

m

regionales mobilitätskonzept: radverkehr



Das vorliegende Konzept beruht auf dem Grundsatzbeschluss zur kooperativen Regionalentwicklung. Die Mitgliederversammlung hat den Grundsatzbeschluss im Dezember 2015 einstimmig verabschiedet. Im Handlungsfeld Daseinsvorsorge ist dort das Ziel „Region der guten Wege – Erreichbarkeit für alle“ formuliert worden.

Grundlage für diese Kurzfassung ist das Gutachten „Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr“ mit einem Erläuterungsbericht, einem Anhang mit Karten und einem Anhang „Maßnahmenblätter“. Diese Unterlagen sind auf der Internetseite www.kommunalverbund.de eingestellt.

Wir bedanken uns herzlich bei der Gruppe, die das Regionale Mobilitätskonzept: Radverkehr und die Gutachtenarbeit begleitet hat:

- Senatskanzlei, Bremen
 - Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Bremen
 - Stadt Delmenhorst
 - Gemeinde Ganderkesee
 - Gemeinde Ritterhude
 - Gemeinde Stuhr
 - Samtgem. Thedinghausen
 - Stadt Verden
 - Gemeinde Weyhe
 - Nieders. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), stellvertretend Geschäftsbereich Oldenburg
 - Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)
- und für die benachbarten Ergänzungsräume:
- Stadt Oldenburg
 - Zweckverband Naturpark Wildeshauser Geest
 - Landkreis Verden

Impressum

Herausgeber Kommunalverbund Niedersachsen / Bremen e.V.
Delmegarten 9, 27749 Delmenhorst
Telefon +49 (4221) 98124-0
info@kommunalverbund.de | www.kommunalverbund.de

Kontakt Geschäftsführerin Susanne Krebs

Verkehrsplanerische Bearbeitung des Projektes in der Geschäftsstelle:
M.Sc. Nina Hippel (bis Juni 2019)
M.A. Lennart Kersting (ab Oktober 2019)

Stand August 2020
Zur Vorbereitung der Beschlussfassung in der Mitgliederversammlung im Dezember 2020.

Quellen Wenn nicht anders angegeben, stammen die im Folgenden genannten Daten aus dem Gutachterbericht (ggf. aktualisiert). Die Links zur genannten Fachliteratur sind in der digitalen Version der Kurzfassung hinterlegt. Diese ist auf www.kommunalverbund.de abrufbar.

5 Vorwort

6 1 Das Konzept

Das wollen wir gemeinsam erreichen

10 2 Umsetzung der Inhalte

Was muss berücksichtigt werden?

20 3 Akteure

... und so soll das Ganze funktionieren

22 4 Fazit und Gesamtbeschluss

Die notwendigen Beschlüsse fassen

24 Anlage

Das Projekt „Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr“ wurde gefördert durch:



Mittel der Länder Bremen und Niedersachsen
aus dem Förderfonds der Metropolregion



Mittel aus dem Förderfonds des ÖPNV-Aufgaben-
trägers Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/
Niedersachsen



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Mittel aus der Nationalen Klimaschutzinitiative
des Bundes





Vorwort

Mit diesem Dokument legen wir den Städten, Gemeinden und Landkreisen im Kommunalverbund und der Mitgliederversammlung den Entwurf für ein „Regionales Mobilitätskonzept für den Radverkehr“ vor. Anlass ist der Grundsatzbeschluss zur kooperativen Regionalentwicklung, den wir 2015 einstimmig auf den Weg gebracht haben. Mobilität ist dort auf Ebene der Ziele als ein für die Region wichtiges Thema definiert worden. Unter der Überschrift „Region der guten Wege – Erreichbarkeit für alle“ haben wir seinerzeit festgehalten:

„Die Angebote und Einrichtungen in einer Gemeinde müssen für alle Menschen gut erreichbar sein, unabhängig vom Alter oder dem eigenen Auto. Öffentlicher Nahverkehr, in kleineren Orten auch mit Bürgerbussen, gut ausgebaut und sichere regionale Radwegeverbindungen und die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel sollen dafür sorgen, dass alle mobil bleiben.“

Gut ausgebaut und sichere regionale Wege – dazu wollen wir mit diesem regionalen Mobilitätskonzept für den Radverkehr einen Beitrag leisten. Damit gibt es für unsere Region mit über einer Million Menschen erstmalig ein gemeindegrenzenübergreifendes Konzept für den Alltagsradverkehr. Ob tägliche Wege zur Arbeit oder Ausbildung, ob zum Einkaufen, um Freunde zu treffen oder einfach eine kleine Feierabendrunde zu drehen – unsere Region und unsere Städte und Gemeinden gewinnen durch guten Radverkehr.

Bis ein solches regionales Radnetz Wirklichkeit ist, gibt es viel zu tun. Bekannte Beispiele für wirklich gute Radnetze – Kopenhagen als städtisches Beispiel oder die Niederlande generell – sind das Ergebnis langer und konsequenter Verkehrsplanung. Gleichzeitig gilt aber auch: wo gemeinsam angepackt wird, bewegt sich etwas. Der Radschnellweg RS1 im Ruhrgebiet oder die Nordbahntrasse in Wuppertal zeigen das eindrucksvoll. Mit unserem Konzept, mit gemeinsamen Zielen und einem Vorschlag für eine Prioritätensetzung leisten wir in und mit den Fahrradländern Bremen und Niedersachsen Schritt für Schritt einen Beitrag für mehr Verkehrssicherheit, Klimaschutz und Lebensqualität.



Suse Laue,
Vorsitzende



Susanne Krebs,
Geschäftsführerin

1

das konzept

Das wollen wir gemeinsam erreichen.

In der Region Bremen soll Radfahren sicher und attraktiv werden: Radverkehr soll als gleichberechtigte Verkehrsart einen Beitrag zu einer zukunftsfähigen und klimafreundlichen Mobilität leisten.

Wir wollen schrittweise Lösungen für verschiedene Bedürfnisse im Radverkehr schaffen: für den schnellen und den langsameren Radverkehr, für Personenfahrten und für den Lastentransport.

Dazu haben wir in Zusammenarbeit von Städten und Gemeinden, in Kooperation mit dem ZVBN und der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) und gestützt auf ein fachplanerisches Gutachten ein Konzept erarbeitet.

Was gehört dazu?

Das Netz

Wir legen als Ergebnis der gemeinsamen Arbeit ein Konzept für ein regionales Netz für den Alltagsradverkehr vor. Unter Alltagsradverkehr verstehen wir Fahrten zur Ausbildung, zur Arbeit, zum Einkaufen oder zur Naherholung, auch die kleine Feierabendtour gehört dazu. Der touristische Radverkehr nutzt einen Teil dieses Alltagsradnetzes selbstverständlich mit. Die kommunalen Radverkehrsnetze dienen als Basis und Verknüpfung zum entwickelten regionalen Netz.

Dieses Netz ist in sich hierarchisch gestuft: Strecken zwischen den Städten und Gemeinden werden als Verbindungen erster Ordnung, Ergänzungen im Netz als Verbindungen zweiter Ordnung eingestuft und entwickelt. Für die stärksten Verkehrsbeziehungen im Radverkehr sollen Rad-schnellverbindungen geschaffen werden. Dieses Netz ist baulastträgerübergreifend konzipiert und insofern in der Region Bremen ein Novum.

Gemeinsame Qualitätsstandards

Verkehr macht nicht an Verwaltungsgrenzen halt. Gemeinsame Qualitätsstandards für den Radverkehr – für die Wegeverbindungen, für das Abstellen von Fahrrädern (den ruhenden Verkehr) und für Umstiegsmöglichkeiten, z.B. zu Bus und Bahn – sorgen in der Umsetzung für ein vom Start bis zum Zielpunkt durchgehend gut erkennbares und nutzbares Angebot. Gute Abstellanlagen gehören dazu. Was für den Autoverkehr selbstverständlich ist, muss nun für den Radverkehr umgesetzt werden.

