

r

*regionale
machbarkeitsstudie
rms21*

Gemeinde Lemwerder, 22.09.2022

Grundlage: „Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr“

Regionsweites Konzept für den Alltagsradverkehr

- Klassifiziertes Netz
- Definition Qualitäts- und Ausbaustandards
 - Fortschreibung 2022 gemäß bundesweiter Standards („H RSV“ der FGSV)
- Verknüpfung mit dem ÖPNV – Zubringerstrecken

→ Ziel: Zusammenarbeit zur Stärkung des Radverkehrs

- Konzept am 14.12.2020 in der Mitgliederversammlung des Kommunalverbunds verabschiedet



- Mögliche Radschnellverbindungen
- Strecke 1. Ordnung
- - - perspektivische Netzerweiterung 1. Ordnung
- Strecke 2. Ordnung
- - - perspektivische Netzerweiterung 2. Ordnung
- Premiumroute D-15
- Bahnstrecke
- Ortschaft (Auswahl)
- Bahnhof (Auswahl)
- Fähre
- Mitglieder des Kommunalverbundes
- RMK:R Ergänzungsräume
- Grenzen

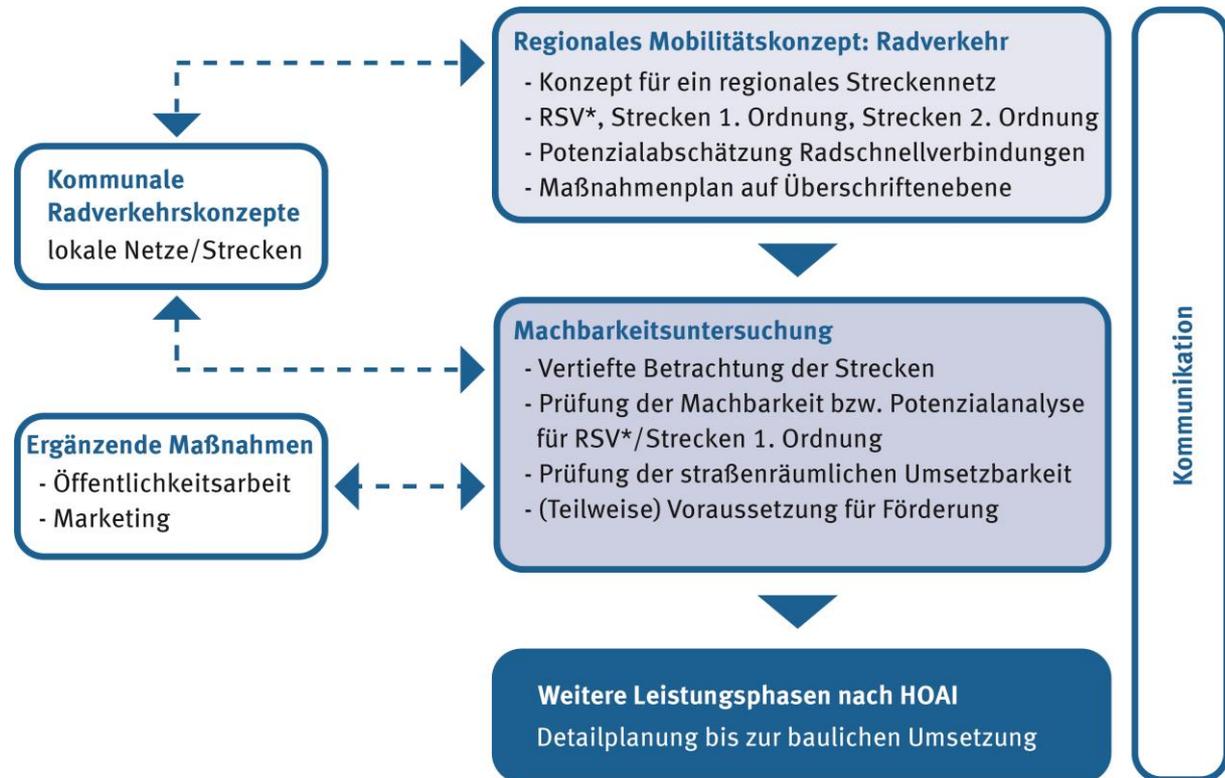


Eine Karte mit topografischem Hintergrund liegt dem Gutachterbericht im Anlageband 1 vor und ist auf www.kommunalverbund.de/mkr abrufbar.

