelweg ab Seerau, wobei zur Förderung der Nutzung eine teilweise Verbesserung des Wegezustandes vorteilhaft wäre, z.T. ist dieser bei Hitzacker sandig und bei Seerau durch landwirtschaftliche Nutzung ausgefahren. Anschließend könnte mit Wegführung über die Bahnhofsstraße, die Landstraße nahezu komplett vermieden werden, vorausgesetzt dieser Weg wird als solcher beworben und die Querung der L231 gefördert. Ein Radweg in dem Bereich wird auch von den Schülern nachgefragt¹⁹.
- b) Ab der Bahnhofsstraße bietet es sich an durch die Siedlung zur Schule zu fahren. Dafür wäre es förderlich, den abkürzenden Weg zum Bahnhofsweg *Kleberkoppel* als Radweg zu verbessern, dessen westlicher Teil ist aktuell degradiert und zwingt mit halbseitigen Schranken zum Absteigen.
- c) Von Nord-Osten aus der Elbuferstraße kommend könnte nach der Brücke eine Wegführung über das Archäologische Zentrum gefördert werden bis zur Kreuzung Danneberger Straße / Bauernstraße. Hierbei würde der gesamte Kreuzungsbereich zur Stadtinsel gemieden werden.
- d) Der Elbuferweg ist in einem gutem Zustand, Schüler bemängeln jedoch die fehlende Beleuchtung. Insgesamt gibt es mit der Elbuferstraße gute Ansätze zur Förderung von Fahrradfahrern, aber weiterhin viel ungenutztes Potential. Zum Beispiel ließe sich der schnell befahrene und nur rund 600m lange Abschnitt Wusseger – Elbuferstraße mit einem festigten Sandweg am oder auf dem Deich vermeiden, ähnlich dem befestigten Deichweg nach Seerau.
- e) Ebenso ist es vergeudetes Potential, den Deichweg bis zur Kreuzung Seerau / Pisselberg nicht für den Radverkehr freizugeben.

¹⁸ Siehe Abb. 29: Hitzacker Umgebung - Problemstellen und Anzahl Radfahrende, S. 52

¹⁹ Siehe Abb. 30: Hitzacker - fehlende Radwege, S. 53

- f) Ab der Kreuzung Seerau / Pisselberg, an der auch der Deichweg endet, bis nach Dannenberg gibt es nur eine recht schnell befahrene, schmale Straße mit einem unbefestigten Seitenstreifen. Empfehlenswert wäre es, diesen als deutlich markierte Fahrradspur auf beiden Seiten auszubauen. Für weitere Empfehlungen ab hier siehe Empfehlungen für den Schulstandort Dannenberg, S. 34.

Abb. 4: Hitzacker Stadt - Gefahrenstellen und Anzahl Radfahrende



EMPFEHLUNGEN FÜR DEN SCHULSTANDORT GARTOW

Der Einzugsbereich für Gartow ist sehr groß, bei gleichzeitig vergleichsweise geringen Schülerzahlen. Dementsprechend ist es schwierig, von überall her gut unterhaltende Radwege anbieten zu können. Einige pragmatische Vorschläge, die sich aus den Rückmeldungen der Schüler ergeben:

- a) Den Weg westlich des Gartower Sees Instandsetzen und auch für geeigneten Winterdienst sorgen. In diesem Zusammenhang auch die Querung der L256 erleichtern – nicht wenige der Radfahrenden sind 14 Jahre und jünger²⁰ und fühlen sich bei einer großen Straße gefährdet.
- b) Es fehlt ein klares Radweg-Konzept ab der See-Brücke bis zur Kreuzung nach Gorleben. Soll ein Radweg gebaut werden? Sollen Schüler von der Brücke aus am Deich entlang fahren, dann über die Parkplätze vom Hotel Seeblick fahren, um anschließend die Kreuzung nach Gorleben zu queren und den Randstreifen zu nutzen, bis der Radweg Richtung Schule wieder anfängt? Dann wäre es sinnvoll, diesen Weg als solchen zu signalisieren, sowie die Vorfahrt der Radfahrer bei der Querung der Springstraße zu markieren und ebenso den Seitenstreifen ab der Eisdiele als Radfahrweg zu kennzeichnen.
Eine Radfahlerin¹ meint: Ich bin 15-16 Jahre alt, mein Schulweg ist innerhalb von Gartow. „Es wäre toll, wenn es zwischen der Brücke und dem Eismacher einen Radweg gäbe. Ich fahre jeden Tag mit dem Fahrrad.“
- c) Die Kreuzung in Rondel scheint für manche Radfahrer schwierig einsehbar zu sein, es bleibt aus der Datenlage unklar, was genau helfen würde.

²⁰ Siehe Tab. 3: Altersverteilung, S. 6

Abb. 5: Gartow Stadt - Gefahrenstellen und Anzahl Radfahrende



Kapitel III – Zusammenfassung

Die Auswertung zeigt, dass Schüler viel und überraschend weit mit dem Fahrer zur Schule fahren.

Sie tun dies aus überwiegend, weil es gesund / sportlich ist. Jenen die nicht mit dem Fahrrad fahren, ist es überwiegend zu weit, wozu gehört, dass es zu anstrengend ist oder die Zeit fehlt.

Die Empfehlungen zu den einzelnen Schulstandorten zeigen, dass es bislang kaum Radkonzepte für Schulwege von den einzelnen Dörfern zu den Schulen gibt. Mit den Rückmeldungen, Kreativität und Ortsbesichtigungen könnten viele Alternativrouten benannt und mit etwas Budget Wege auch baulich verbessert werden. Dabei geht es überwiegend nicht darum, an jeder Straße einen neuen Radweg zu bauen, sondern bestehende Radwege in schlechtem baulichen Zustand zu reparieren und bereits genutzte Nebenstraßen mit dem Rad besser und sicherer nutzbar zu machen.

Manchmal reicht schon ein Spiegel, ein Hinweisschild oder eine Markierung um bestehende Gefahrenstellen zu entschärfen.

Für die Schulstandorte Hitzacker, Dannenberg und Lüchow wird empfohlen, Radwege neben der Jeetzel bzw. der Elbe und deren Deiche zu fördern, die naturgemäß überwiegend eben sind und aus Deichschutzgründen fast nie von Autos befahren werden dürfen.

Neben der Infrastruktur gibt es auch Potential bei der Förderung zum Verständnis über den Klimawandel und zum Klimaschutz. Während einige selbst als Radfahrer kein Interesse zeigen „klima intressiert mich nh scheiß“, fordern andere weniger Plastik(-müll) am Schulkiosk und Heizungen, die lokal reguliert werden können, anstatt über den realen Bedarf hinweg sinnlos zu heizen. Die Fridays for Future Bewegung mit didaktisch angepassten Bildungsangeboten zu unterstützen, könnte helfen die Kenntnisse über Ursachen zum Klimawandel und lokale Handlungsmöglichkeiten zu fördern.

Der Konflikt um Gorleben zeigt, wie wichtig Fachwissen in einer ökologischen Bewegung ist, damit er zu tatsächlichen Veränderungen in der Politik führt.

Anhang

Im Folgenden sind Karten für verschiedene Problemstellen angefügt, auf die z.T. im Text verwiesen wird.