Gut funktionierende Umstiegsmöglichkeiten

Radverkehr bietet auf bestimmten Distanzen Reisezeitvorteile – im Vergleich zum Fußverkehr, zum Pkw und auch zum ÖPNV. Im Stadtverkehr ist man mit dem „Normal-

fahrrad“ bis zu einer Distanz von 4,5 km, mit dem Pedelec sogar bis zu einer Strecke von 8,5 km schneller als mit den anderen Verkehrsträgern unterwegs (Quelle: [Umweltbundesamt 2014](#)). Etwa 55 % aller zurückgelegten Wege in der Region Bremen liegen unter 5 km, 71 % unter 10 km (Quelle: eigene Berechnungen, [MiD 2017](#)) – dies entspricht in etwa dem bundesdeutschen Durchschnitt (Quelle: [MiD 2017](#)). Wo die Wege weiter sind, bietet sich die Kombination des Fahrrads mit anderen Verkehrsmitteln an – mit Bus und Bahn, mit Carsharing oder auch mit Mitfahrgelegenheiten. So wird die Erreichbarkeit von Zielen – ob Arbeitsplatz, Freizeitziel oder Einkaufsort – genauso verbessert wie die Erschließung von Orten, in denen die Haltestellen dünner gesät sind. Mehr Menschen werden so unabhängig vom eigenen Auto. Mobilitätsstationen sollen den Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern verbessern helfen.

Reisezeitvorteile verschiedener Verkehrsträger im Stadtverkehr

Quelle:
Umweltbundesamt,
Expertenschätzung,
Juli 2014;
eigene Darstellung
in Anlehnung an:
Umweltbundesamt.

Hinweis:
Es wurden Zu- und
Abgangszeiten zum
jeweiligen Verkehrs-
mittel definiert
(Schnittpunkt mit
der y-Achse).

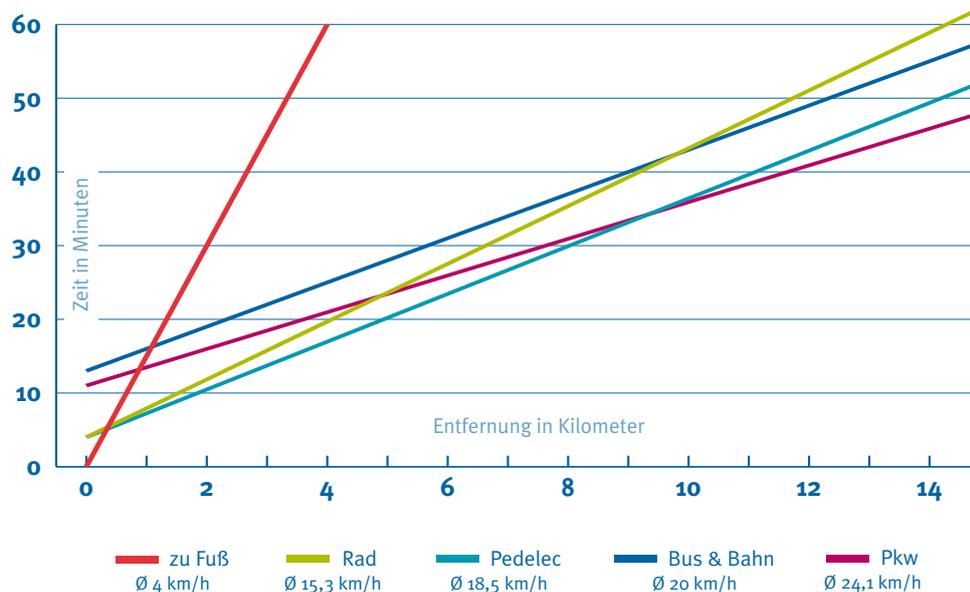


Foto: ZVBN
Einfacher Umstieg vom Rad in den Zug am Bahnhof Barrien.



Tipp Förderung von Mobilitätsstationen/ Umstiegshaltestellen

Der Bau und Ausbau von Umsteigeanlagen mit Park- oder Halteplätzen und von Fahrradstationen, die der Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrs dienen, ist nach § 2 des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes förderfähig. Verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsstationen und Radabstellanlagen sind außerdem über die so genannte Kommunalrichtlinie förderfähig.

Planungshilfen für Mobilitätsstationen finden Sie z. B. beim [Zukunftsnetz Mobilität \(2015\)](#) in Nordrhein-Westfalen oder der [KielRegion \(2020\)](#).

Eine Mobilitätsstation verbindet verschiedene Mobilitätsangebote übersichtlich an einem Standort. Beispielsweise halten Bus und Bahn an einem Bahnsteig direkt gegenüber; Fahrradabstellplätze sind in Sichtweite untergebracht. Ergänzend gibt es bei Bedarf Angebote wie Carsharing oder Leihräder. So wird das Umsteigen erleichtert – oder das „intermodale Verkehrsverhalten“ unterstützt.

Beiträge zum Klimaschutz

Radverkehr ist ein Beitrag zum Klimaschutz. 2017 entfallen bundesweit knapp über 20 % der CO₂-Emissionen auf den Bereich Transport/Verkehr (Quelle: Umweltbundesamt 2019). In der Region Bremen ist die Mobilität im Jahr 2016 für rund 1 Mio. Tonnen CO₂ verantwortlich, davon entfallen auf Pkw ca. 90 %.

Im Gutachterbericht wurde das Szenario „Pionier“ entwickelt, das von einem starken Anstieg der mit dem Fahrrad zurückgelegten Strecke ausgeht.

Würde dieses Szenario umgesetzt, könnten bis 2050 jährlich 61.000 Tonnen Treibhausgase vermieden werden – und das zusätzlich zur Reduzierung, die durch technische Entwicklungen wie bei Elektroautos eintritt.

Die Bereitschaft, etwas zu unternehmen

Für die Verbesserung des Radverkehrs sind viele Akteure auf unterschiedlichen Ebenen zuständig. Die Mitglieder im Kommunalverbund wollen mithilfe des Regionalen Mobilitätskonzepts: Radverkehr die eigenen Aktivitäten (besser) aufeinander abstimmen und andere Zuständige auf dieser Basis auf ihre Mitwirkung und Unterstützung ansprechen.

Gemeinsame Prioritätensetzung

Viele Beteiligte bei einem erstmals vorgelegten gemeinsamen Konzept: selbst eine konsequente Umsetzung wird einige Zeit beanspruchen. Deswegen ist die gemeinsame Orientierung an den empfohlenen Prioritäten wichtig. Dem Gutachten liegt ein Zeitraum von 15 Jahren zugrunde.

Eine kontinuierliche Zusammenarbeit

Eine erfolgreiche Umsetzung des Mobilitätskonzepts für den Radverkehr erfordert eine dauerhafte, über kurzfristige Projektförderungen hinausgehende Zusammenarbeit aller Beteiligten.

2

umsetzung der inhalte

Was muss berücksichtig werden?

Maßnahmen im Netz

1. Strecken

Das künftige regionale Alltagsradnetz wird sich aus verschiedenen Komponenten zusammensetzen: aus unabhängigen und straßenbegleitenden Radwegen, aus Fahrradstraßen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen, aus neu gebauten und aus sanierten Abschnitten. Zu den Streckenmaßnahmen gehören für bestimmte Strecken außerdem Markierungen, die Einrichtung einer Beleuchtung und die Festlegung von Reinigungs- und Winterdiensten. Dabei ergänzen sich regionales Netz und kommunale Netze gegenseitig.

Mögliche **Radschnellverbindungen** haben bereits heute eine besondere Bedeutung für den Alltagsradverkehr. Die Hauptzielgruppe für diese Verbindun-

gen liegt vorrangig im Alltagsradverkehr in den dichter besiedelten Bereichen des Verbundraums.

Diese Strecken sollen direkte, durchgängige und nach Möglichkeit bevorrechtigte Verbindungen zum Überwinden größerer Entfernungen im Alltagsradverkehr ermöglichen. Radschnellverbindungen sollen eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 km/h ermöglichen. Im Verbundraum werden folgende Strecken als Radschnellverbindungen empfohlen:

- [Oldenburg –] Delmenhorst – Bremen, mit der Priorität auf dem Abschnitt zwischen Delmenhorst und Bremen,
- Achim – Bremen,
- Lilienthal – Bremen,
- Stuhr – Bremen,
- und Wildeshausen – [Oldenburg].

Die Karte des regionalen Netzes finden Sie als separaten Beileger in dieser Broschüre und auf www.kommunalverbund.de

Strecken 1. Ordnung stellen direkte Verbindungen zwischen den Kommunen dar und binden zudem wichtige Zug- und Bushaltestellen an. Sie fungieren außerdem als Zubringer zu Radschnellverbindungen, beispielsweise von Ganderkesee (Ortsmitte) nach Delmenhorst.