Originalkartografie: Kommunalverbund, Lesnart Kersting
 Umarbeitung zur Infografik: DIE WILDEN GESTALTEN
 Datum: 21. August 2020
 Quellen: GeoBasis-DE / BKG 2018,
 Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.

Datengrundlage RMK:R-Netz Stand März 2019.
 Abweichungen in dieser Karte zum Stand März 2019
 ergeben sich aus veränderten Rahmenbedingungen.

Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr – Umsetzungsprozess

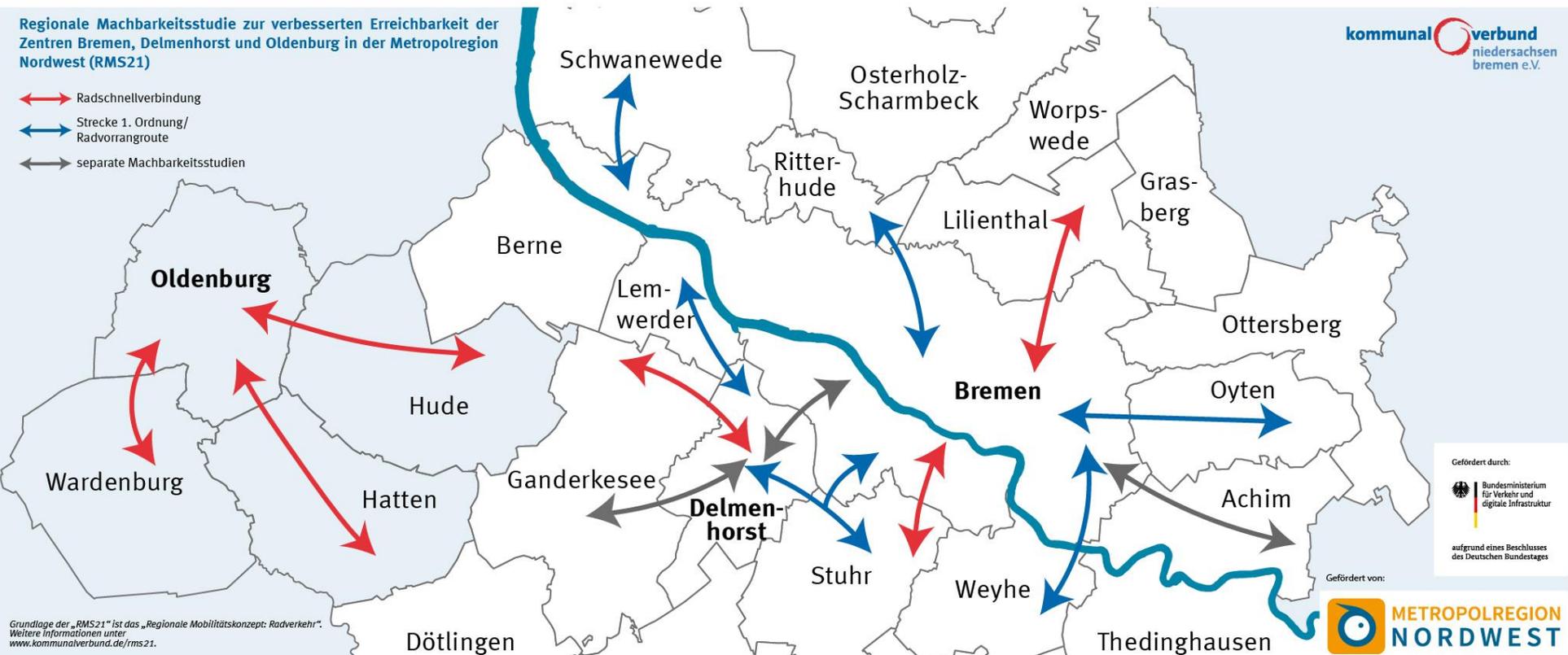


*RSV = Radschnellverbindungen

Regionale Machbarkeitsstudie RMS21 – Untersuchungsraum

Regionale Machbarkeitsstudie zur verbesserten Erreichbarkeit der Zentren Bremen, Delmenhorst und Oldenburg in der Metropolregion Nordwest (RMS21)

-  Radschnellverbindung
-  Strecke 1. Ordnung/
Radvorrangroute
-  separate Machbarkeitsstudien



Gefördert durch:

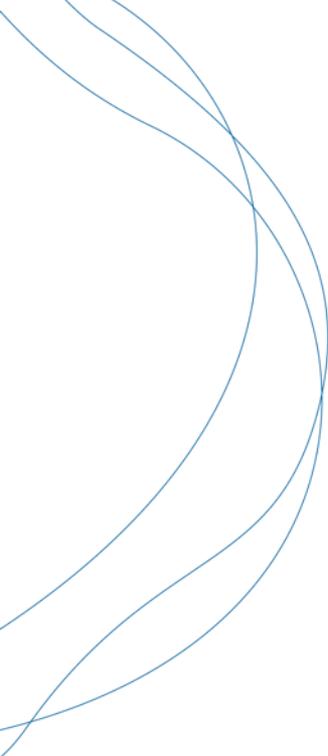


aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Gefördert von:



Grundlage der „RMS21“ ist das „Regionale Mobilitätskonzept: Radverkehr“. Weitere Informationen unter www.kommunalverbund.de/rms21.



Regionale Machbarkeitsstudie RMS21

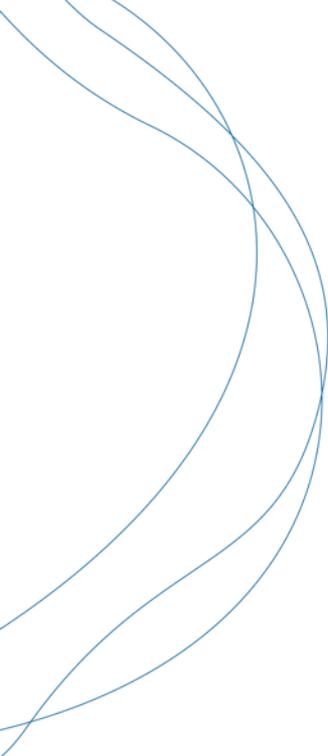
Untersuchungsraum

- Routen zwischen den Zentren und direkten Nachbarkommunen (Distanzen ca. 5-20 km)
- Größtes Steigerungspotenzial für den Radverkehr erwartet

Ziele

- Routenverlauf festlegen
- Fachliche Empfehlungen für Führungsformen erarbeiten
- Grundlage für Planungsphasen schaffen

→ Umsetzung liegt bei den Kommunen/Baulastträgern



Regionale Machbarkeitsstudie RMS21 – Projektablauf

Sommer 2021: Start der Studie

Winter 2021/2022: Befahrung der Routen

Sommer 2022: Fachliche Workshops

Herbst 2022: Routenverlauf festlegen

Herbst 2022: Maßnahmenempfehlungen ausarbeiten

Winter 2022/2023: Erstellung Gutachterbericht

Ab Sommer 2023: Einleitung weiterer Schritte zur Umsetzung

Danke für Ihr Interesse

Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.
Delmegarten 9 27749 Delmenhorst 04221/9 81 24-0
www.kommunalverbund.de facebook.com/kommunalverbund

Projektleiter RMS21 Lennart Kersting
Telefon: 04221 98124-25
kersting@kommunalverbund.de

Projektmitarbeiter RMS21 Jan-Hendrik Weitz
Telefon: 04221 98124-23
weitz@kommunalverbund.de

Das Projekt „Regionale Machbarkeitsstudie“ RMS21 wird gefördert von:

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr



METROPOLREGION
NORDWEST

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Regionale Machbarkeitsstudie zur verbesserten Erreichbarkeit der Zentren Bremen, Delmenhorst und Oldenburg in der Metropolregion Nordwest (RMS21)



**Ausschuss für Finanzen und
Gemeindeentwicklung
Information zur Route
D2 – Lemwerder - Delmenhorst
am 22. September 2022**

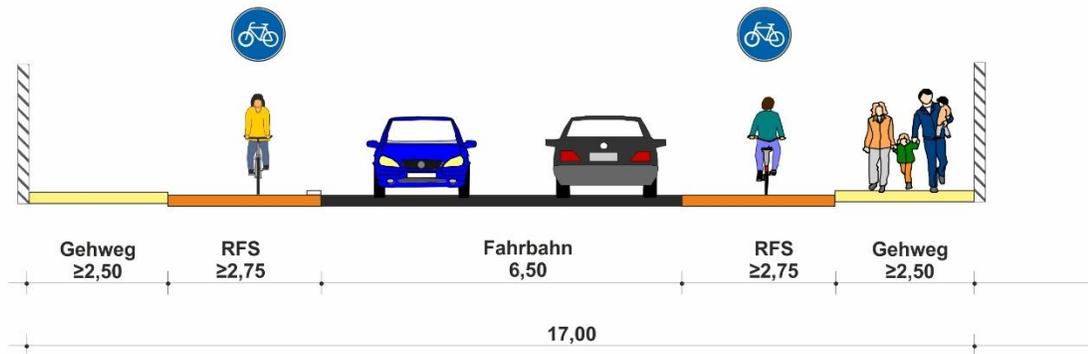
**PGV-Alrutz GbR, Hannover
PGV Dargel Hildebrandt GbR, Hannover**