Abb. 6: Clenze Übersicht - Anzahl Radfahrende und Problemstellen

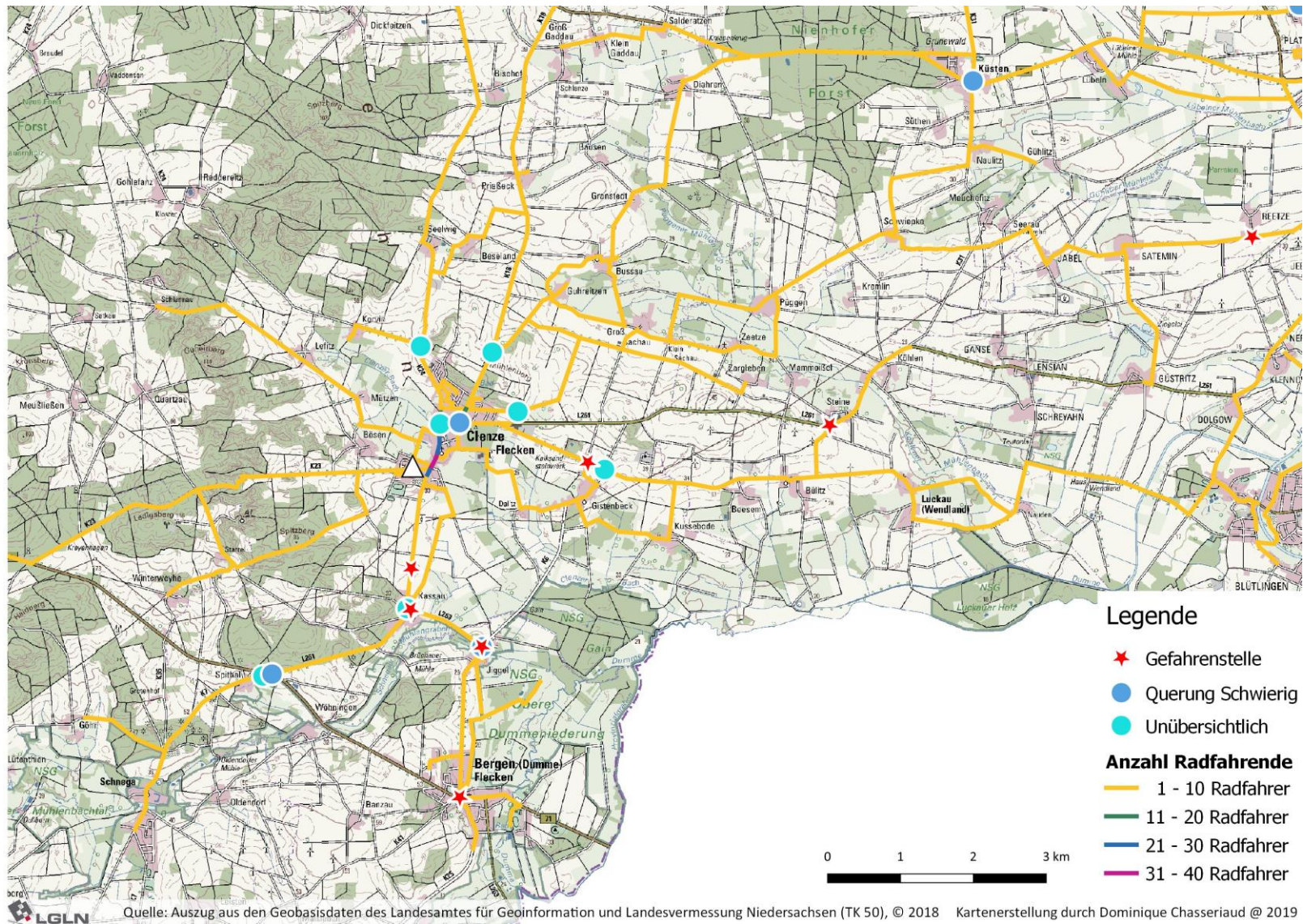


Abb. 7: Clenze - fehlende Radwege

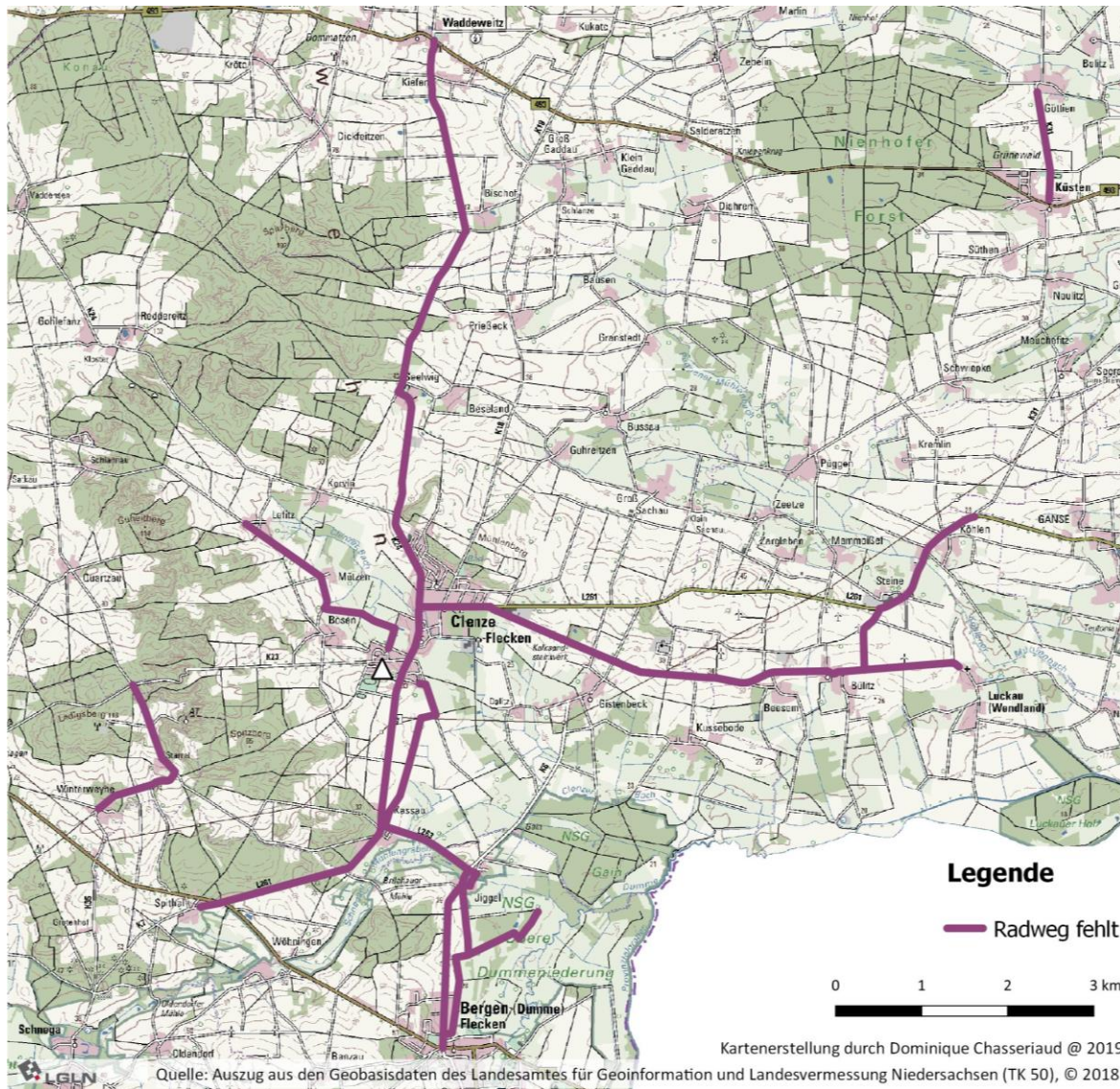


Abb. 8: Clenze - Wege oder Straßen zu schmal

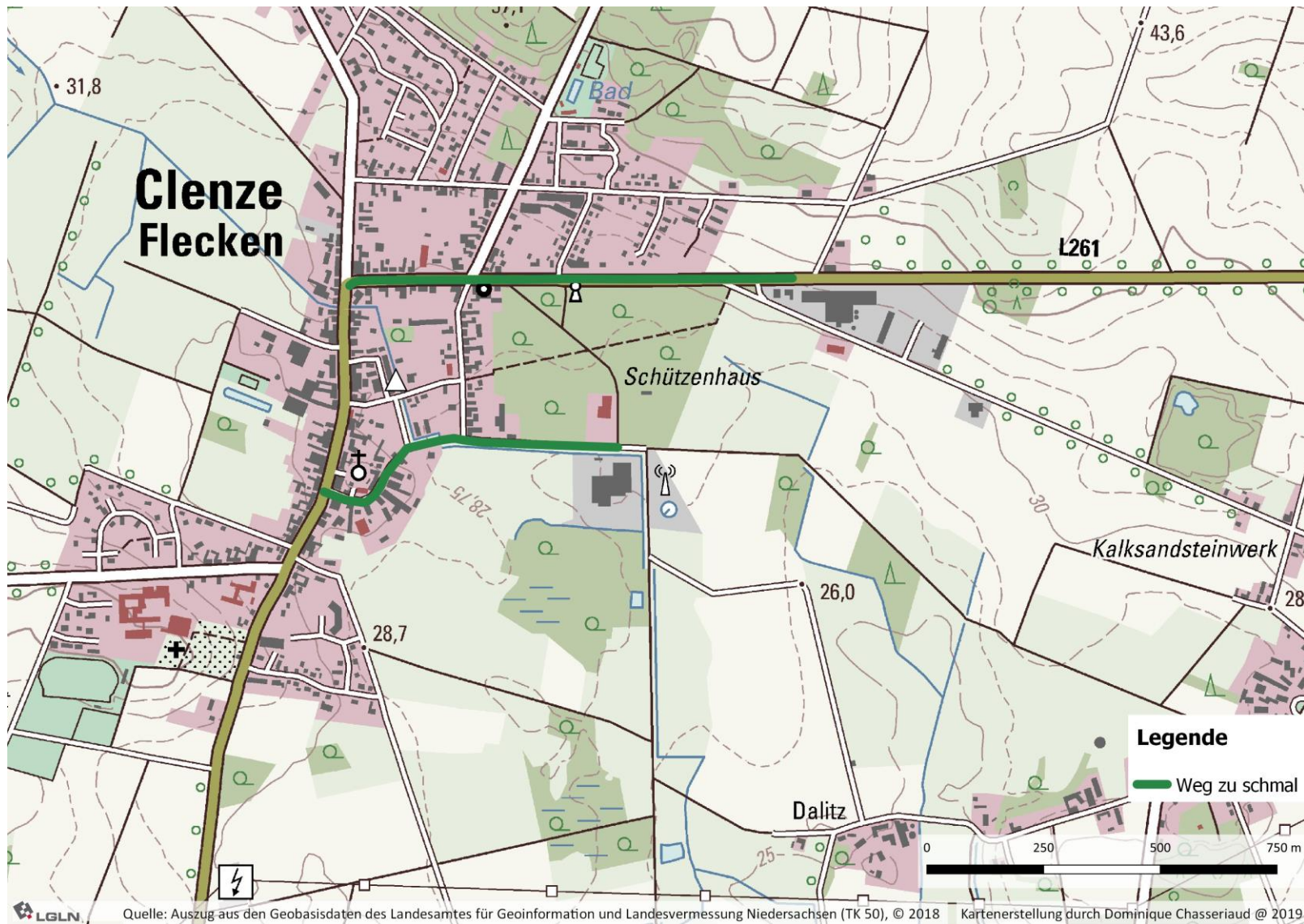


Abb. 9: Clenze - Wege in schlechtem baulichen Zustand



Abb. 10: Clenze - verschmutzte Wege

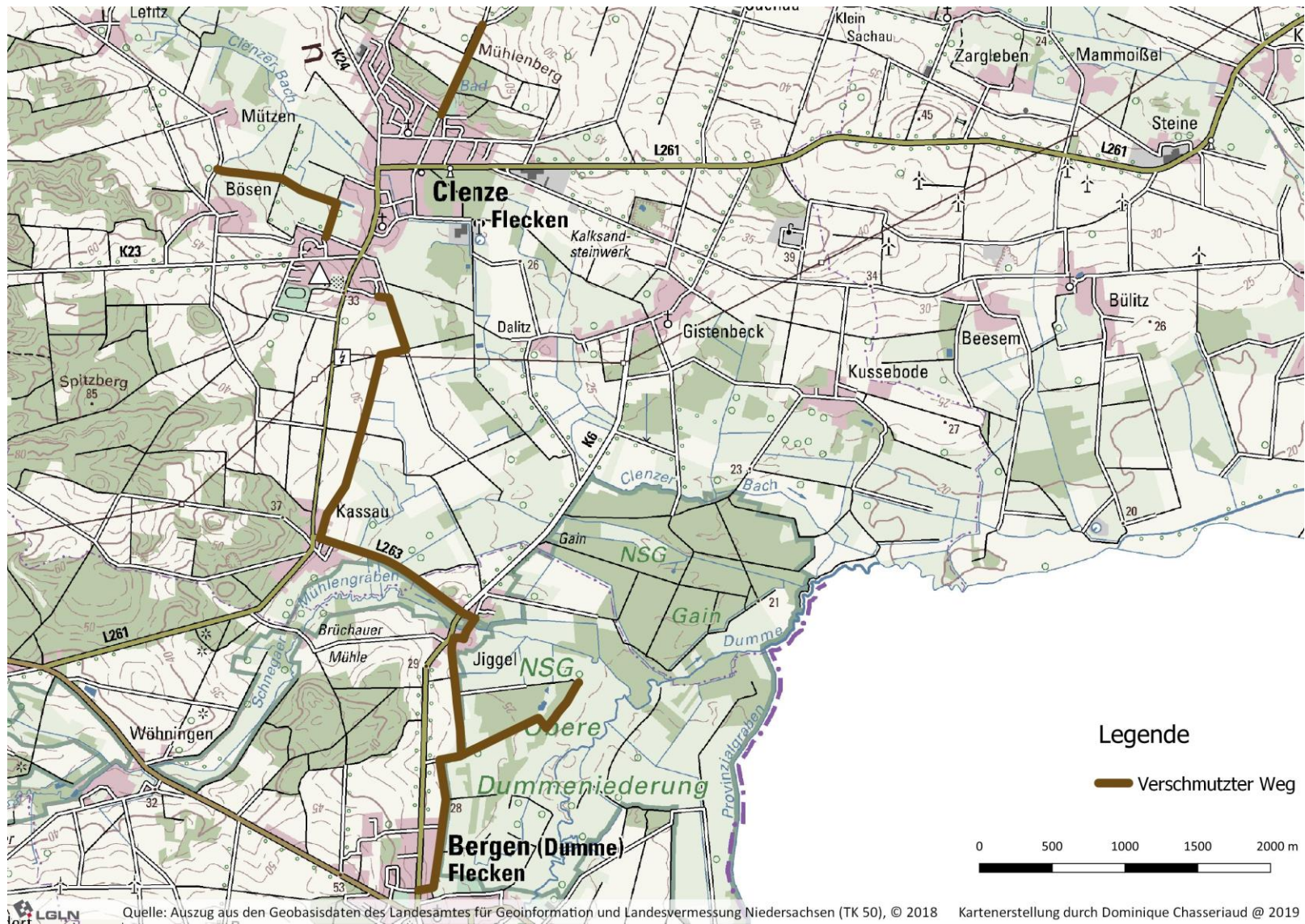