Strecken 2. Ordnung binden in Ergänzung zu den Radschnellverbindungen und Strecken 1. Ordnung wichtige Ziele des Alltagsradverkehrs an. Durch die Schaffung von Querverbindungen entsteht der Netzcharakter, es gibt damit auch zusätzliche, indirekte Alternativverbindungen.

Insgesamt besteht das regionale Netz aus 1.660 km Streckenlänge, davon entfallen rund 670 km auf Verbindungen der ersten Ordnung und etwa 820 km auf Verbindungen der zweiten Ordnung. Für rund 140 km bieten sich Radschnellverbindungen an. Mehr als 30 km werden als perspektivische Netzerweiterungen gefasst.

Tipp

Modellhafte Querungen befinden sich bspw. im „Fahrradmodellquartier Alte Neustadt“ in Bremen oder am Knotenpunkt Rembertistr./Rembertiring (Bremen).

2. Kreuzungen und Querungen

Das Radverkehrsnetz ist eingebettet in das Gesamtverkehrsnetz. Es muss deswegen eindeutig erkennbar und gut „lesbar“ sein. Dies gilt auch für Querungsstellen, für Kreuzungen („Knotenpunkte“), in Kreisverkehren und im Bereich von Bus- und Bushaltestellen.

Querungen müssen außerdem ausreichend dimensioniert sein: Kinder- oder Lastenanhänger sowie Lastenfahrräder sollen bei der Planung mitberücksichtigt werden.

Außerdem muss ein steigendes Radverkehrsaufkommen mit einkalkuliert werden.



Neue Querung Langemarckstraße im Rahmen des Fahrradmodellquartiers Alte Neustadt, Bremen. Foto: Kommunalverbund, Lennart Kersting

3. Qualitätsstandards

Sicherheit, Attraktivität und Durchgängigkeit des Radverkehrsnetzes sollen mit anerkannten Qualitätsstandards geschaffen werden. Auch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und Lastenrädern benötigt entsprechende Standards.

Tipp

Mehr Informationen über Standards für Radverkehrsanlagen enthalten die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010). Diese sind – auf das regionale Netz angepasst – auch im Gutachterbericht auf den Seiten 50 bis 73 zu finden.

Was ist dafür wichtig?

Radschnellverbindungen:

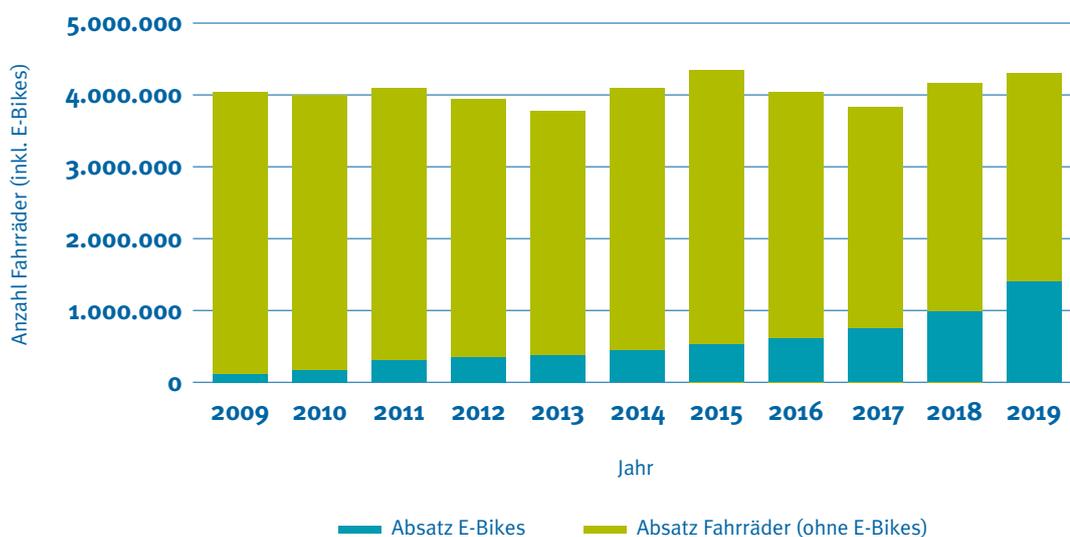
- die grundsätzliche Trennung von Radverkehr und Fußverkehr
- eine Wegebreite von 3 – 4 Metern für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr und eine Gehwegbreite von 2,5 Metern
- glatter Wegebelag: Asphalt oder Beton
- kontinuierliche Reinigung
- Winterdienst
- durchgängige Beleuchtung

Radwege 1. Ordnung und 2. Ordnung:

- innerorts klare Trennung von Rad- und Fußverkehr (Ziel)
- Wegebreite von mindestens 1,60 Meter im Einrichtungsverkehr
- richtungstreue Führung (Radfahren nur auf der „richtigen“ Seite)
- glatter Wegebelag: Asphalt, Beton oder Pflastersteine mit glatten Kanten (ungefast)
- regelmäßige Reinigung, innerorts Beleuchtung

Details zu den Qualitäts- und Ausbaustandards finden Sie in der als Anlage 2 beigefügten Tabelle

Anteil E-Bikes am Absatz aller Fahrräder in Deutschland 2009 bis 2019



Quelle: Zweirad-Industrie-Verband (ZIV); eigene Darstellung

(1) Radschnellverbindung zwischen Bahnhof Bremen-Neustadt und der Weser.

Foto: Kommunalverbund, Susanne Krebser



(2) Neue Strecke 1. Ordnung in Verden (Aller)

Foto: Stadt Verden (Aller)



(3) Fahrradparkhaus am Bahnhof Kirchweyhe

Foto: Nina Hippel



Tipp

Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Deutschland haben u.a.: die [Bundesanstalt für Straßenwesen \(2019\)](#) und die [FGSV \(2014\)](#) herausgegeben. Außerdem gibt es in einigen Bundesländern, wie bspw. in [Hessen \(2019\)](#), [Baden-Württemberg \(2018\)](#) und [NRW \(2019\)](#), Handbücher zur Gestaltung von Radschnellverbindungen. Zudem hat die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Niedersachsen/Bremen (AGFK) ein [Positionspapier zum Corporate Design für Radschnellverbindungen \(2018\)](#) veröffentlicht.

Maßnahmen für den ruhenden Verkehr – sicheres Fahrrad-parken

Vom Start zum Ziel – für die Attraktivität des Radverkehrs sind Abstellplätze unverzichtbar: an Arbeits- und Ausbildungsplätzen, in den Innenstädten und Ortskernen, an Bahnhöfen und Bushaltestellen und in Wohngebieten: insbesondere im bewohnten innerstädtischen Bereich und in Gebieten mit dichter Bebauung sollen auch im Bestand (öffentliche) Abstellplätze geschaffen werden.

Mit der Umsetzung des Netzes müssen Abstellanlagen schrittweise mit geplant und errichtet werden.

Umso länger die Parkzeit (beispielsweise an Bahnhöfen oder über Nacht im Wohngebiet), umso größer sind die Anforderungen an Diebstahlsicherheit, Vandalismus- und Witterungsschutz. Standsicherheit, Bedienungskomfort und Vielseitigkeit für unterschiedliche Fahrradtypen sind weitere Anforderungen.

Tipp

Standards zum Fahrrad-parken werden in „[Hinweise zum Fahrradparken](#)“ (2012) der FGSV (siehe dazu auch Seite 101f. im Gutachterbericht) und in „[Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen](#)“ (2018) des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Bayern beschrieben.

Maßnahmen für den Umstieg auf Bus und Bahn und Vergrößerung der Reichweite

In der Kombination von Radverkehr mit dem Zug oder Bus kann eine größere Entfernung mit attraktiver Reisezeit zurückgelegt werden. Die Erreichbarkeit in der Region wird insgesamt besser.