Aufgabenstellung

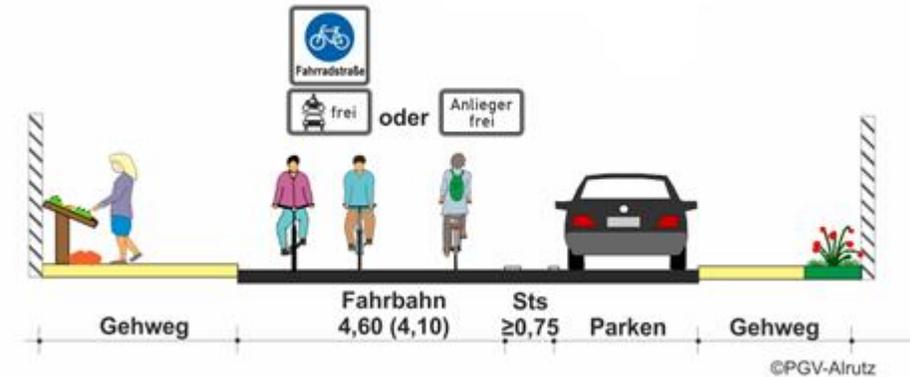
- **Machbarkeitsstudie** = Entscheidungsgrundlage **OB** und **WIE** eine Radschnellverbindung bzw. Radvorrangroute aus
 - fachlich-technischer
 - wirtschaftlicher
 - zeitlicher &
 - rechtlicher Sicht **umsetzbar** ist.
- **Umsetzbar** bedeutet nicht, dass dies z.B. auch **politisch/ gesellschaftlich einfach** ist.
- Die **Machbarkeitsstudie** zeigt auf, unter welchen **Bedingungen/ Maßnahmen** die jeweiligen Trassen als Radvorrangroute/ Radschnellverbindung umgesetzt werden können.