Abb. 11: Clenze - Beleuchtung gewünscht

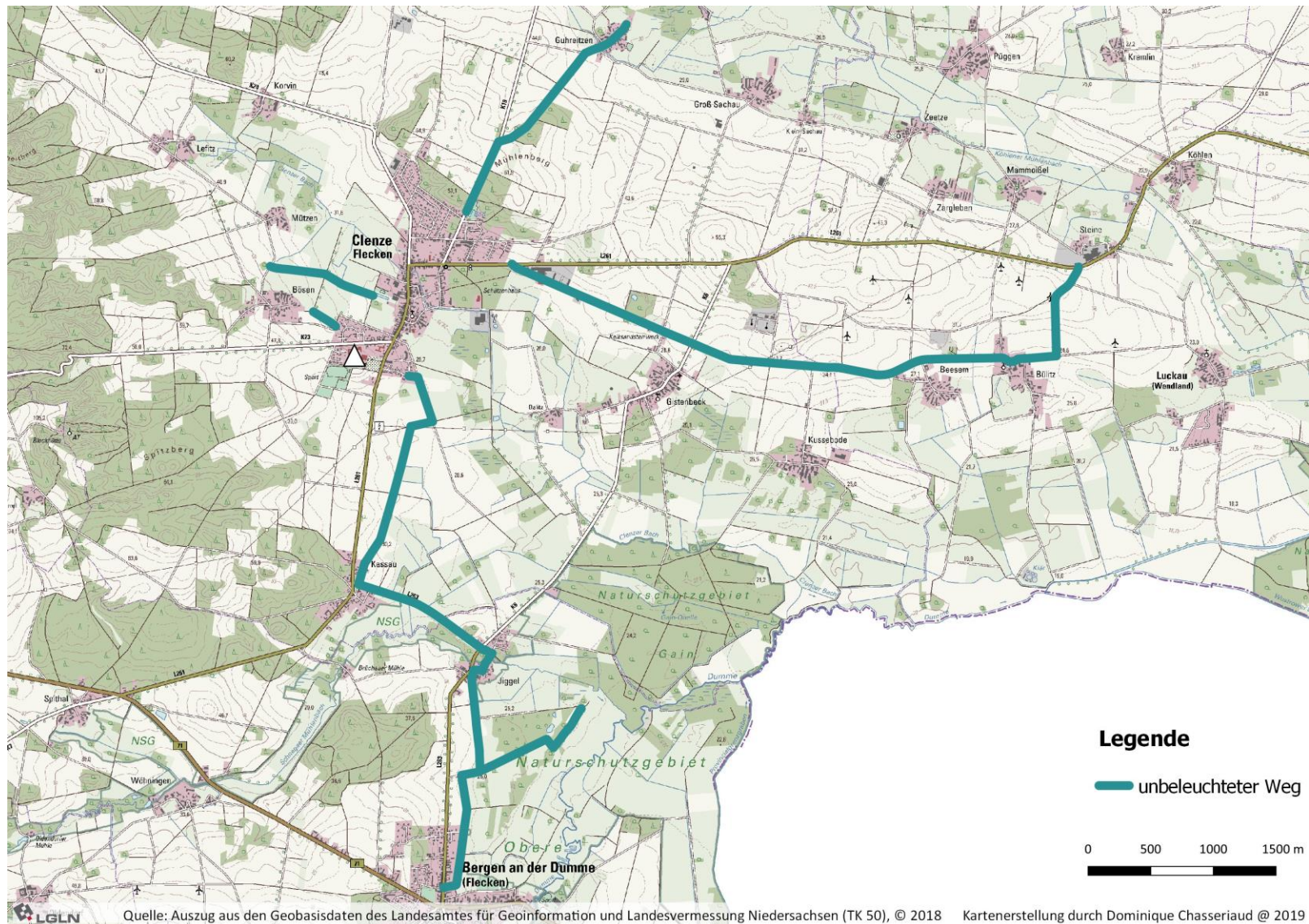


Abb. 12: Clenze - Probleme durch parkende Autos

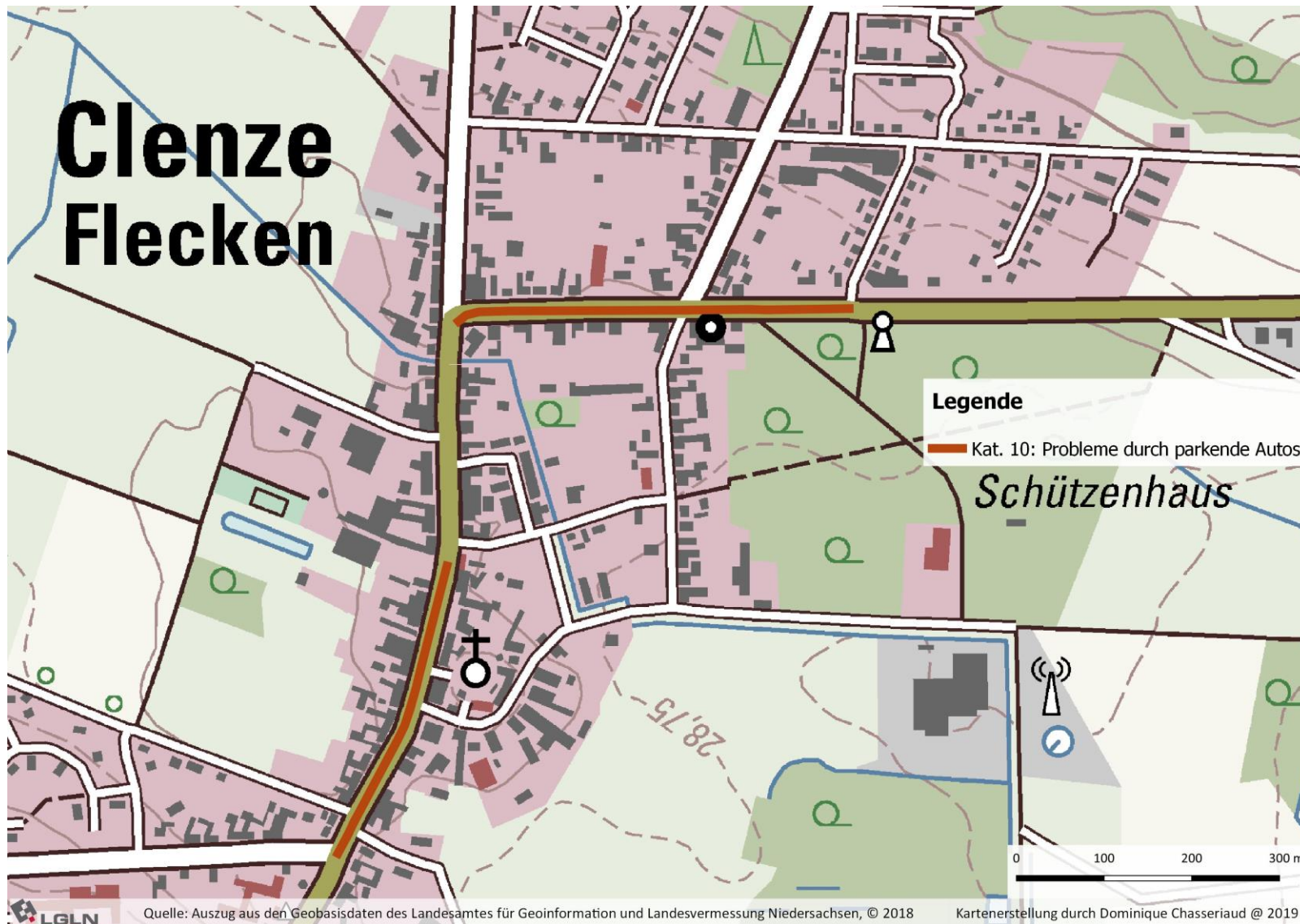


Abb. 13: Lüchow - Übersicht Gefahrenstellen und Anzahl Radfahrende

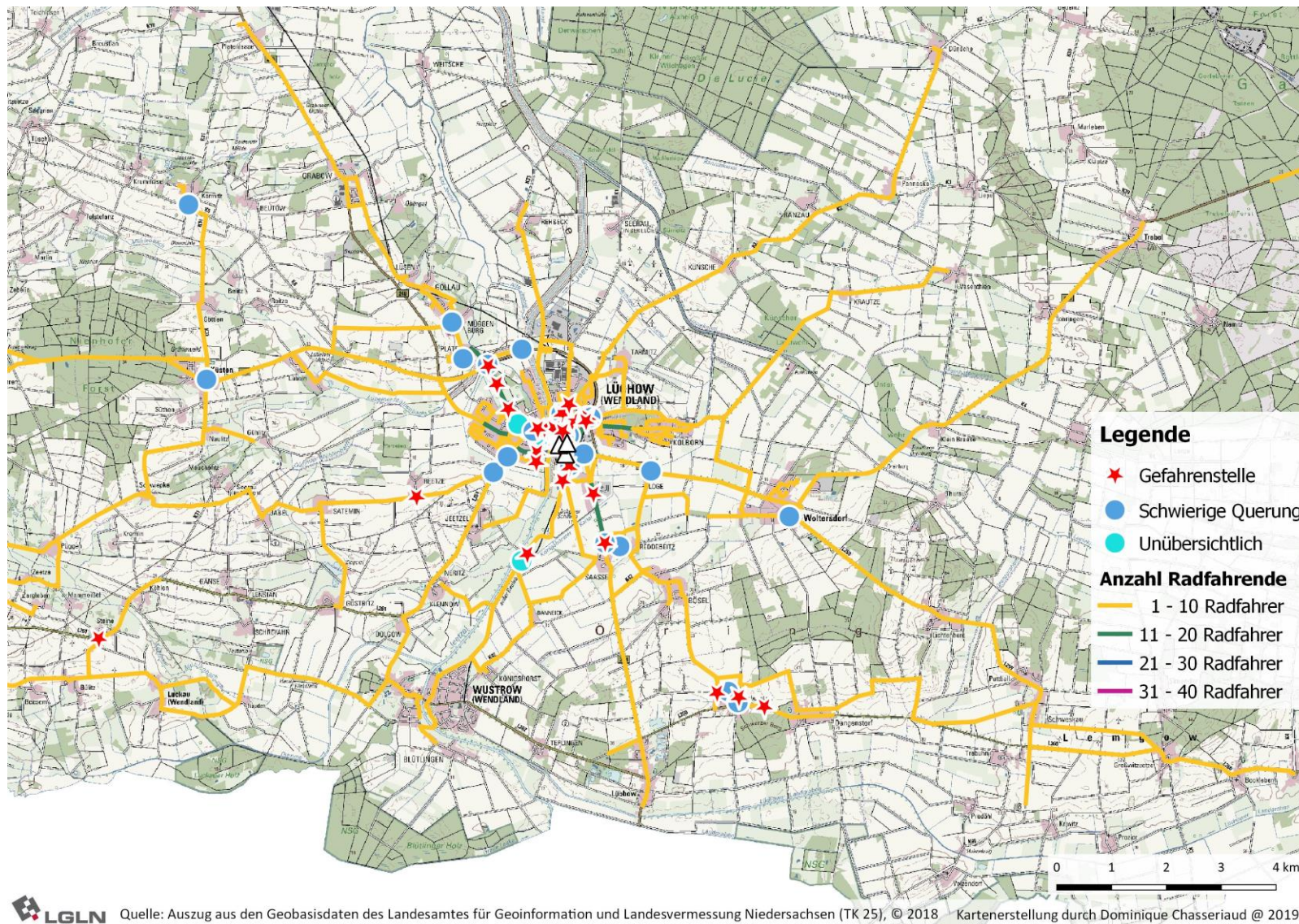


Abb. 14: Lüchow - fehlende Radwege

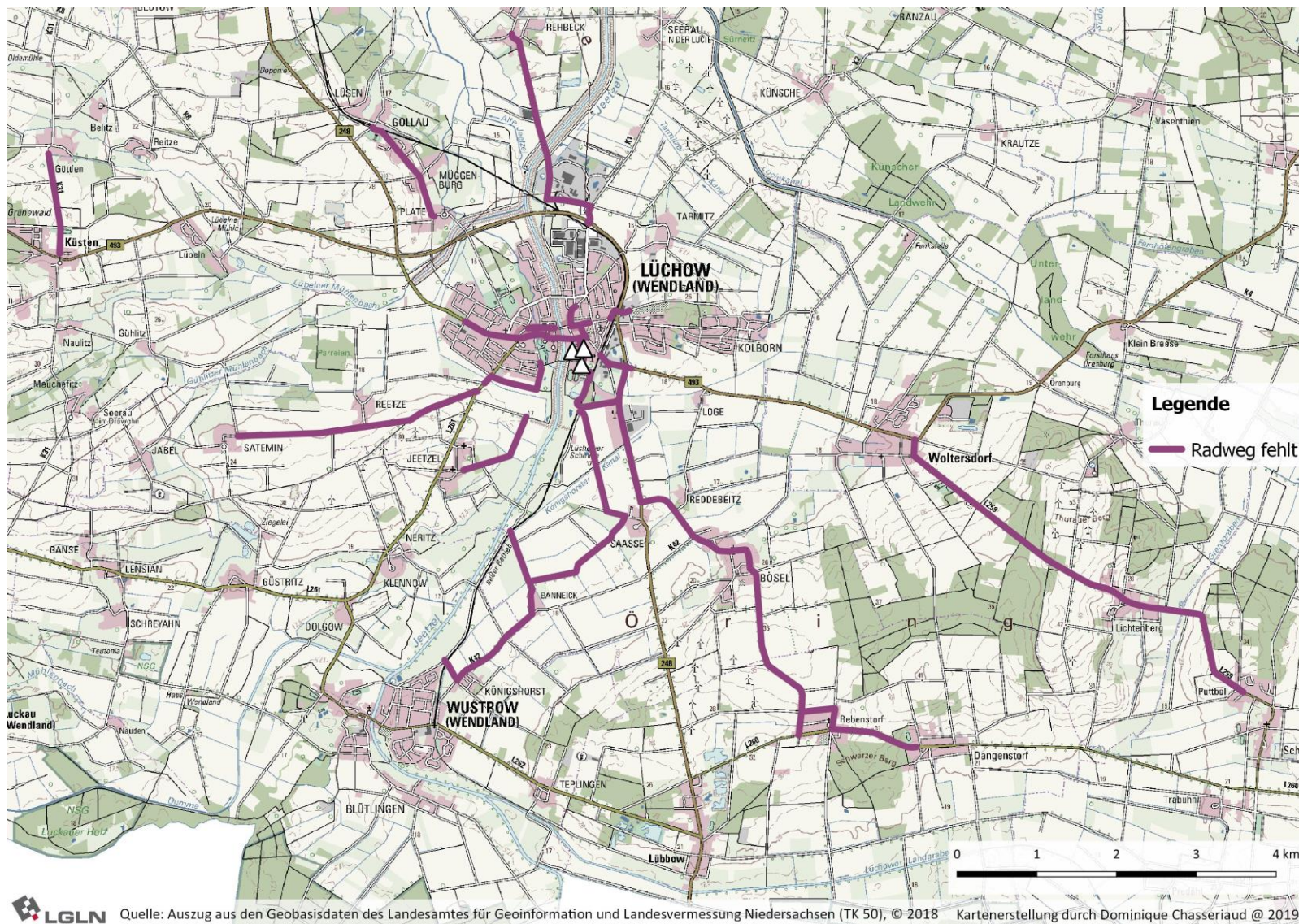


Abb. 15: Lüchow - Wege in schlechtem baulichen Zustand

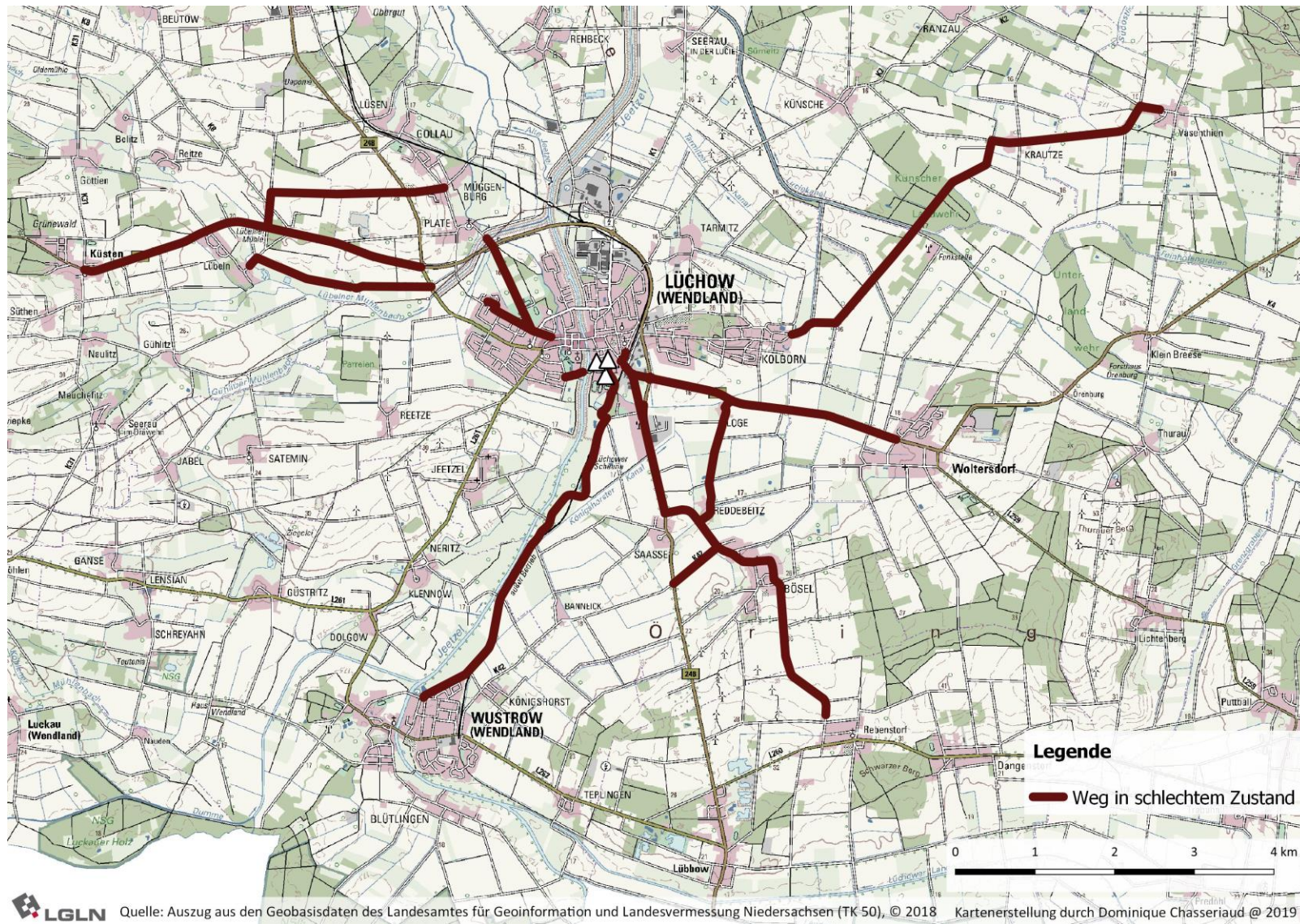