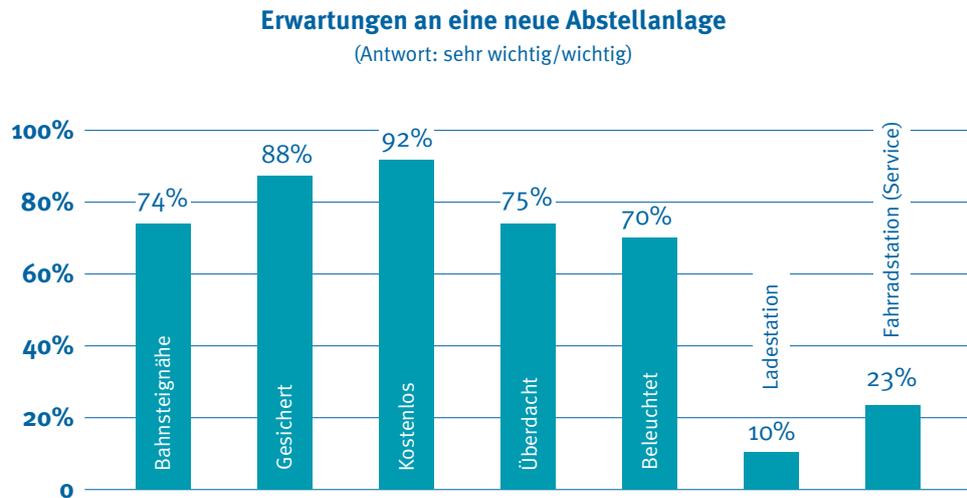
„Die heute schon zum Teil hohe Radnutzung im Zulauf zu den SPNV-Stationen und zentralen ÖPNV-Haltestellen deutet darauf hin, dass durch eine Umsetzung von Maßnahmenbündeln weitere Radverkehrspotenziale erschlossen werden können“, heißt es im Gutachten.

Diese Potenziale sollen vor allem durch folgende Maßnahmen erschlossen werden:

- die Optimierung von Bike + Ride-Anlagen, mit möglichst direkter Bahnsteigerreichbarkeit. Erstrebenswert ist ein stationsunabhängiger Zugang zu Sammelschließanlagen, das heißt, dass man – egal ob per Handy oder Chipkarte – an jedem Bahnhof sein Fahrrad einschließen kann.
- und die Attraktivierung von Zubringerstrecken zu Verknüpfungspunkten im Nahbereich von 5 – 10 km. Dies können auch alternative Routen sein: im Gutachten wird dies unter anderem für folgende Strecken empfohlen:
 - die Anbindung von Grasberg an das Falkenberger Kreuz über Wiesendamm
 - zwischen ZOB Brinkum und Bahnhof Kirchweyhe
 - zwischen Delmenhorst und dem Bahnhof Heidkrug
 - zwischen Kirchlinteln und dem Bahnhof Verden
 - und für eine Zubringerroute zum Bahnhof Wildeshausen durch die Innenstadt

Erwartung an das
Fahrradparken von
Pendlerinnen und
Pendlern.

Quelle:
Fahrgastbefragung
04.09.2017 – 14.09.2017,
22.11.2017;
Fahrradnutzende=222



- die Einrichtung von Mobilitätsstationen mit der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsangebote
- und ergänzend eine verbesserte Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im SPNV. Weil die Beförderungskapazitäten im Alltag knapp sind und über (neue) Ausschreibungen definiert werden, muss das längerfristig betrachtet werden.

Die im Gutachten durchgeführte Befragung an Stationen zeigt, was Pendlerinnen und Pendlern wichtig ist: wer schon heute mit dem Fahrrad kommt, wünscht sich die schnelle Erreichbarkeit der Station, ebenso Sicherheit und Fahrkomfort auf dem Weg dorthin. Für Abstellanlagen legen die Befragten u.a. Wert auf Kostenfreiheit, Bahnsteignähe, Überdachung und Beleuchtung. Wer heute noch mit dem Auto

zum Bahnhof kommt, wünscht sich für einen Umstieg auf das Fahrrad insbesondere kostenloses und sicheres Fahrradparken, eine sichere Anfahrtsroute und kostenfreie Mitnahmemöglichkeiten im Nahverkehr.

Maßnahmen für die Kommunikation

Infrastrukturmaßnahmen sind ein Baustein – Kommunikation ein weiterer. Dass die Förderung des Radverkehrs vernünftig ist, wissen Alle. Dass über mancherorts neue Führungsformen wie Fahrradstraßen oder Fahrradzonen informiert werden muss, das ist auch klar. Für Änderungen im Mobilitätsverhalten muss auch die Emotion der Menschen angesprochen werden: es macht Spaß, mit dem Fahrrad zu fahren.



STADTRADELN 2020 in Stuhr. Foto: Gemeinde Stuhr (v.l.n.r. Bürgermeister Hr. Korte, Radelstar Fachbereichsleiter Hr. Strauß, Koordinator Hr. Unsworth)

Dafür gibt es bundesweit viele Kampagnen, Aktionen und Maßnahmen, die zum Teil auch schon im Verbundraum stattfinden: beispielsweise STADTRADELN (2020 in Bassum, Syke, Stuhr, Weyhe, Twistringen, Delmenhorst, Thedinghausen, Verden und im Landkreis Oldenburg), „Mit dem Rad zur Arbeit“ betriebsbezogen, die Europäische Woche der Mobilität oder weitere lokale Aktionen wie die Fahrradtour mit dem Bürgermeister (Worpswede) oder die jährliche Hochstraßentour (in Bremen).

Wichtig ist es auch, die Ergebnisse der schrittweise umgesetzten Verbesserungen darzustellen. Für die Planung zur Ergebniskontrolle und zum Nachsteuern, und für die Öffentlichkeitsarbeit zur Unterstützung der weiteren Vorhaben.



„Knotenpunkt 11“ in Ganderkesee als Teil der neuen Radwegweisung im Landkreis Oldenburg.

Foto: Björn Vosgerau

kreise neugestaltet werden. Neben einem einheitlichen regionalen Erscheinungsbild der Wegweisung ist vor allem die klare Erkennbarkeit von Alltags- und Freizeit-routen wichtig: Wo kann ich „schnell“ fahren und wo „schön“, wo beides? Eine Möglichkeit für eine solche systematische Darstellung zeigt im Verbundraum beispielsweise der Landkreis Oldenburg, wo 2019/2020 ein Wegweisungssystem einschließlich sogenannter Knotenpunkte ähnlich dem niederländischen Vorbild eingeführt wird: damit werden Alltagsstrecken und touristische Routen zusammen ausgewiesen.

Tipp

Für Radverkehrszählungen können Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Niedersachsen/Bremen (AGFK), außerdem Mitglieder des Kommunalverbands mobile Radzählgeräte ausleihen.

Maßnahmen für die Wegweisung

Das Gutachten empfiehlt für die Region Bremen eine durchgängige und vollständige Wegweisung, die vorhandene Elemente aufgreift. Vor allem noch nicht vorhandene Ziele und Routen müssen ergänzt werden, veraltete Wegweisungen in Zusammenarbeit der Städte, Gemeinden und Land-

Prioritäten

Das regionale Radverkehrsnetz in seiner Gesamtheit entsteht mittel- bis langfristig. Verschiedene Straßenbaulastträger – Bund, Länder, Kreise, Gemeinden – und weitere Akteure sind an der Umsetzung beteiligt, sie alle müssen Ressourcen (Zeit, Geld, Koordinationsleistung) zur Verfügung stellen. Das regionale Radverkehrsnetz wird deswegen Schritt für Schritt entstehen. Für rund 90 % des Gesamtnetzes werden Maßnahmen empfohlen. Eine Arbeitshilfe für weiterführende Untersuchungen auf Grundlage der Maßnahmenblätter aus dem Gutachten finden Sie in Anlage 3. Der Umsetzungszeitraum wird laut Gutachten auf etwa 15 Jahre angelegt. Im Gutachten zum regionalen Mobilitätskonzept sind für die Umsetzung folgende Kriterien empfohlen:

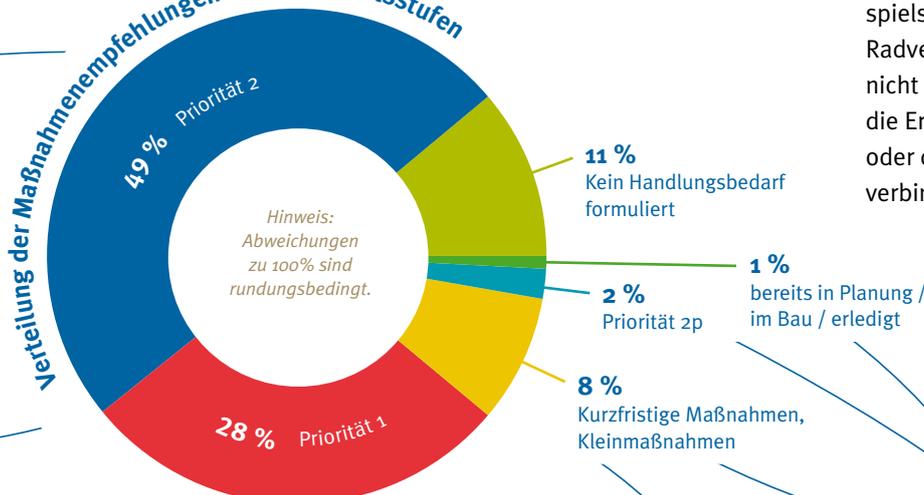
- **Priorität 1:** So sind Maßnahmen bewertet, die Abhilfe bei Verkehrsicherheitsdefiziten schaffen sollen. Beispiele dafür:
 - obwohl sie fachlich dringend erforderlich sind (z.B. wegen der Verkehrsdichte, gefahrener Geschwindigkeiten, Lückenschluss im Netz), gibt es keine Radverkehrsanlagen

- oder vorhandene Radverkehrsanlagen liegen unterhalb der Mindestabmessungen der Straßenverkehrsordnung, es kommt deswegen zu Gefahrensituationen.

Das betrifft 468 Maßnahmen auf ca. 460 km Streckenlänge – also mehr als ein Viertel des Gesamtnetzes (28 %).

- **Priorität 2:** Bei diesen Maßnahmen sind die Mindestanforderungen an Verkehrssicherheit und Nutzbarkeit zwar erfüllt. Gemäß den Qualitätsstandards ist aber eine Verbesserung erforderlich. Mit 49 % betrifft dies fast die Hälfte aller Streckenabschnitte (ca. 820 km).
- **Priorität 2p:** Dies sind Maßnahmen, die zum Bau perspektivischer Netzergänzungen erforderlich sind. Mit diesen Maßnahmen können z.B. heute umwegige Routen durch direktere Verbindungen ersetzt werden.
- **Priorität „kurzfristig“:** Für etwa 8 % des Netzes (ca. 140 km) sind Maßnahmen als kurzfristig umsetzbar eingeordnet, weil sie vergleichsweise kostengünstig oder einfach umgesetzt werden können. Damit können schnell und effektiv Verbesserungen für den lokalen und regionalen Radverkehr erreicht werden. Dabei handelt es sich beispielsweise um die Aufgabe einer Radverkehrsanlage, wenn diese nicht (mehr) erforderlich ist, die Erneuerung von Markierungen oder die Freigabe einer Wegeverbindung für den Radverkehr.

Verteilung der Maßnahmenempfehlungen nach Prioritätsstufen

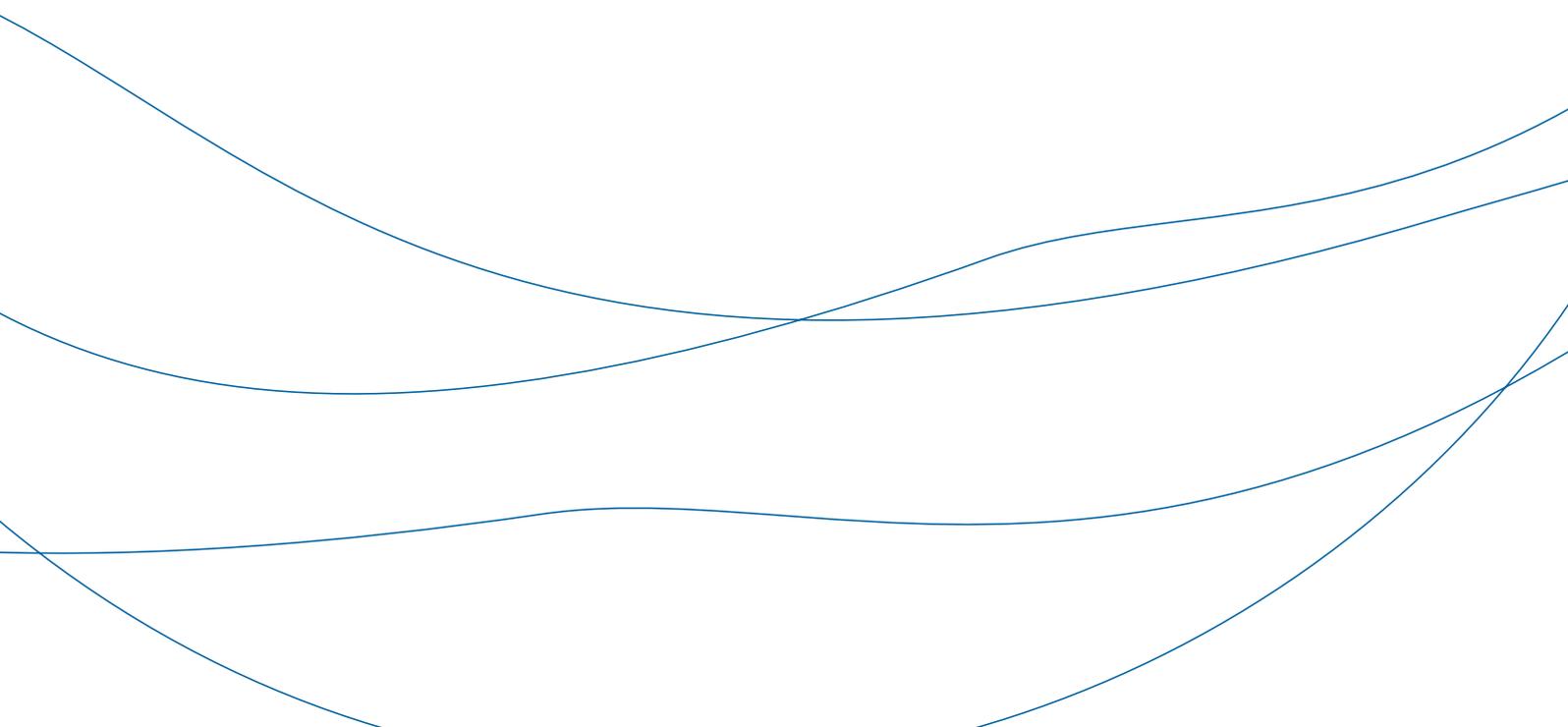


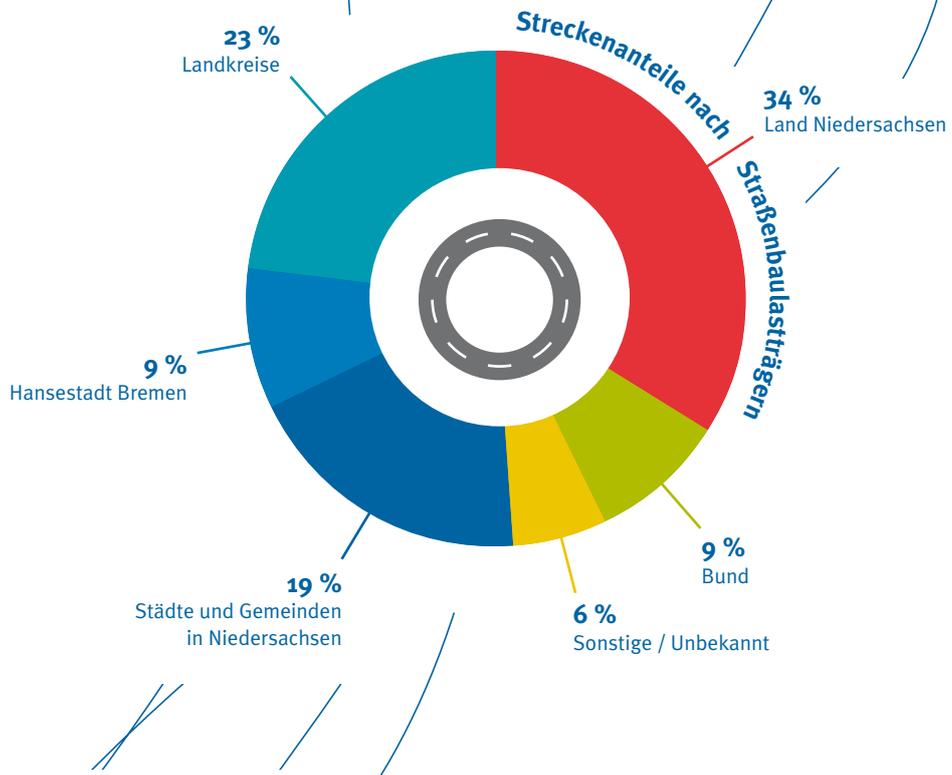
Kostenschätzung

Für die Maßnahmen im Netz ist eine überschlägige Kostenermittlung auf Basis von Modellkostensätzen vorgenommen worden. Die Rahmenbedingungen dafür:

- Der Umsetzungszeitraum wurde mit 15 Jahren angenommen.
- Die Kostenannahmen für Streckenabschnitte bzw. Knotenpunkte wurden je nach Realisierungsaufwand bewertet und mit entsprechend angenommenen Kostenansätzen versehen.
Es ergibt sich daraus eine Kostenschätzung mit einem Gesamtvolumen von rund 300 Mio. €, zusätzlich weiterer Planungskosten und einer pauschalen Reserve von ca. 20 % ist von einem Kostenansatz von rund 360 Mio. € auszugehen.
- In der Kostenschätzung sind die Kosten für eine ggf. notwendige (Vor-)Planung, Grunderwerb, bereits umgesetzte Maßnahmen und Daueraufgaben wie Reinigung, Winterdienst, Grünschnitt etc. nicht enthalten.

- Knapp 28 % der empfohlenen Maßnahmen beziehen sich auf die kommunalen Straßenbaulastträger (19 % Städte und Gemeinden in Niedersachsen, 9 % Hansestadt Bremen).
- Der Bau von Radverkehrsanlagen wird aus verschiedenen Quellen gefördert, u.a. aus der Kommunalrichtlinie (Bund) oder aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG (Land).
- Mit dem Bau von attraktiven Rad-schnellverbindungen und einem entsprechend erwartbaren Rückgang des motorisierten Individualverkehrs können die Unterhaltungskosten für die Straßeninfrastruktur in ihrer Gesamtheit verringert werden.
- Im Vergleich zu anderen Verkehrsarten lassen sich mit gleichem Mitteleinsatz deutlich mehr Strecken für den Radverkehr schaffen.





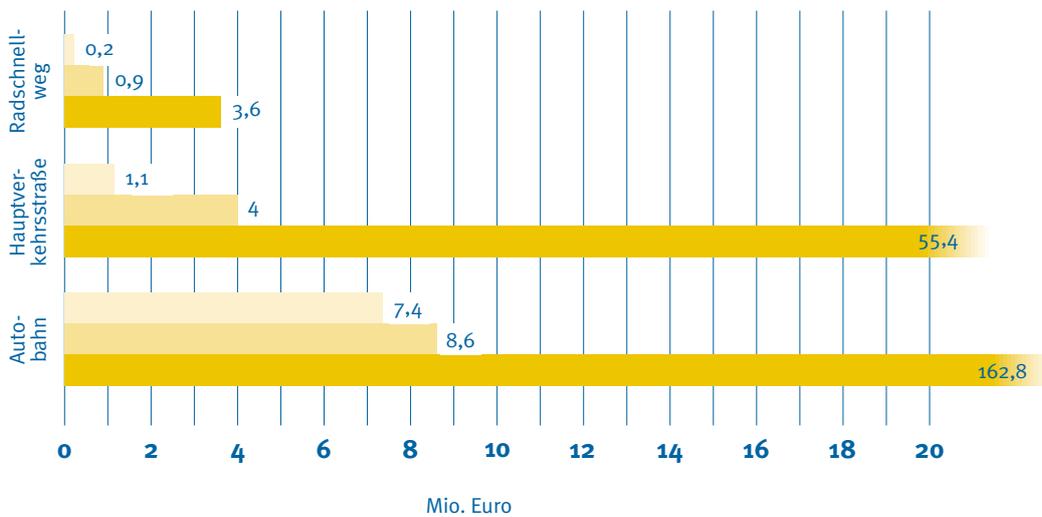
Baukosten von Verkehrsanlagen
(Baukosten pro Kilometer)

Quelle:
Fahrradakademie 2019;
eigene Darstellung

Hinweis Radschnellweg:
Baukostenschätzung
von 38 Vorhaben

Hinweis
Hauptverkehrsstraße:
Baukostenschätzung
von 62 Vorhaben

Hinweis Autobahn:
Baukostenschätzung
von 18 Vorhaben



— niedrigster Wert — mittlerer Wert — höchster Wert

3 akteure

... und so soll das Ganze funktionieren

Das regionale Netz für den Alltagsradverkehr wird dann Wirklichkeit, wenn verschiedene Akteure gemeinsam und konsequent auf seine Umsetzung hinwirken. Das Konzept ist ein Maßnahmenplan auf der Überschriften-Ebene – zu seiner Umsetzung sind weitere Planungen auf verschiedenen Ebenen erforderlich. Dies sind als weitere Schritte Machbarkeitsuntersuchungen, konkrete Ausbauplanungen bzw. die Prüfung straßenrechtlicher Maßnahmen (beispielsweise Ausweisung von Fahrradstraßen).

Ein Großteil des Netzes liegt auf klassifizierten Straßen, für die die Länder und Landkreise zuständig sind. Etwa 28 % des Netzes liegen in der Zuständigkeit der Städte und Gemeinden in Niedersachsen bzw. der Hansestadt Bremen.

Vom Gutachten und Konzept über den Beschluss bis hin zu einem sichtbaren und messbaren Ergebnis ist das Engagement und die Aufgabenwahrnehmung vieler Beteiligter notwendig. Das heißt konkret:

- 86 % der Fläche des Kommunalverbundgebiets liegen im Land Niedersachsen. Das Land Niedersachsen ist dementsprechend gefordert, die in der Region Bremen abgestimmten Maßnahmen bei seinen eigenen Planungen, u.a. im Fahrradmobilitätskonzept des Landes, mit zu berücksichtigen und umzusetzen.
- Die fünf Landkreise Wesermarsch, Osterholz, Verden, Diepholz und Oldenburg sind gefordert, die Maßnahmen an Kreisstraßen in ihre Planungen aufzunehmen.
- Die niedersächsischen kreisangehörigen Städte und Gemeinden sowie die kreisfreie Stadt Delmenhorst sind für die Maßnahmen an Stadt- bzw. Gemeindestraßen verantwortlich, die Stadt Bremen entsprechend für ihre Stadtstraßen.
- Mobilitätsstationen lassen sich in der Zusammenarbeit mit den ÖPNV-Aufgabenträgern – dem ZVBN und den Ländern für den Schienennahverkehr – umsetzen.

**Kommunale
Radverkehrs-
konzepte**
lokale Routen-
system

Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr

- Entwicklung eines regionalen Streckennetzes
- RSV, Strecken 1. Ordnung, Strecken 2. Ordnung
- Potenzialabschätzung Radschnellverbindung
- Maßnahmenplan auf Überschriftenebene



Machbarkeitsuntersuchungen

- Vertiefte Betrachtung einzelner Strecken
- Voraussetzung für Förderung
- Potenzialanalyse Radschnellverbindungen
- Prüfung der straßenräumlichen Umsetzbarkeit



Leistungsphasen nach HOAI

Detailplanung bis zur
baulichen Umsetzung

Darstellung der
Planungsebenen

Alle Beteiligten müssen regelmäßig erfahren, welche Maßnahmen schon umgesetzt worden sind. Eine regionale Koordinierung bietet sich dafür mehr als an. Der Kommunalverbund soll seine Mitglieder bei der Umsetzung des Konzeptes mit einer konkreten Ansprechperson unterstützen. Genauso werden konkrete Ansprechpartnerinnen und -partner für den Radverkehr bei den Kommunen, bei Kooperationspartnern und den zuständigen Stellen bei den Ländern benötigt. Mit der Steuerungsgruppe zum Regionalen Mobilitätskonzept: Radverkehr wurde in der Region erstmals ein Netzwerk dieser Fachleute untereinander geschaffen.