Standardquerschnitte Radvorrangroute innerorts, richtungstreu

Einrichtungsrادweg / Radfahrstreifen

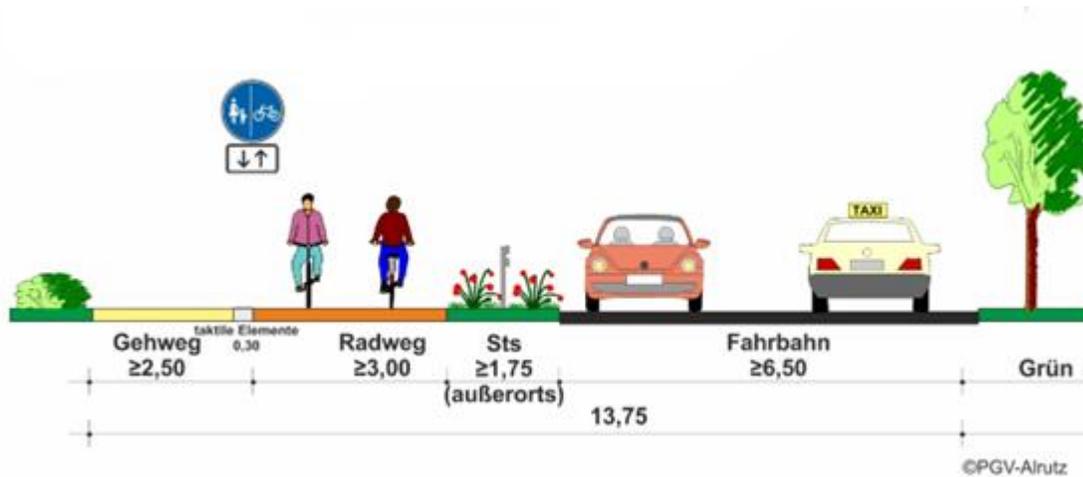


Fahrradstraße

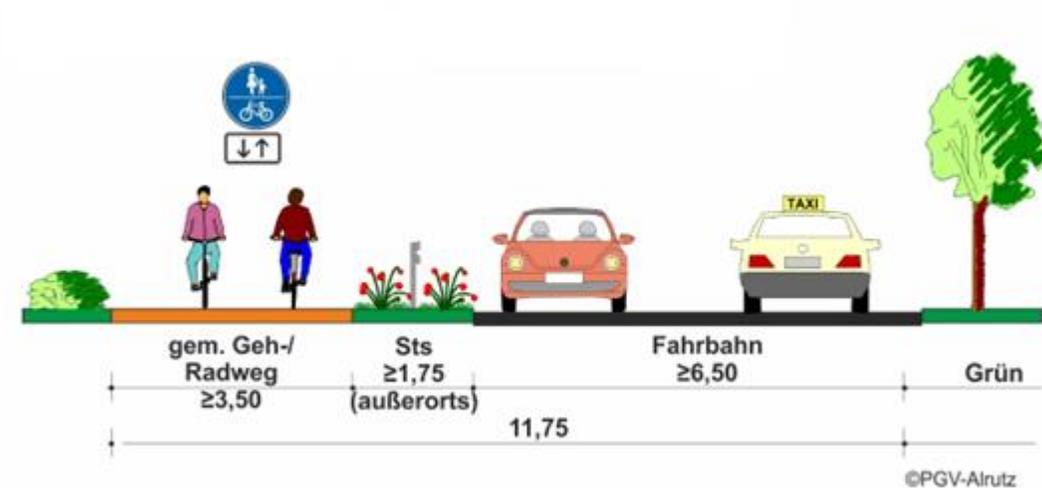


Standardquerschnitte Radvorrangroute außerorts

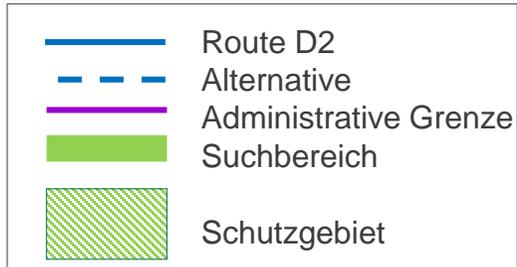
Zweirichtungsradweg



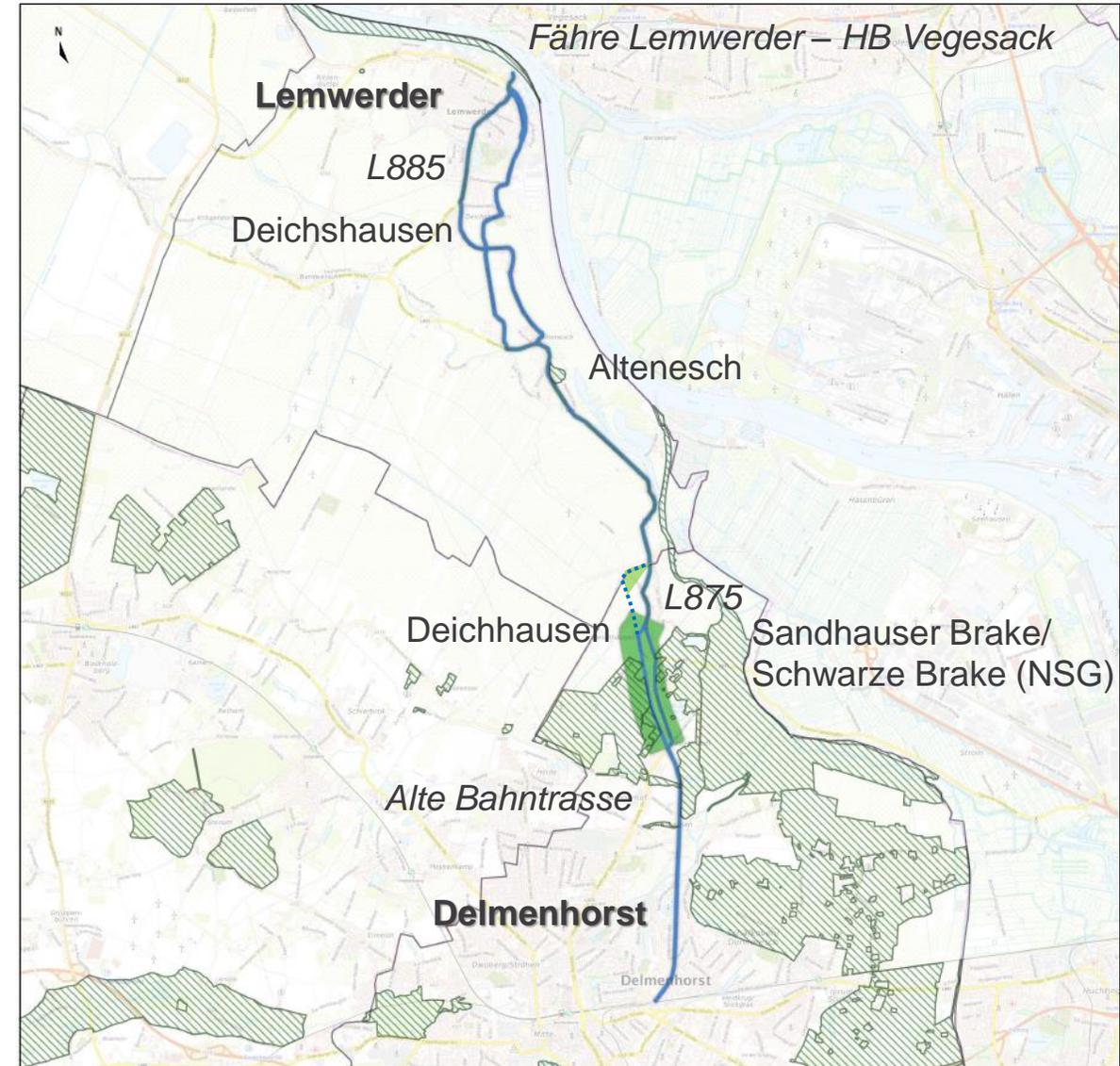
Gem. Geh- und Radweg (wenig Fußverkehr)