Abb. 16: Lüchow - Wege zu schmal



Abb. 17: Lüchow - verschmutzte Wege

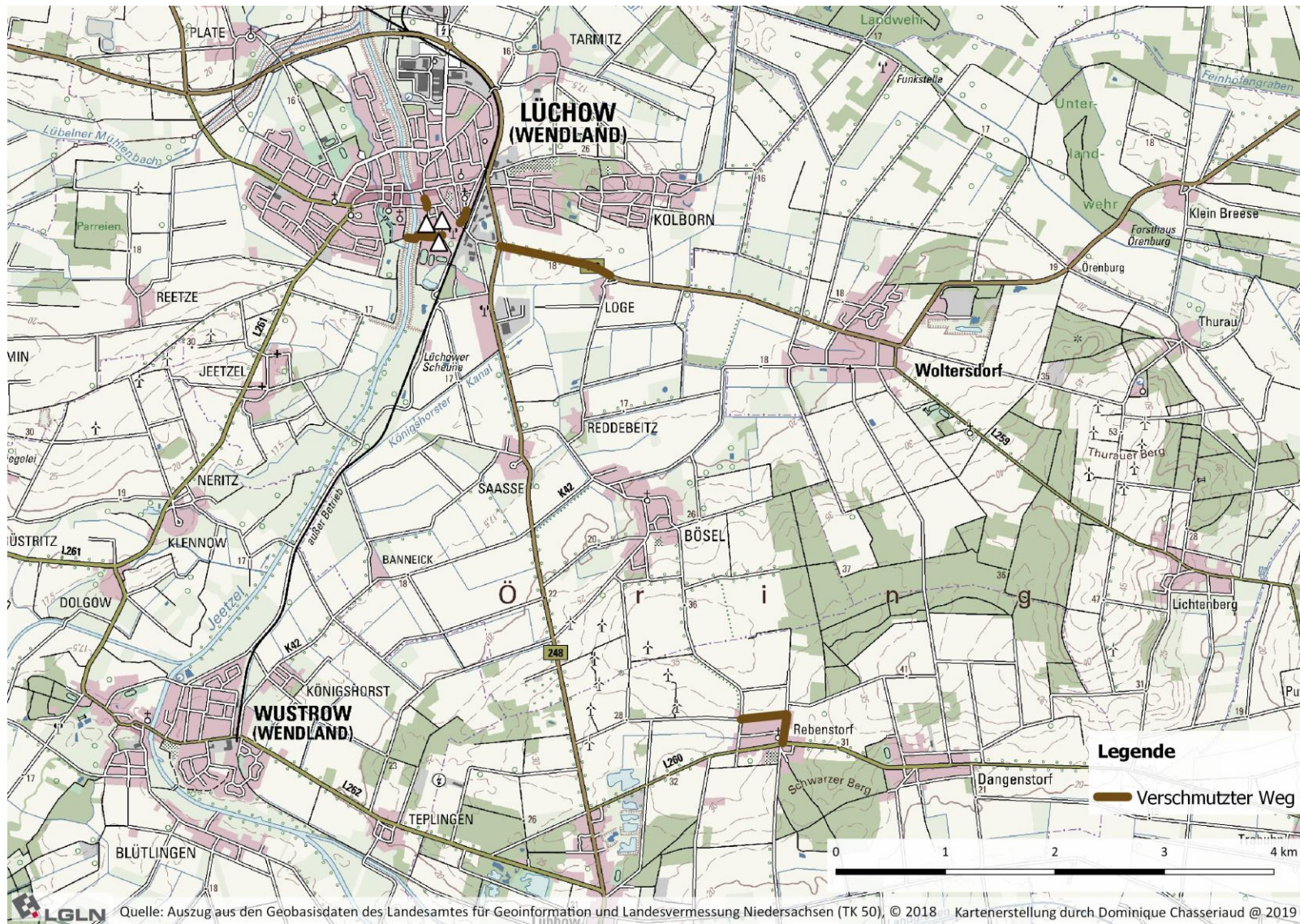


Abb. 18: Lüchow – fehlender Winterdienst

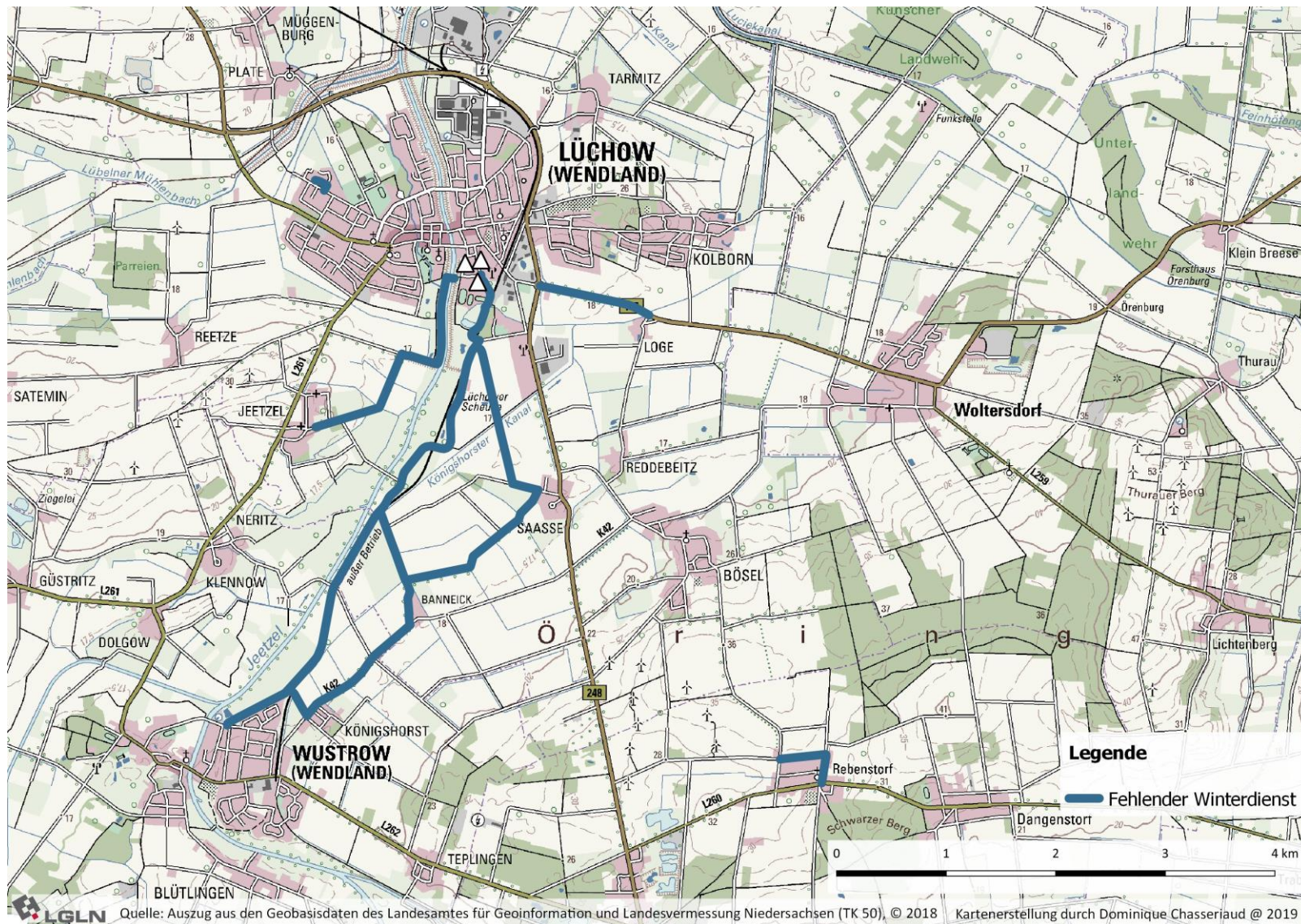


Abb. 19: Lüchow - mangelnde Beleuchtung

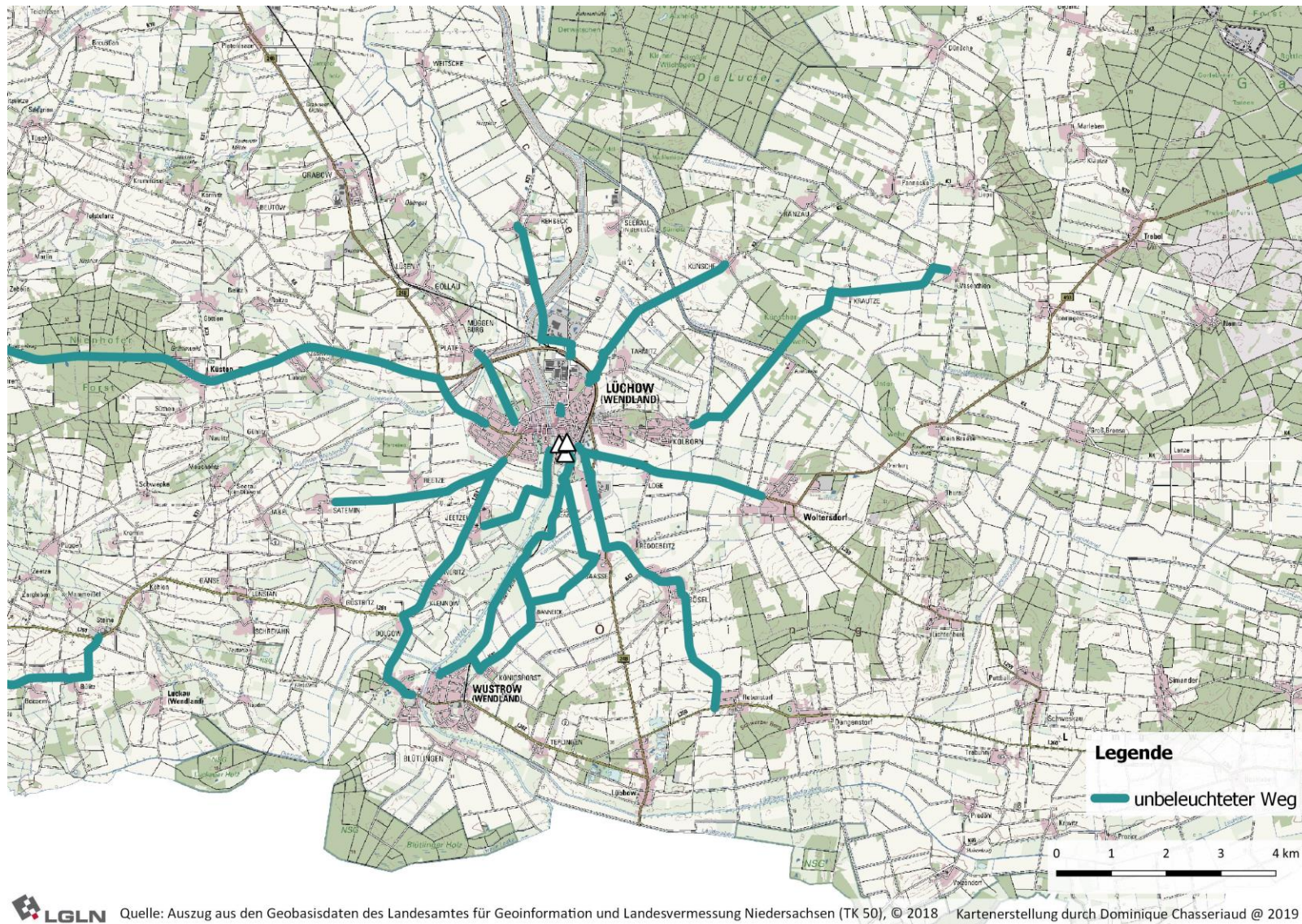


Abb. 20: Lüchow - Probleme durch parkende Autos

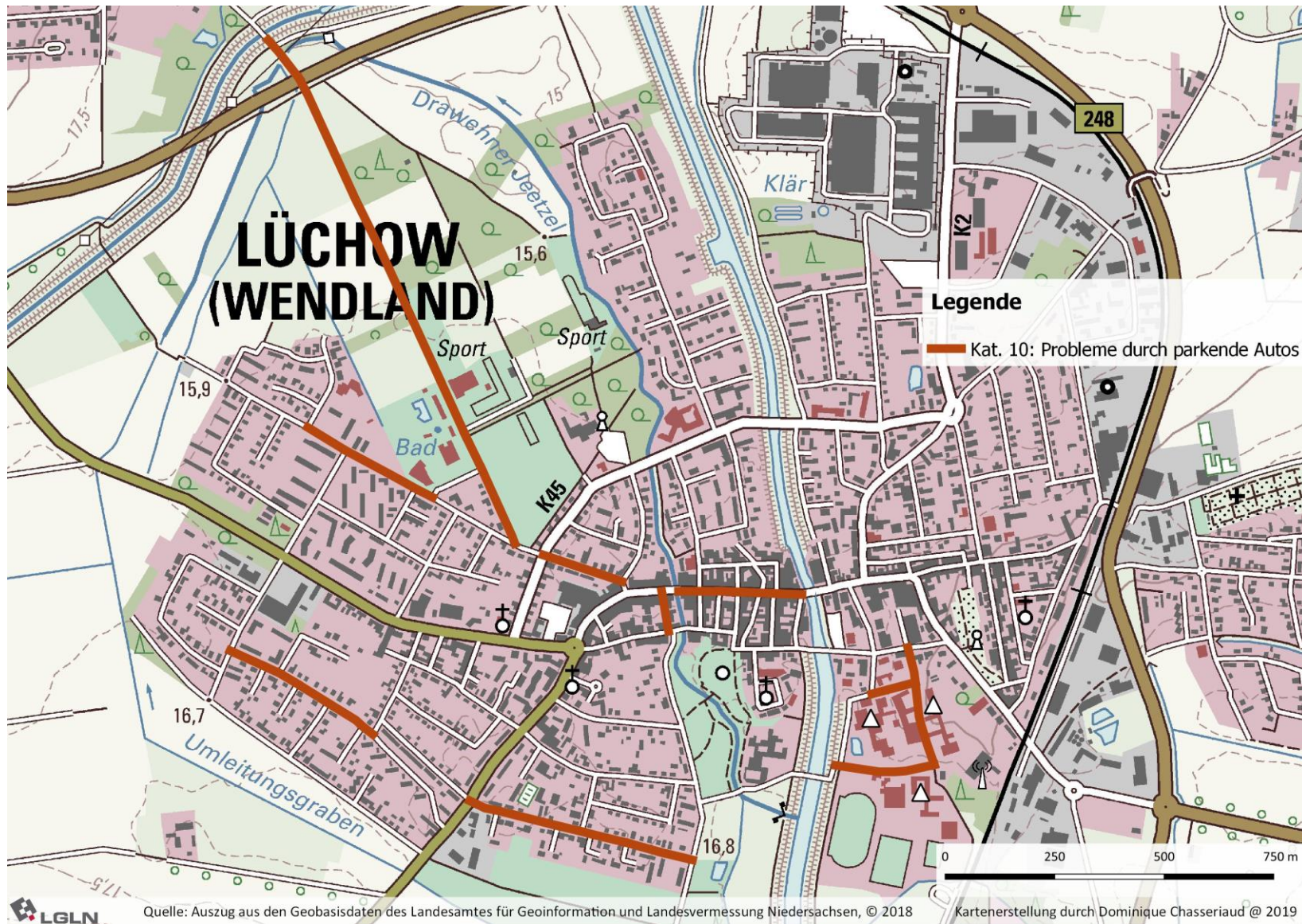


Abb. 21: Dannenberg Umgebung - Problemstellen und Anzahl Radfahrende