Die Geschäftsstelle soll die Mitgliedskommunen auch über die vielfältige Förderlandschaft informieren und bei Förderanträgen helfen. Die Fördermittelgeber sind gefordert, sämtliche Förderangebote unter einer Hauptüberschrift „Radverkehr“ zu vermitteln.

Erste Umsetzungsschritte

- **Berichte in den Fachausschüssen:** unter anderem in Weyhe, dem Landkreis Oldenburg, in Ganderkesee, Ottersberg, Stuhr, Bassum, Dötlingen, Schwanewede, Thedinghausen und Delmenhorst wurden die politischen Gremien schon über die Ergebnisse des Gutachtens und das Konzept informiert, weitere Termine mit der Geschäftsstelle sind bereits vereinbart.
- **Machbarkeitsstudie 1:** die Stadt Achim hat für den Radschnellweg von Bremen nach Achim bis zum Bahnhof Baden (und perspektivisch bis nach Verden) eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Darauf aufbauend hat die Stadt bereits Zusagen erster Fördermittel des Bundes für die weiteren Umsetzungsschritte erhalten.
- **Machbarkeitsstudie 2:** in Zusammenarbeit der Geschäftsstelle mit der Stadt Bremen, der Stadt Delmenhorst, der Gemeinde Ganderkesee und dem Landkreis Oldenburg wird eine Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung zwischen Bremen und Delmenhorst mit Einbezug der Strecke 1. Ordnung bis Ganderkesee-Ort vorbereitet.
- **Machbarkeitsstudie 3:** Für die Quell- und Zielverkehre von und zu den Oberzentren – die Strecken mit der angenommenen höchsten Nachfrage – werden Förderanträge gestellt.
- **Repräsentative Strecke:** typische Probleme des Radverkehrs an klassifizierten Straßen in Ortsdurchfahrten an einem konkreten Beispiel anzupacken, lautet ein Vorhaben im Gutachten. Dafür wurde exemplarisch die Verbindung zwischen Stuhr und Weyhe ausgewählt. Ein erstes Gespräch mit beiden Gemeindeverwaltungen und der NLStBV hat stattgefunden.
- **Fachgespräche:** das Konzept wird auf Arbeitsebene nach und nach in den Fachverwaltungen vorgestellt.
- **Kommunale (Rad-)Verkehrskonzepte:** in einigen Kommunen, u.a. in Lilienthal und Syke werden kommunale Konzepte vorbereitet oder vorgeschlagen, die die Arbeiten aus dem Regionalen Mobilitätskonzept: Radverkehr als Grundlage nutzen.

4

fazit und gesamtbeschluss

Die notwendigen Beschlüsse fassen.

Wir – die Mitglieder des Kommunalverbands – haben bereits mit dem Grundsatzbeschluss zur kooperativen Regionalentwicklung das Ziel „Region der guten Wege – Erreichbarkeit für Alle“ formuliert.

Gestützt auf dieses Ziel beschließen wir für einen sicheren und attraktiven regionalen Radverkehr:

- Wir nutzen das dargestellte Netz künftig als Grundlage für unsere eigenen Planungen. Dies betrifft beispielsweise die Aufstellung von Verkehrsentwicklungsplänen, eigene Radverkehrskonzepte oder auch die Planung von neuen Wohn- oder Gewerbegebieten, bei denen der Radverkehr von Anfang an konsequent als Verkehrsträger eingeplant wird.
- Wir nutzen das regionale Alltagsnetz bei der Abstimmung unserer Planungen untereinander – zwischen den Städten, Gemeinden und Landkreisen. Bei eigenen Vorhaben für den Radverkehr informieren wir benachbarte Kommunen frühzeitig, um gemeinsam eine möglichst hohe Netzwirkung zu erreichen.
- Wir fordern die Länder auf – in Niedersachsen vertreten durch das Wirtschaftsministerium und die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr mit ihren vier Geschäftsbereichen im Gebiet des Kommunalverbands, in Bremen die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau – mit uns gemeinsam das regionale Netz für den Alltagsradverkehr umzusetzen.
- Bei Maßnahmen für den Radverkehr orientieren wir unsere Prioritätensetzung an den Handlungsempfehlungen des Regionalen Mobilitätskonzepts: Radverkehr. Fragen der Verkehrssicherheit und die Umsetzung der Qualitätsstandards spielen eine übergeordnete Rolle.
- Wir setzen uns als Region gemeinsam für die Förderung des Radverkehrs ein. Wir beauftragen dazu die Geschäftsstelle mit der Unterstützung der Mitgliedskommunen und

stellen die dafür benötigten Mittel im Rahmen des Wirtschaftsplans zur Verfügung.

Was muss gemeinsam angepackt werden?

→ Wissensbasis und Grundlagen

- Mit dem Gutachten zum Regionalen Mobilitätskonzept wurde eine Datenbank mit allen Maßnahmenvorschlägen erstellt. Diese Datenbank soll den Mitgliedern sowie beteiligten Kooperationspartnern zentral zur Verfügung gestellt und alle fünf Jahre überprüft und aktualisiert werden.
- Der Maßnahmenfortschritt insgesamt soll alle fünf Jahre überprüft und allen Beteiligten kommuniziert werden. Dabei sollen fördernde und hindernde Aspekte benannt werden.
- Hilfreich ist eine regionsweite Ermittlung des Modal Split-Anteils des Radverkehrs, die in geeigneten Abständen fortgeschrieben wird.
- Regelmäßige Verkehrsbeobachtungen (Zählungen und Befragungen) ermöglichen es, die Wirkung der unterstützenden Maßnahmen für den Radverkehr festzustellen. Die Kommunikation der Ergebnisse ermöglicht es, gemeinsame Erfolge festzuhalten und – wo notwendig – nachzusteuern.

→ Umsteigen

- Im regionalen Radverkehrsnetz soll ein Netz von Mobilitätsstationen geschaffen werden – in Abhängigkeit von der Bedeutung und dem Verkehrsaufkommen der jeweiligen Station. Dafür wird die Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern für den SPNV und ÖPNV intensiviert und verstetigt.

- Durch sicheres Fahrradparken in Abstellanlagen mit hohen Qualitätsstandards werden weitere Anreize zur Nutzung von Rad und ÖPNV/SPNV gesetzt. Das sichere Parken steht häufig im Widerspruch zum Wunsch der Kostenfreiheit. Hierbei gilt es entsprechende Lösungsansätze mit allen beteiligten Akteuren zu entwickeln.

→ Wegweisung

- Es soll eine einheitliche Wegweisung für den Alltagsradverkehr in der Region geschaffen werden. Dazu ist eine enge Abstimmung zwischen den Städten, Gemeinden und Landkreisen notwendig.

→ Fördermittel

- Der Kommunalverbund unterstützt die Mitglieder bei der Suche nach Fördermitteln für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in der Region.

→ Politik

- Die Politik ist aufgefordert, den Radverkehr konsequent zu unterstützen. Bei Haushaltsberatungen sind entsprechende Prioritäten zu formulieren, um die Umsetzung voranzutreiben.

→ Zusammenarbeit

- Das Netzwerk der Fachleute und Radverkehrs-Zuständigen aus den Mitgliedsverwaltungen soll unter Federführung des Kommunalverbunds fortgeführt werden. Dafür erhält die Geschäftsstelle die benötigten Personalressourcen. Ziel ist der regelmäßige Informationsaustausch sowie die wechselseitige Unterstützung und Beratung. Dazu gehört auch, dass die Mitglieder Material für deren Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr erhalten.