Route D2: Lemwerder - Delmenhorst



Länge 14 km



Route D2: Lemwerder Gemeindegebiet

Abschnitt Nord: Fähranleger - Deichshausen

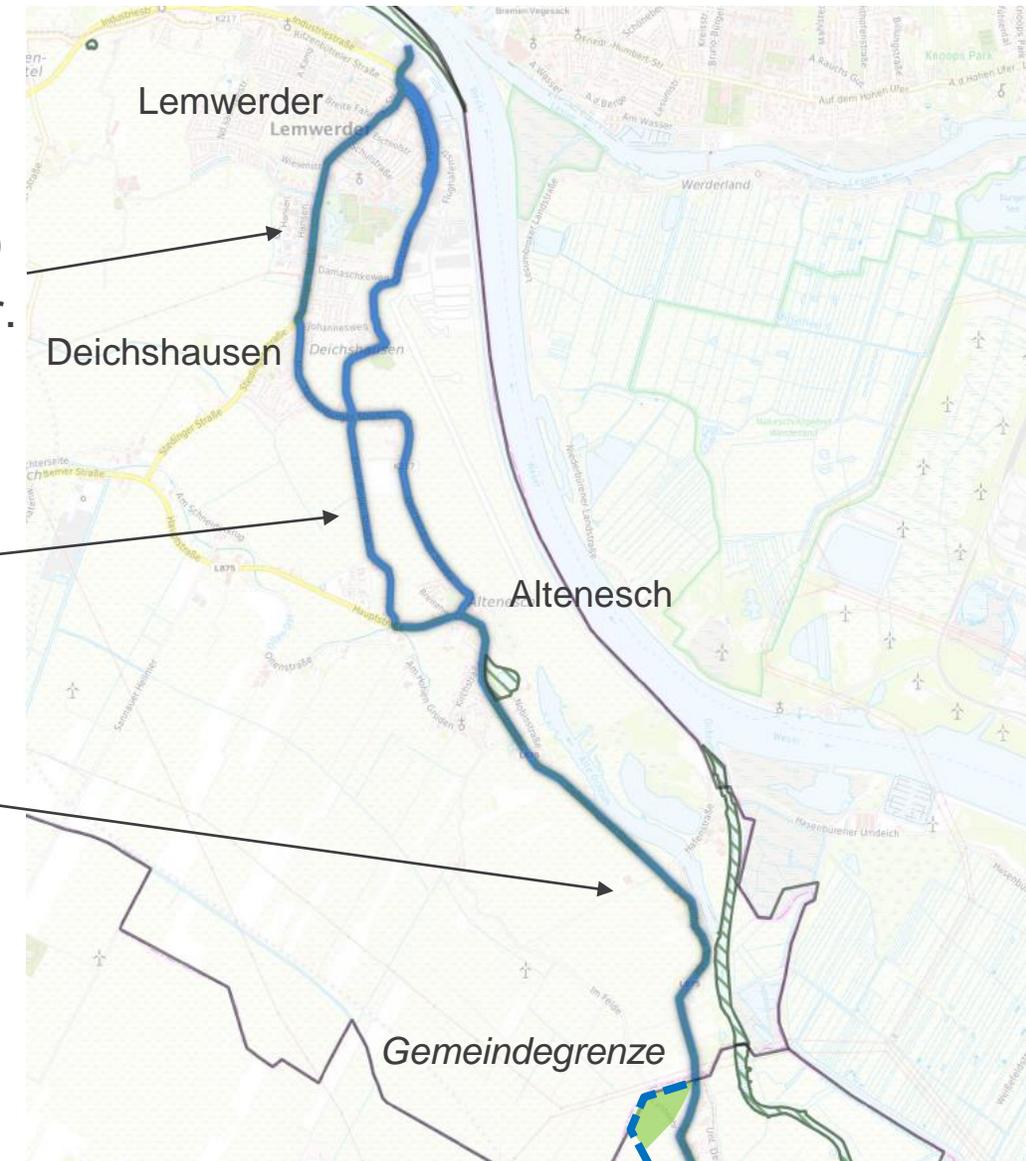
- Variante 1: Stedinger Str. (L885), Tecklenburger Str. (K217)
- Variante 2: Deichstraße (Flughafenstraße), Ernst-Pieper-Str.