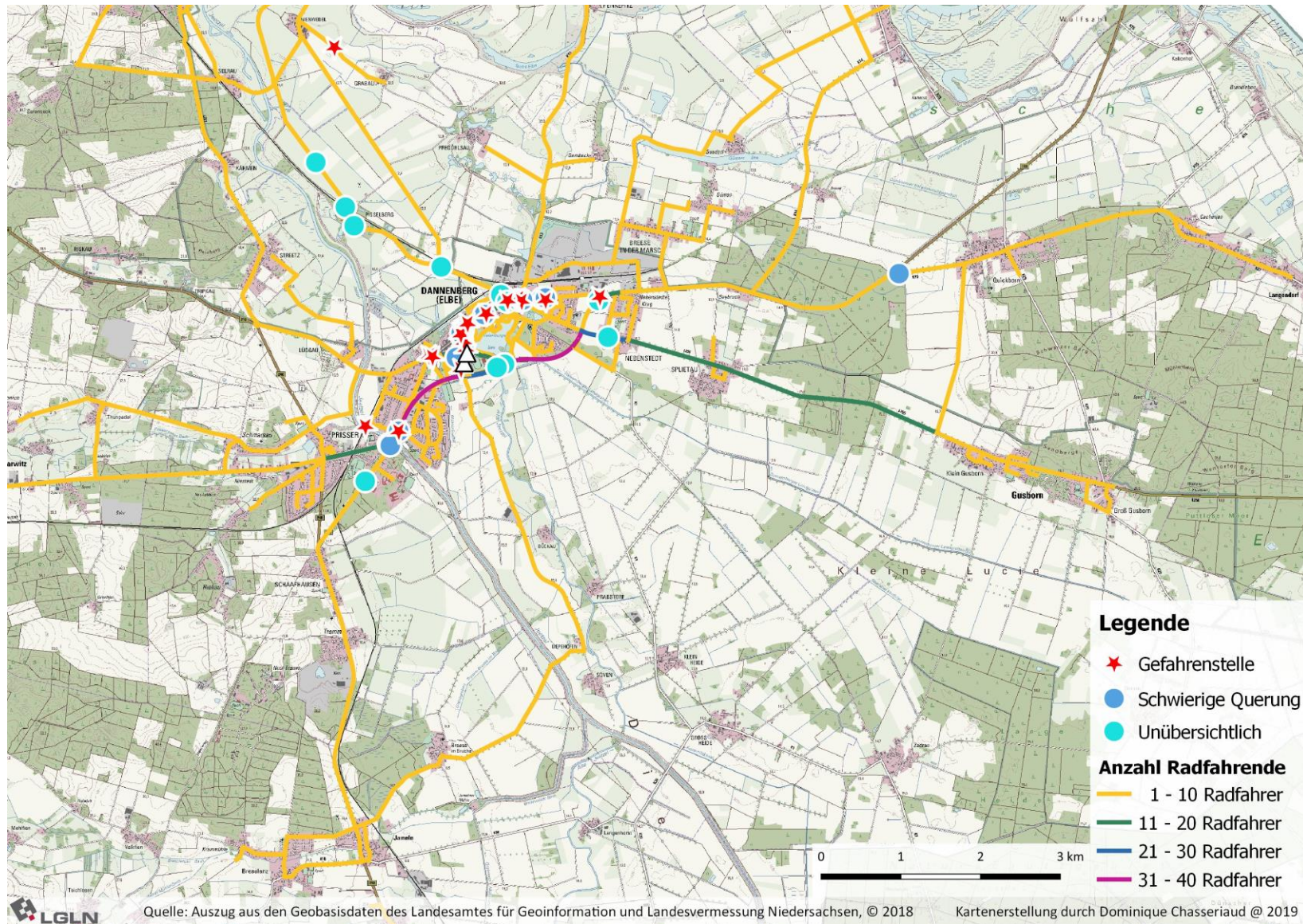


Abb. 22: Dannenberg – fehlende Radwege

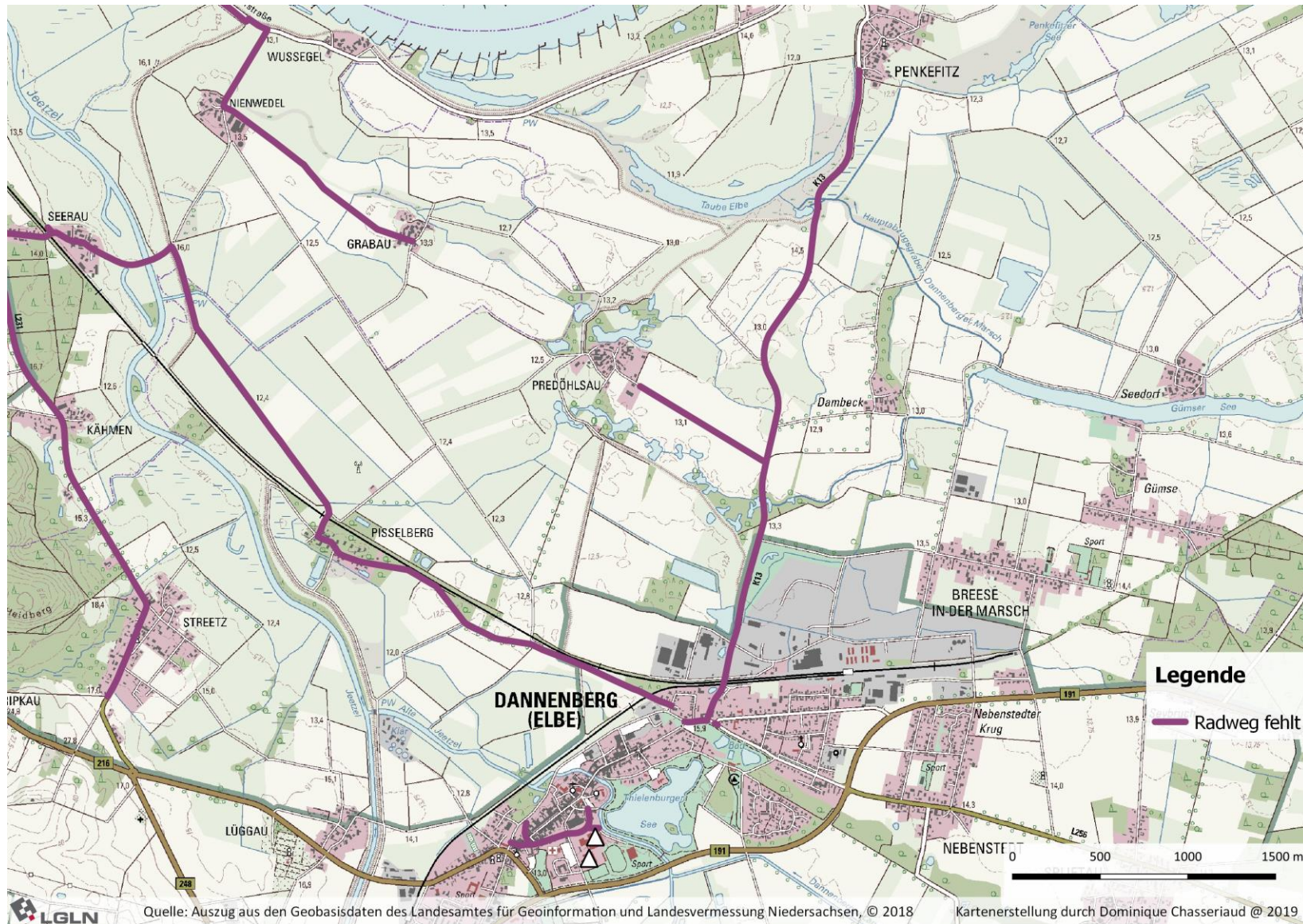


Abb. 23: Dannenberg - Weg zu schmal

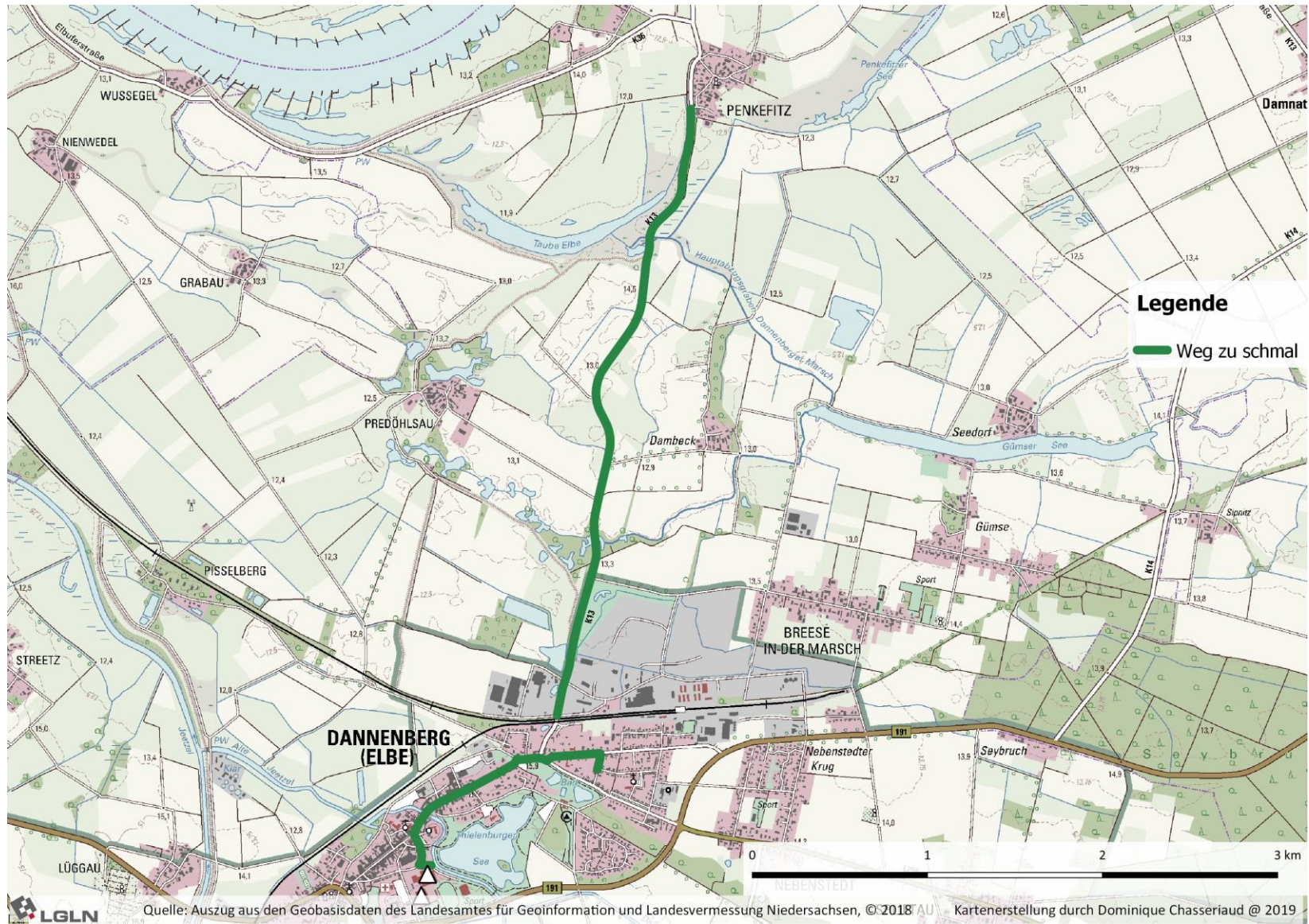


Abb. 24: Dannenberg - Weg in schlechtem baulichen Zustand

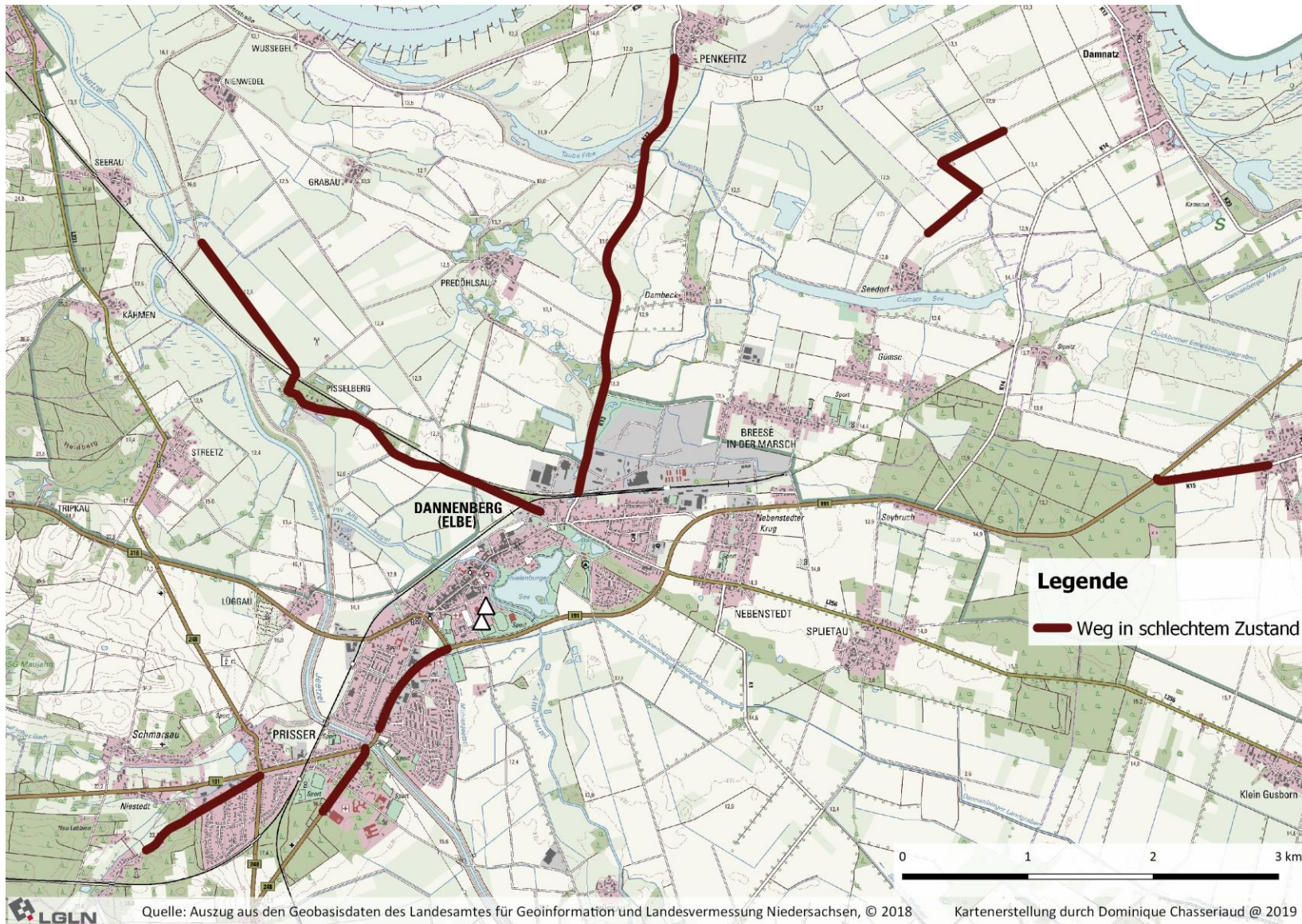


Abb. 25: Dannenberg - Weg verschmutzt

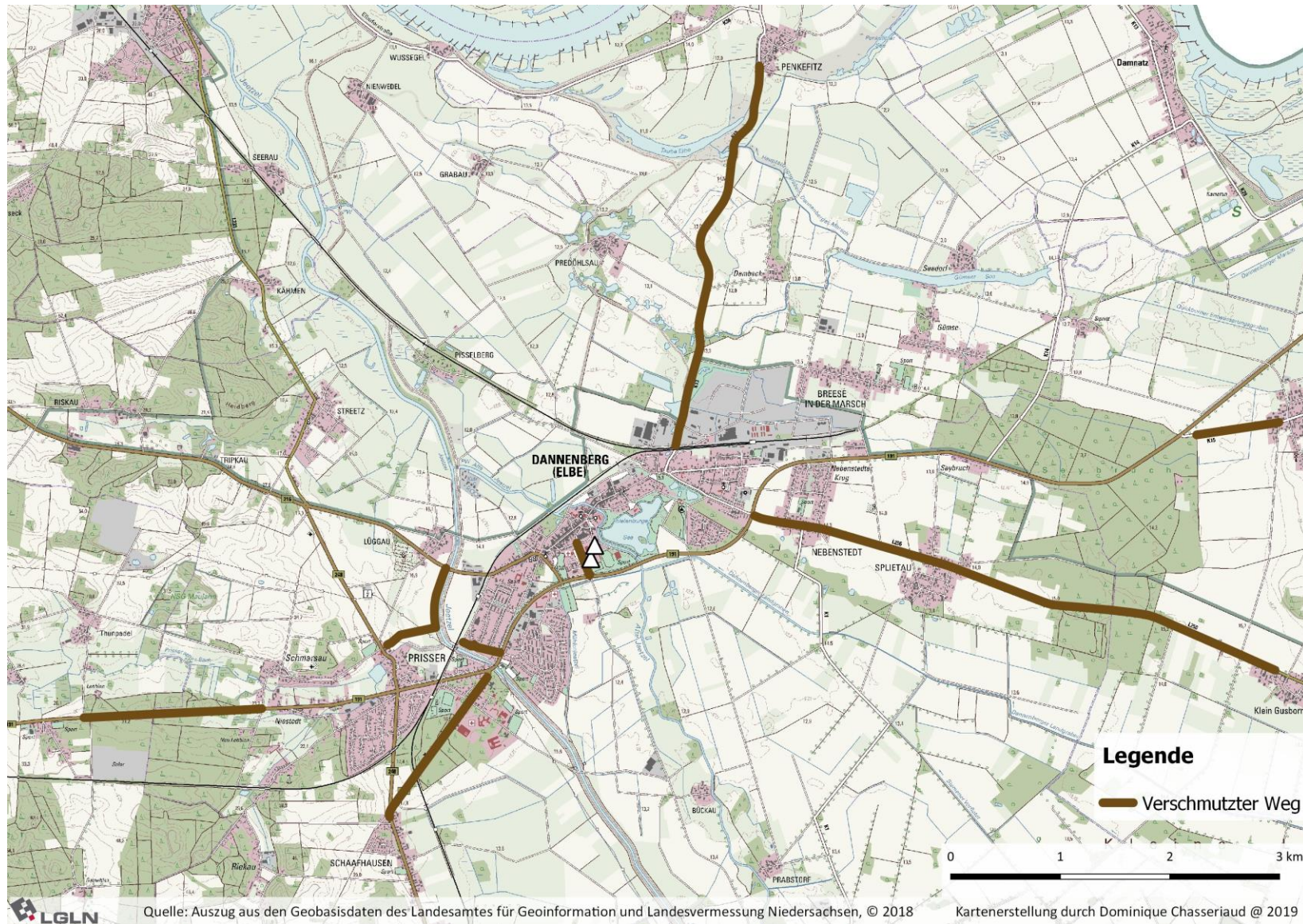