Modal Split:
Anteile der
jeweiligen Ver-
kehrsmittel am
Gesamtverkehr

a anlage

- **1. Einlegekarte**
Regionales Mobilitätskonzept:
Radverkehr – Hierarchisierung
- **2. Tabelle**
Qualitäts- und Ausbaustandards
- **3. Checkliste**
Prioritäten für weiterführende
Untersuchungen
- **4. Übersicht**
Erstellungsprozess

Das Gutachten zum Regionalen Mobilitätskonzept: Radverkehr

ist unter www.kommunalverbund.de
veröffentlicht:

- Erläuterungsbericht zum Regionalen Mobilitätskonzept: Radverkehr. Hrsg. Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V., 2019. Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz GbR, Hannover.
- Erläuterungsbericht, Anlagenband 1: Pläne zum Radverkehrsnetz und zum Handlungsbedarf Weeginfrastruktur
- Erläuterungsbericht, Anlagenband 2: Datenblätter zur Weeginfrastruktur (3.300 Seiten, nach Kommunen sortiert)
- Erläuterungsbericht, Anlagenband 3: Pläne und Daten zur Verknüpfung ÖPNV/Rad
- Aktualisierte Karten zum Regionalen Mobilitätskonzept: Radverkehr (Stand: August 2020)

2

Qualitäts- und Ausbaustandards RMK: R-Netz

Übersicht anzustrebender Qualitätsstandards der Radverkehrsanlagen

	2. Ordnung	1. Ordnung	Radschnellverbindung
	Ganzjährige Befahrbarkeit		
	Möglichst direkte und umwegfreie Anbindung		
	Sichere Übergänge und Querungen		
Oberfläche	Asphalt, Beton, Pflaster ungefast*	Asphalt, Beton, Pflaster ungefast*	Asphalt, Beton
Beleuchtung	innerorts	innerorts	durchgehend
Reinigung	✓	✓	✓
Winterdienst	✓	✓	✓
Richtungstreue Führung	✓	✓	✓
Trennung Fuß- und Radverkehr	innerorts (Ziel)	innerorts	durchgehend
Bevorrechtigung		Möglichkeit prüfen	weitestgehend
Zeitverluste durch Anhalten			max. 15 sec. außerorts; max. 30 sec. innerorts
Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit			20km/h ermöglichen
Trassierung			Spitzengeschwindigkeiten bis zu 30km/h ermöglichen
Abweichungen	in gewissem Ausmaß an Engstellen möglich		

* nur in Ausnahmefällen; Pflaster ungefast = Pflaster mit glatten Kanten

Übersicht anzustrebender Ausbaustandards (Breiten) der Radverkehrsanlagen – innerorts

Art der Radverkehrsanlage	2. Ordnung (Grundstandard)**	1. Ordnung**	Radschnellverbindung**	
			aktuelle Standards gemäß FGSV	gemäß Premiumrouten Bremen
innerorts				
1-Richtungs-Radweg	1,60 m	mind. 1,60 m	> 3,00 m (plus Gehweg)	2,50 m (mind. 2,00 m)
2-Richtungs-Radweg (beidseitig)	2,00 m	2,00 m	-	k.A.
2-Rtg.Radweg (einseitig)	2,50 m	-	> 4,00 m (plus Gehweg)***	k.A.
gemeinsamer Geh- und Radweg (1-Richtungs-Führung)	2,50 m	-	-	3,00 – 4,00 m (mind. 2,50 m)
gemeinsamer Geh- und Radweg (2-Richtungs-Führung)	3,00 m	-	-	4,50 m (Engstellen: 3,00 m)
Gehweg, Radverkehr frei (1-Richtungs-Führung)	2,50 m	-	-	k.A.
Gehweg, Radverkehr frei (2-Richtungs-Führung)	3,00 m	-	-	k.A.
Schutzstreifen	1,50 m	mind. 1,50 m	-	2,50 m (mind. 2,00 m)
Radfahrstreifen	1,85 m	1,85 m	3,00 m	2,50 m (mind. 2,00 m)
Fahrradstraße	≥ 4,00 m Fahrgasse	≥ 4,00 m Fahrgasse	≥ 4,00 m Fahrgasse	≥ 4,50 m Fahrgasse bei geringem Kfz-Aufkommen (bis 1.500 Kfz/Tag); ≥ 6,50 m Fahrgasse bei Kfz 1.500-4.000 pro Tag
selbständige Wegeverbindung	3,00 m	3,00 m	> 4,00 m (plus 2,50 m Gehweg)	4,00 m

** zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/ zum Parken

*** nur in Ausnahmefällen

Übersicht anzustrebender Ausbaustandards (Breiten) der Radverkehrsanlagen – außerorts

Art der Radverkehrsanlage	2. Ordnung (Grundstandard)**	1. Ordnung**	Radschnellverbindung**	
			aktuelle Standards gemäß FGSV	gemäß Premiumrouten Bremen
außerorts				
2-Richtungs-Radweg (einseitig)	-	-	> 4,00 m (plus Gehweg)	-
gemeinsamer Geh- und Radweg (2-Richtungs-Führung)	2,50 m	mind. 2,50 m	-	4,50 m (Engstellen: 3,00 m)
Gehweg, Radverkehr frei (2-Richtungs-Führung)	2,50 m	mind. 2,50 m	-	k.A.
Wirtschaftsweg	4,00 m	4,00 m	k.A. zur Breite	k.A.

** zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/ zum Parken

*** nur in Ausnahmefällen

3

Checkliste Prioritäten für weiterführende Untersuchungen

	Streckenabschnitt 1	Streckenabschnitt 2
Nummer		
Bestandsgrundlage		
Kfz-Verkehrsstärke (Kfz/Tag)		
zulässige Geschwindigkeit (in km/h)		
Benutzungspflicht		
Priorität RMK: R-Netz		
Straßenbaulastträger		

Verkehrsplanerische Kriterien		
Herstellung Verkehrssicherheit		
Erhöhung Verkehrssicherheit		
Erhöhung Leistungsfähigkeit - Breite		
Erhöhung Leistungsfähigkeit - Belag		
Herstellung Anbindung wichtiger Ziele		
Verbesserung Anbindung wichtiger Ziele		
Zeitgewinn (Schnelligkeit)		
Erhöhung der Nutzendenzahlen		

Abschätzung Umsetzungsaufwand		
Flächenverfügbarkeit		
Flächenverbrauch		
Planungskosten		
Fördermittelnutzung		
Verfahrenskosten		
Baukosten		
Kosten für Unterhalt und Betrieb		
Eigener Personalaufwand		
Externer Personalaufwand		
Flankierende Maßnahmen, bspw. Öffentlichkeitsarbeit		

Quelle: Radschnellverbindungen. Leitfaden zur Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse“ (2019) der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

4

Erstellung des Regionalen Mobilitätskonzepts: Radverkehr

- **2015**
Verabschiedung des Grundsatzbeschlusses zur kooperativen Regionalentwicklung durch die Mitgliederversammlung mit dem Leitziel „Region der guten Wege – Erreichbarkeit für alle“ im Handlungsfeld Daseinsvorsorge
- **2016**
Konzeption des Vorhabens:
 - Einwerben der Fördermittel
 - Erarbeitung der Leistungsbeschreibung für die Grundlagenarbeit im Gutachten
 - Vorbereitung und Durchführung der Ausschreibung
- **2017**
Start der Gutachtenarbeit
- **2017 – 2019**
Gutachterarbeit
 - Einrichtung einer Begleitgruppe unter Federführung der Geschäftsstelle zum Regionalen Mobilitätskonzept: Radverkehr. Beteiligte sind Fachleute aus den Mitgliedskommunen, der NLStBV (stellvertretend: Geschäftsbereich Oldenburg), dem ZVBN sowie Vertreterinnen und Vertreter der am Vorhaben beteiligten Nachbarräume: Stadt Oldenburg, Zweckverband Naturpark Wildeshauser Geest, Landkreis Verden
- Bestandsaufnahme von vorhandenen Daten, Plangrundlagen und Netzkonzeptionen der einzelnen Kommunen bzw. Landkreise
- Entwicklung eines Prüfnetzes (erster Netzentwurf) auf Grundlage der Identifizierung anzubindender Quellen und Ziele
- Fünf Regionalkonferenzen zur Diskussion und Anpassung des Prüfnetzes
- Netzbefahrung mit systematischer Dokumentation und Bewertung der einzelnen Streckenabschnitte (Bestandsaufnahme)
- Fahrgastbefragung an ausgewählten SPNV- und ÖPNV-Stationen und Erhebung der Bike+Ride-Nachfrage
- Erstellung eines Maßnahmenplans für die einzelnen Streckenabschnitte
- **2019**
Fertigstellung des Gutachterberichts



28 Städte, Gemeinden,
Samtgemeinden und Landkreise

3.030 km²
Fläche

1,05 Mio. Einwohner
(rund)

40% der Einwohner
der Metropolregion

Geschäftsstelle

Delmegarten 9
27749 Delmenhorst
Telefon 04221 98124-0
info@kommunalverbund.de
www.kommunalverbund.de

kommunal  **verbund**
niedersachsen
bremen e.V.