Abb. 26: Dannenberg - Winterdienst fehlt

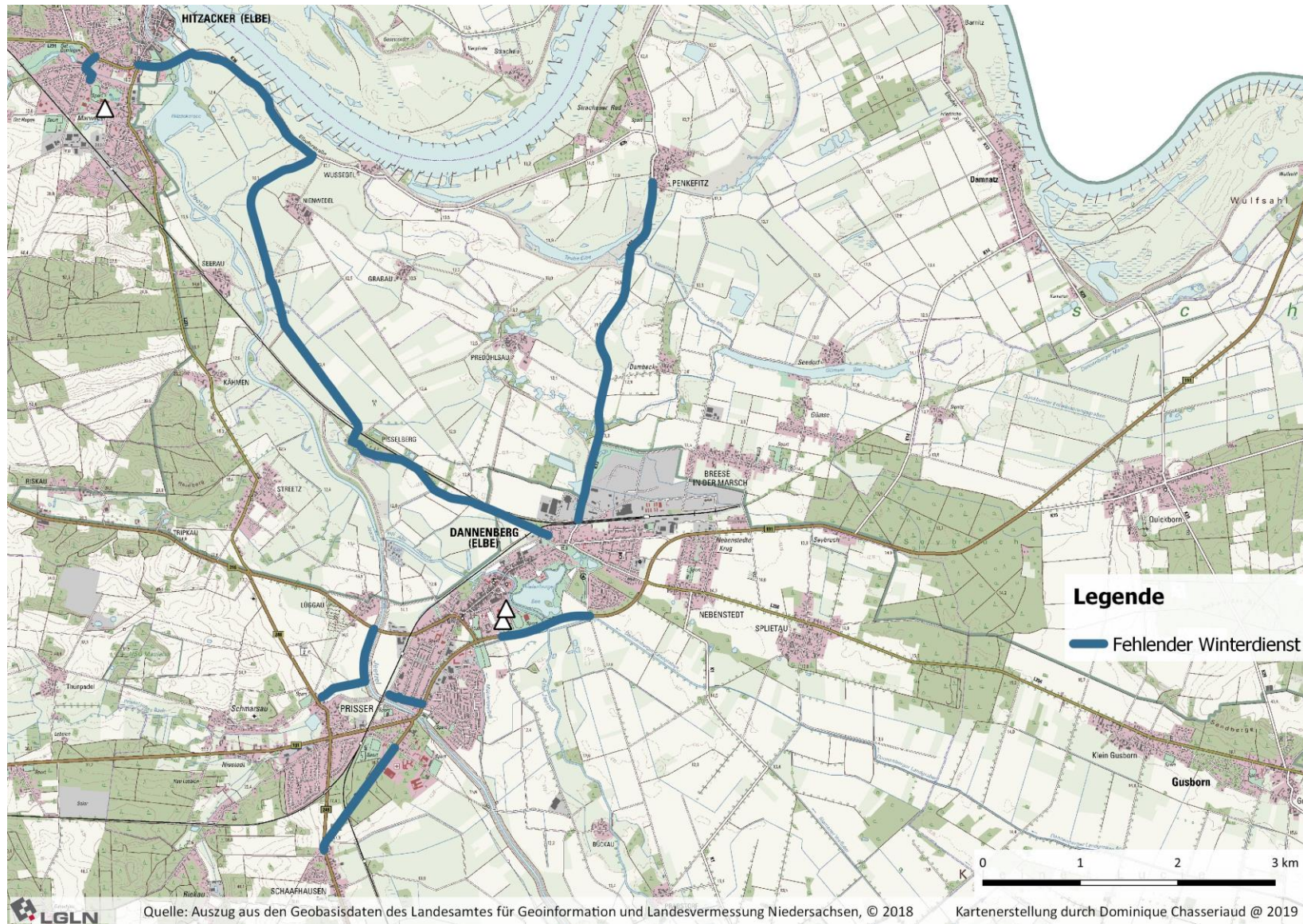


Abb. 27: Dannenberg - Beleuchtung gewünscht

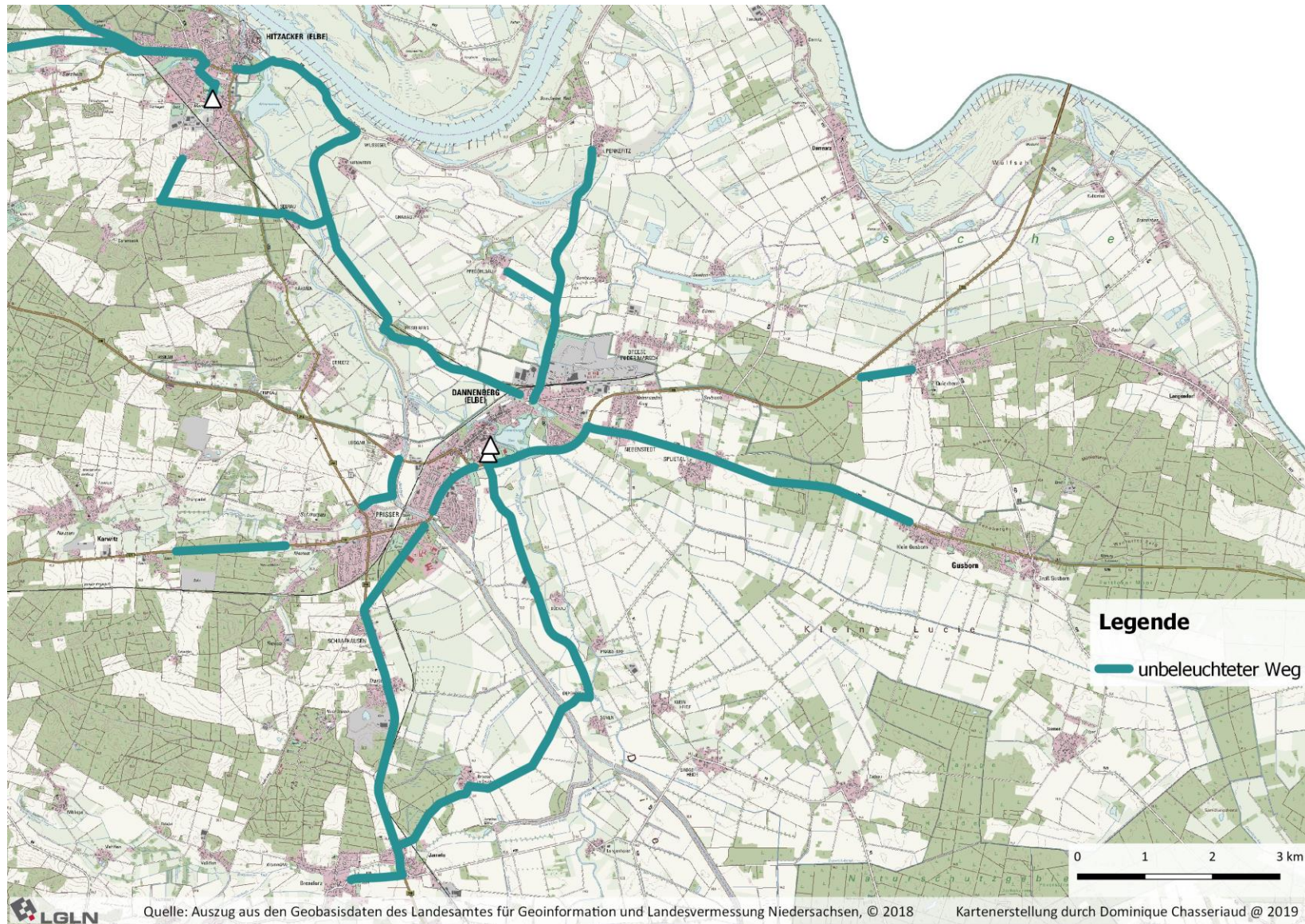


Abb. 28: Hitzacker Umgebung - Problemstellen und Anzahl Radfahrende

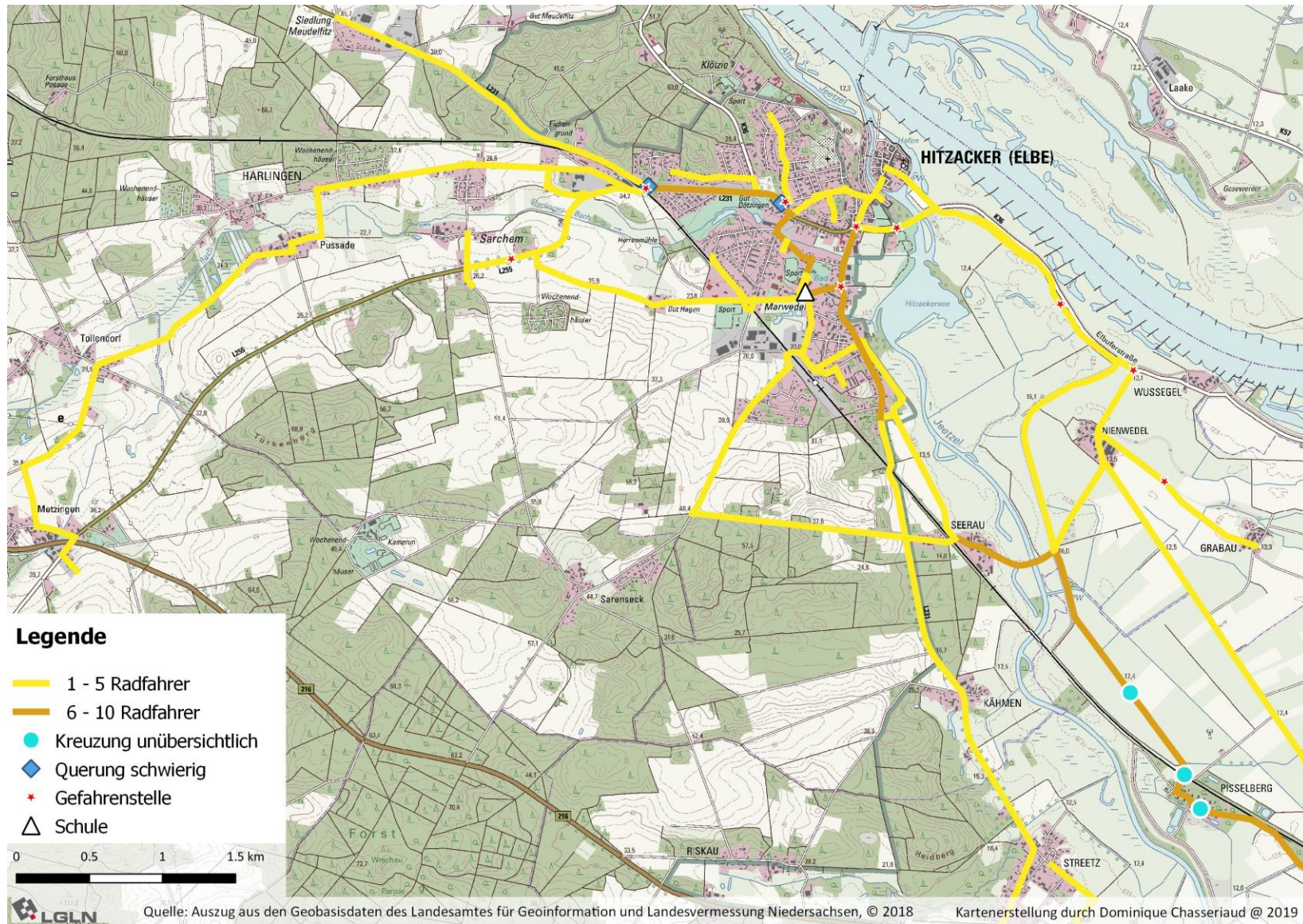


Abb. 29: Hitzacker - fehlende Radwege

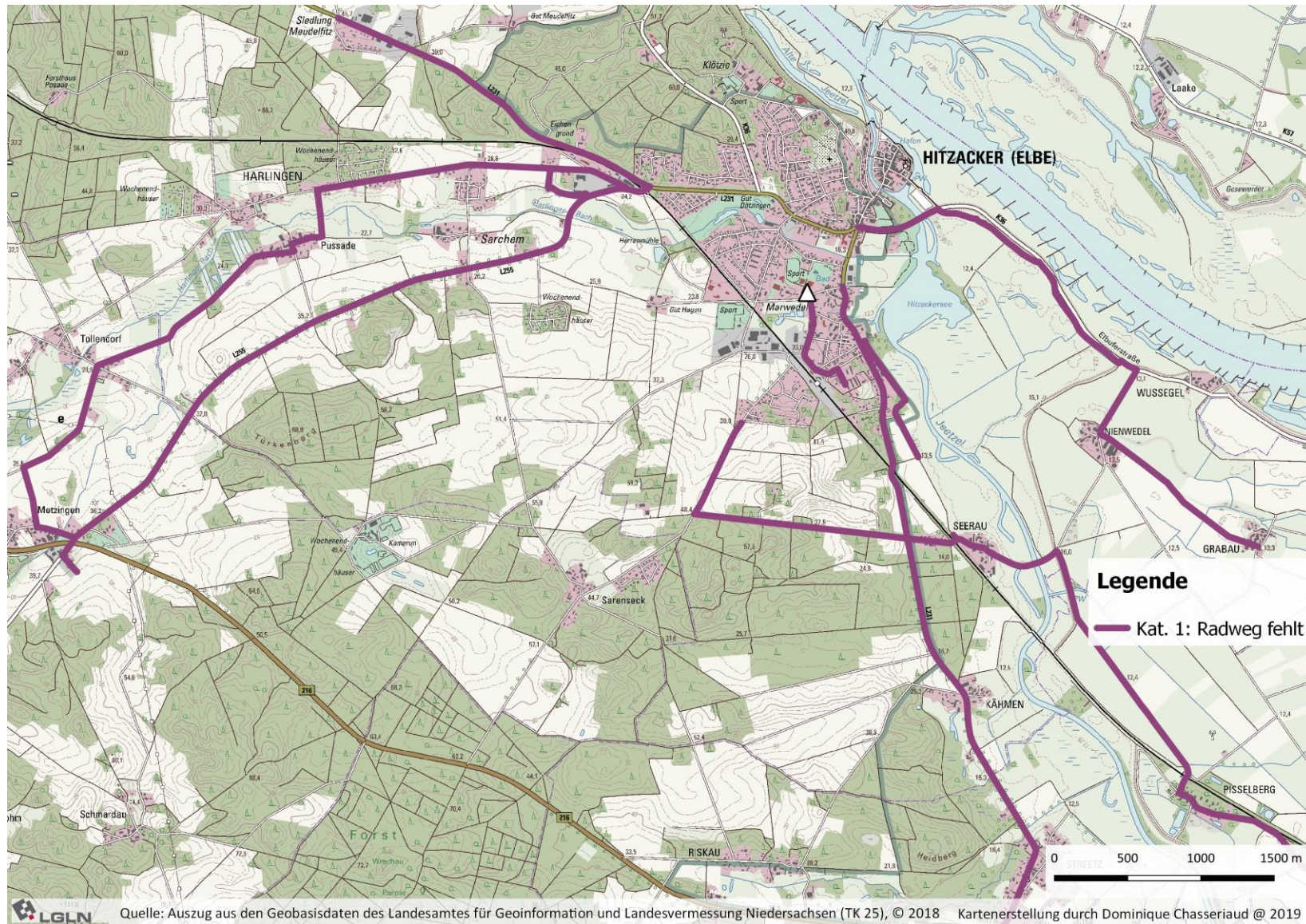


Abb. 30: Hitzacker - Wege in schlechtem baulichen Zustand, sowie verschmutzte Wege

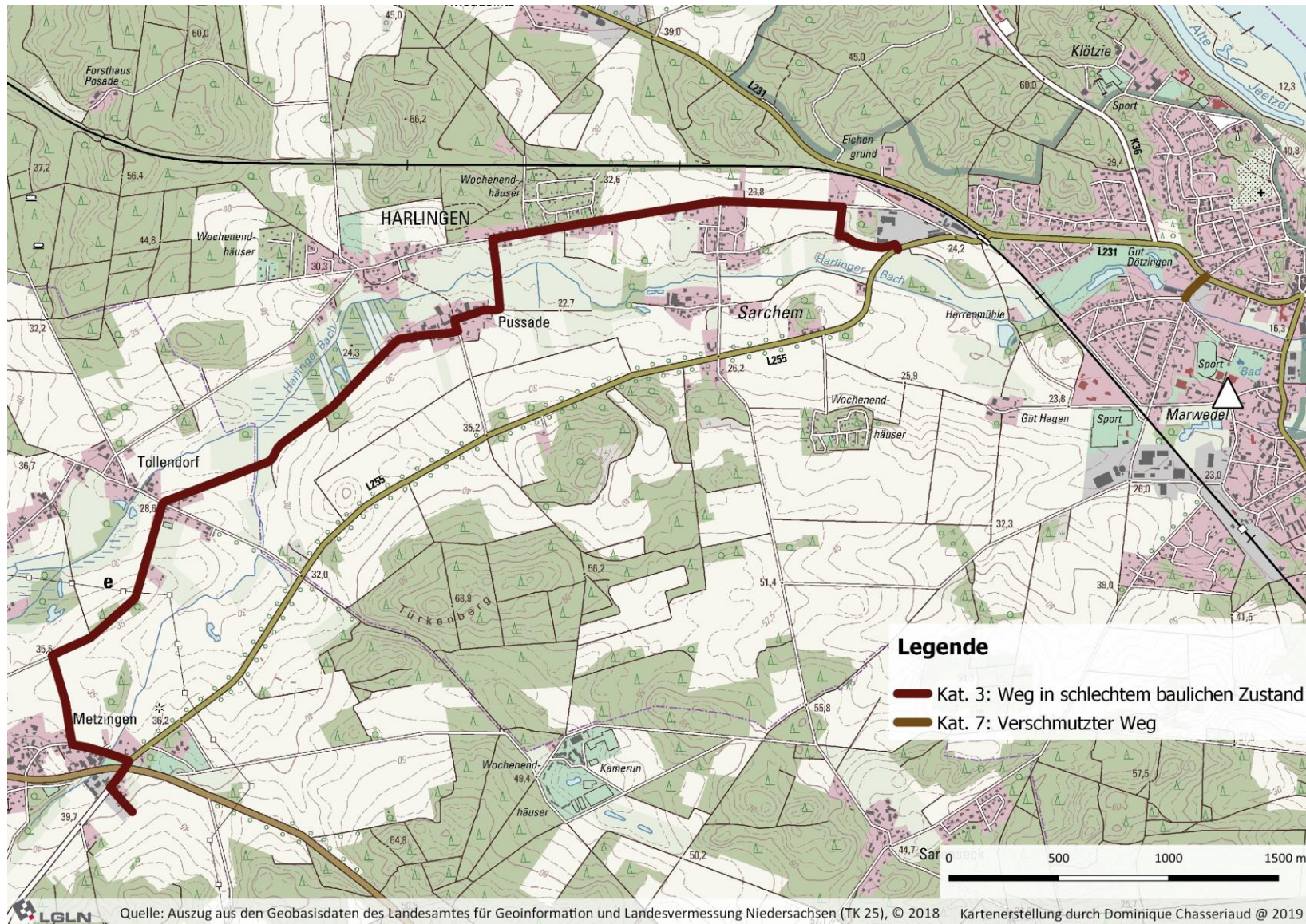


Abb. 31: Hitzacker - fehlender Winterdienst

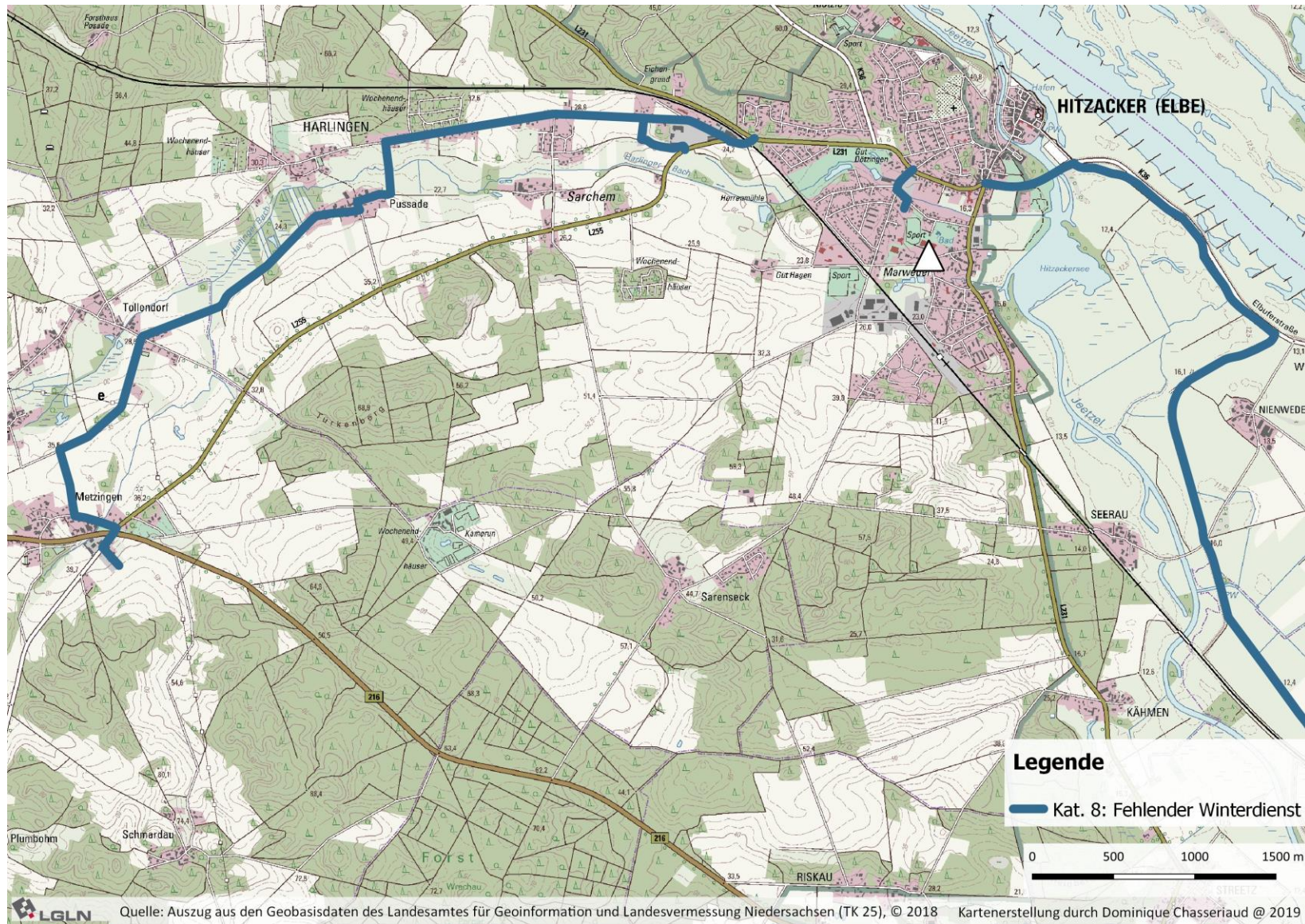


Abb. 32: Hitzacker - unbeleuchteter Weg

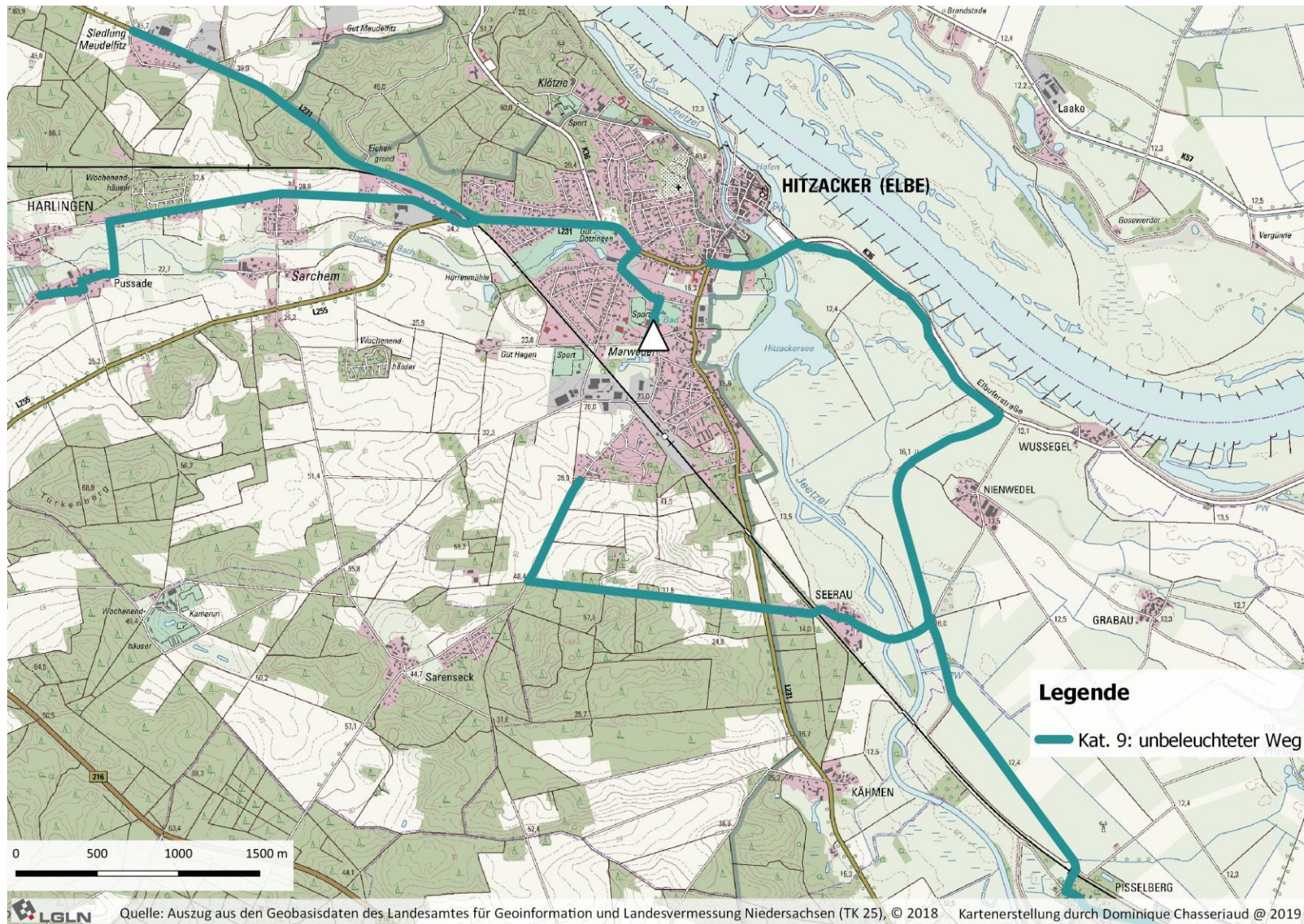


Abb. 33: Gartow Umgebung - Problemstellen und Anzahl Radfahrende

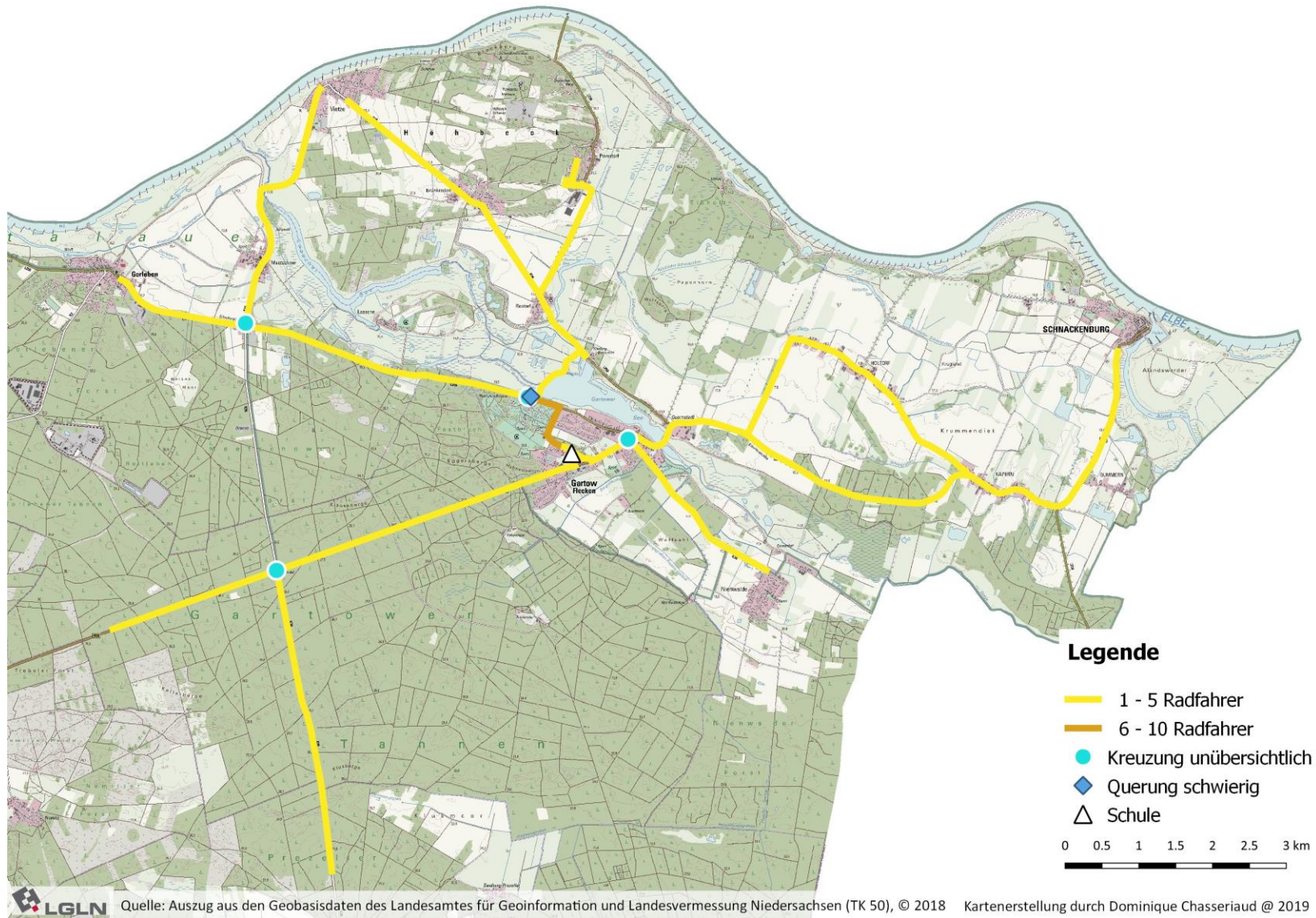


Abb. 34: Gartow - fehlende Radwege

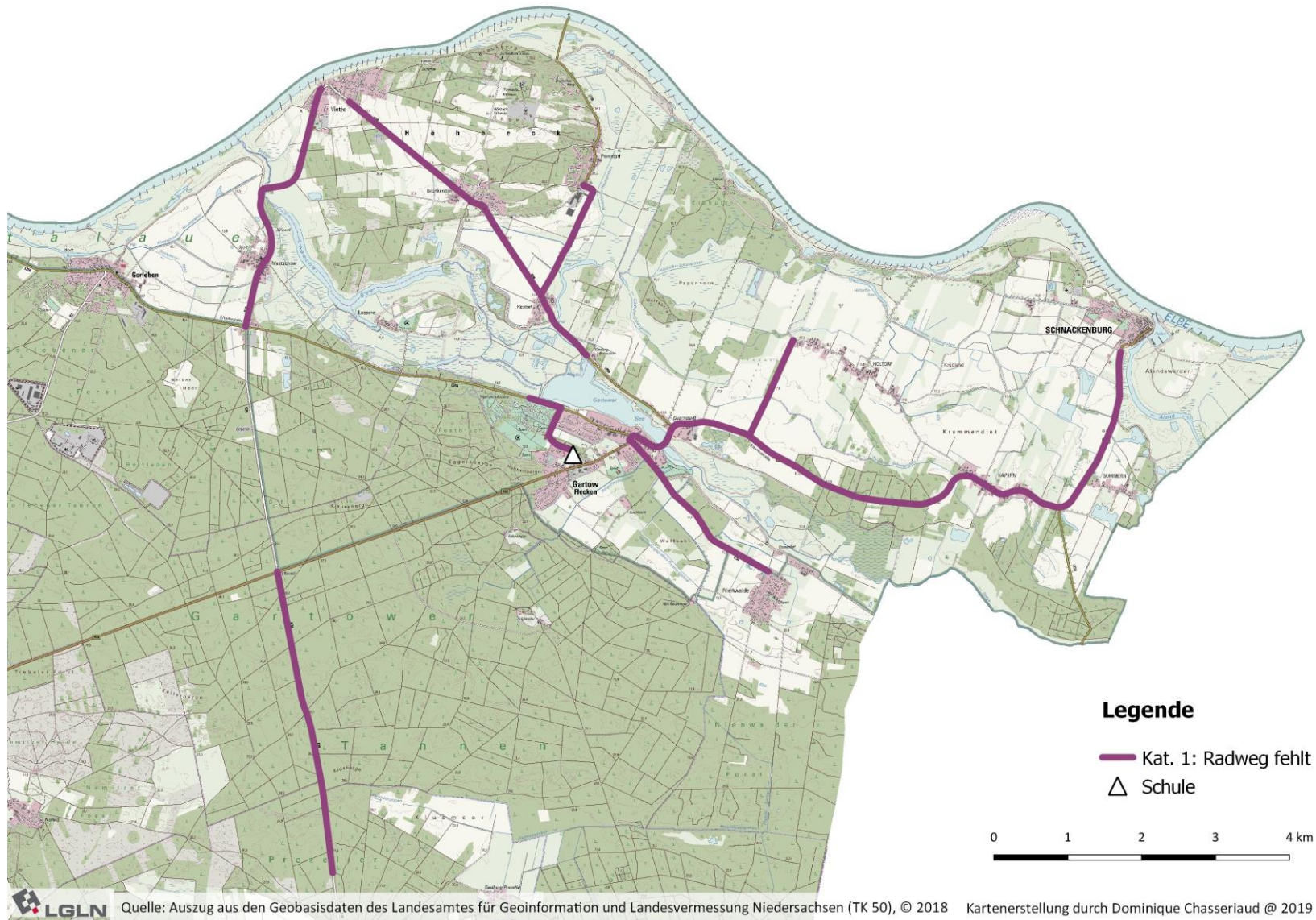


Abb. 35: Gartow - Weg in schlechtem baulichen Zustand

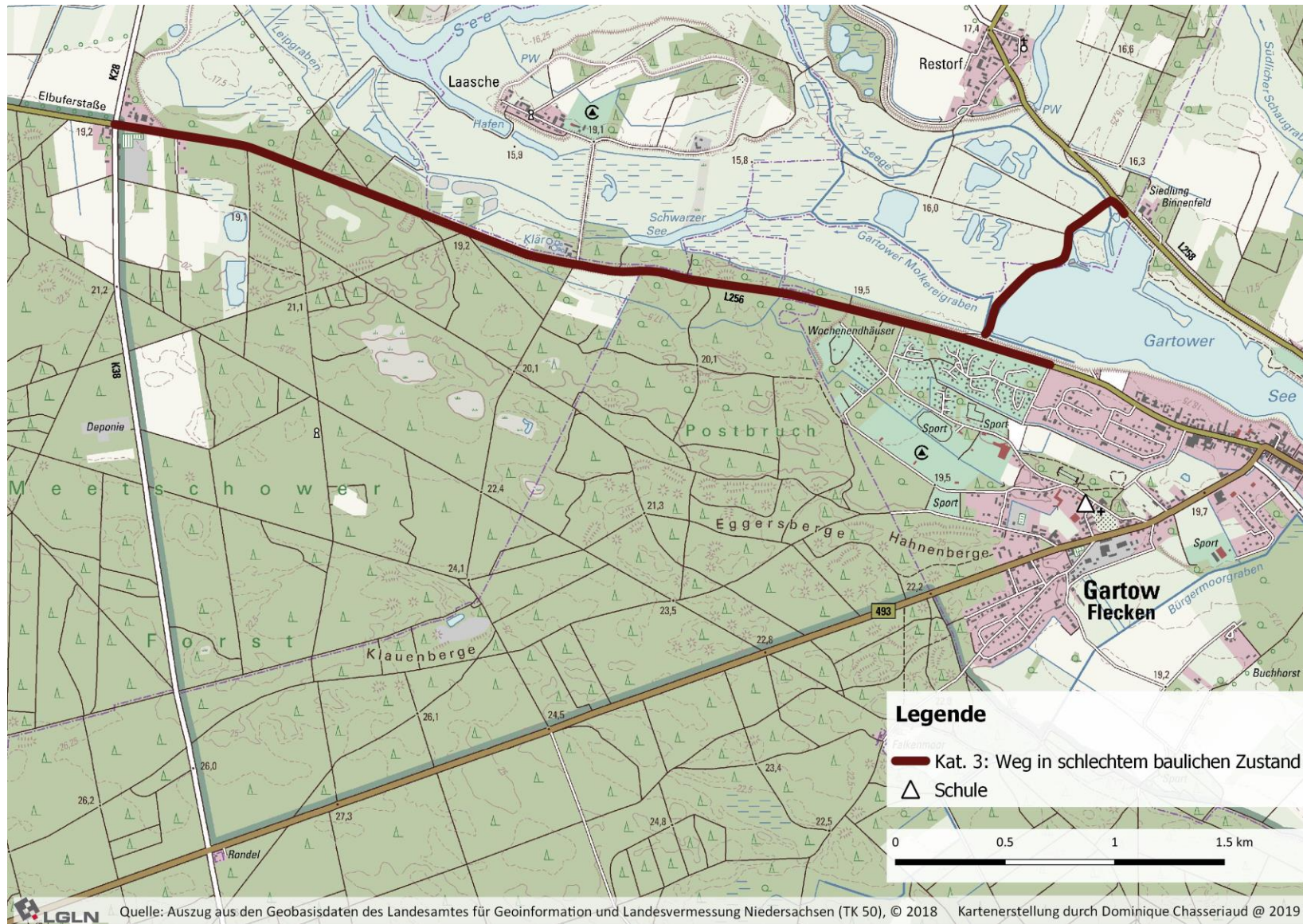


Abb. 36: Gartow - Verschmutzte Wege, sowie fehlender Winterdienst

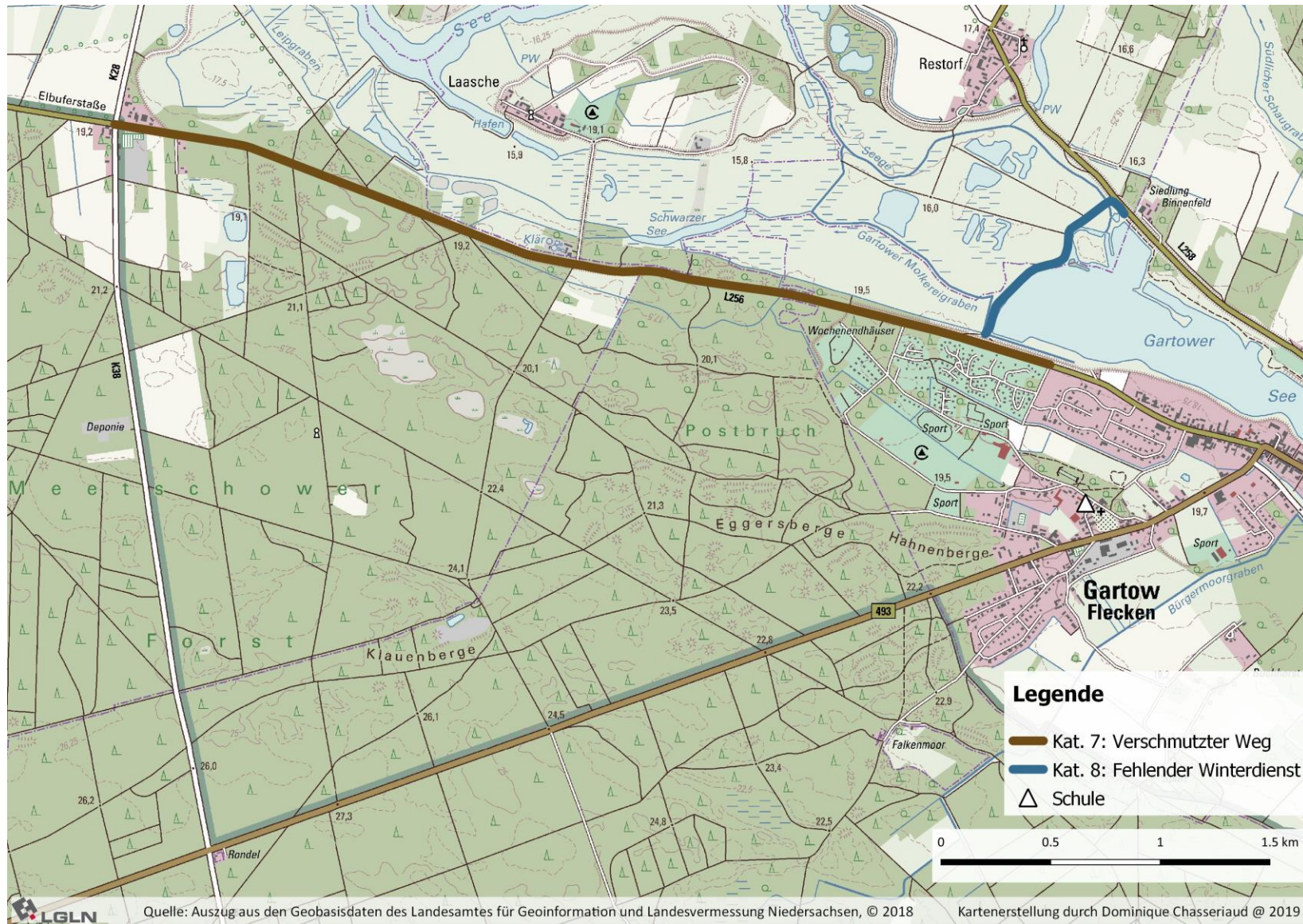


Abb. 37: Gartow - unbeleuchtete Wege