Abschnitt Mitte: Deichshausen - Altenesch

- Variante 1: Ernst-Pieper-Straße
- Variante 2: Tecklenburger, Deichshauer Straße (K217)

Abschnitt Süd: Altenesch – Gemeindegrenze

- Hauptstraße, Delmenhorster Straße (L875)



Abschnitt Nord – Variante 1

1. **Bestand:** Mischverkehr, T50 (Nutzung Gehwege); 4.550 Kfz/ Tag (2021)
→ Temporeduzierung (**kein RVR-Standard**)
2. **Bestand:** gem. GRW entlang Landesstraße auf Westseite gerade erneuert → kein mittelfristiger Umbau (**kein RVR-Standard**)
3. **Bestand:** Mischverkehr, T30; 1.850 Kfz/Tag (2021)
→ Fahrradstraße zu prüfen (**RVR-Standard zu prüfen**)
4. **Bestand:** gem. GRW mit Belagsschäden, 1.850 Kfz/Tag (2021)
→ Ausbau GRW / Fahrradstraße außerorts (**RVR-Standard möglich**)



Abschnitt Nord – Variante 2

Ernst-Pieper-Straße

Bestand:

- Mischverkehr, Tempo 50, Fahrbahnbreite 6,00 m, ca. 50 Kfz/Tag (2021)

Lösungsansatz:

- Temporeduzierung auf 30 km/h, Einrichtung Fahrradstraße
- *perspektivisch: Teil einer Ortsumgehung*

Deichstraße

Bestand:

- Mischverkehr, Tempo 30, 300 - 400 Kfz/Tag (2021)

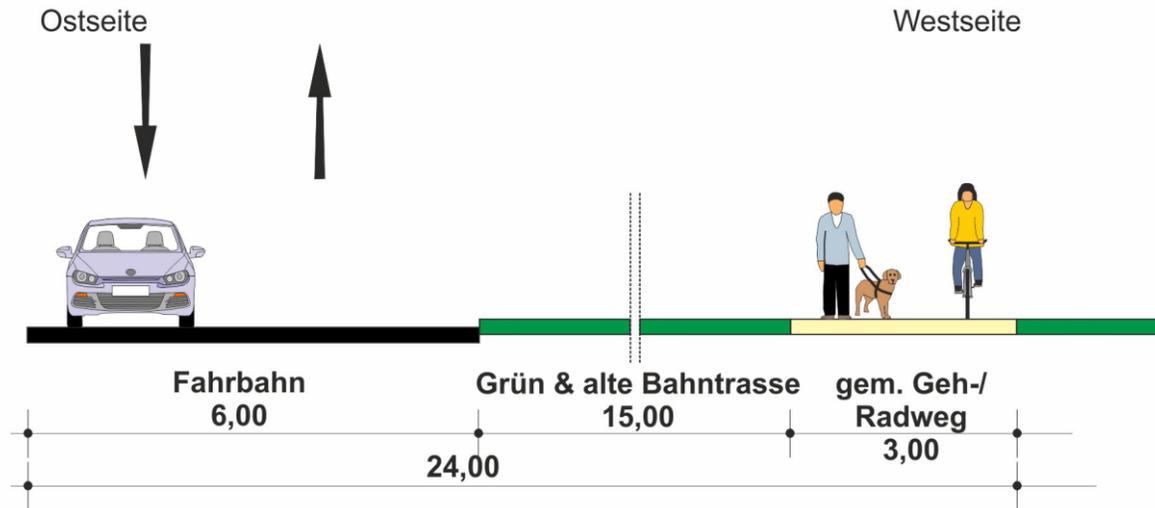
Lösungsansatz:

- Einrichtung Fahrradstraße

- **Umsetzung als RVR möglich**
(abschnittsweise Engstellen wegen Fahrbahnbreite)



Abschnitt Mitte – Variante 1



Bestand:

- Unbefestigter Weg entlang Bahntrasse

Lösungsansätze:

- Asphaltierung/ Ausbau des Weges entlang der alten Bahntrasse: RV/ FV: 3,00 m + 2,50 m (GRW: 3,50m)
 - Weiterführung entlang Bahntrasse bis Hauptstraße
 - Oder gesicherter Übergang auf Höhe Breitenweg (1.600 Kfz/Tag, 2021)

➤ **Umsetzung als RVR möglich**



Abschnitt Mitte – Variante 2

innerorts:

- **Bestand:** Mischverkehr, 250 Kfz/Tag, Tempo 30, kein Gehweg
- **Lösungsansatz:** Fahrradstraße (Kreisstraße) einrichten

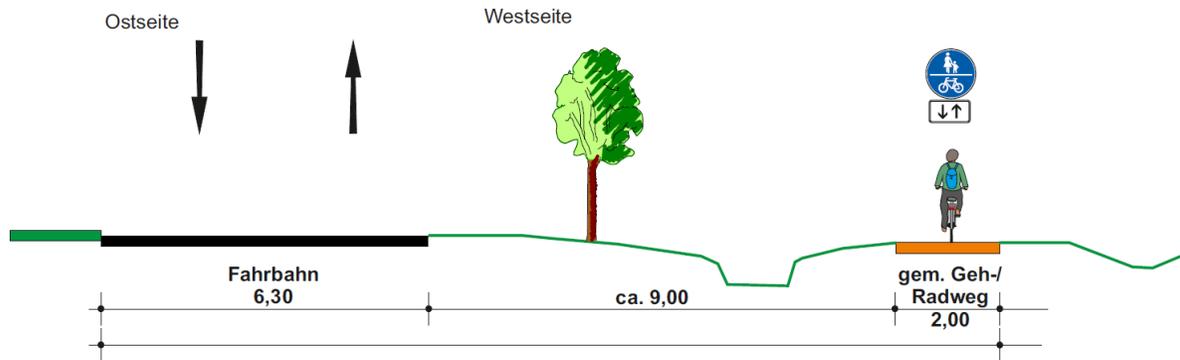
außerorts:

- **Bestand:** Mischverkehr, 250 Kfz/Tag, Tempo 50, kein Gehweg
- **Lösungsansatz:** Weiterführung als Fahrradstraße außerorts (Kreisstraße) prüfen, sonst Mischverkehr, Tempo 30

➤ **Umsetzung als RVR möglich**



Abschnitt Süd



Bestand:

- Charakteristik variiert: gem. Geh- und Radweg, 2,00 m breit, teils fahrbahnnah, teils westlich des Grabens, Belag gerade erneuert, Gräben/ Baumbestand

Lösungsansätze:

- Ausbau gem. Geh- und Radweg auf 3,50 m Breite (wenig Fußverkehr) oder separater Radweg westlich Graben
- **Umsetzung als RVR technisch möglich** mit Grunderwerb und erheblichen Eingriffen (Baumbestand, Gräben)
- **Engstellen innerorts**



Projekttablauf

AP 1		Analyse verschiedener Streckenvarianten im Routenverlauf
AP 2		Bewertung mittels Kriterienkatalog Auswahl einer Vorzugstrasse
AP 3		Maßnahmenentwicklung Steckbriefe & Skizzen
AP 4		Nutzen-Kosten-Analyse Potenzialermittlung
AP 5		Unterteilung in Realisierungsabschnitte
AP 7		Ergebnisaufbereitung als Bericht

KOMMUNIKATION

AP 6



Projektorganisation



Beteiligung & Fachworkshop

RESULTATE

Streckenkarten & Übersichten



Maßnahmensteckbriefe



Bericht



Weiteres Vorgehen

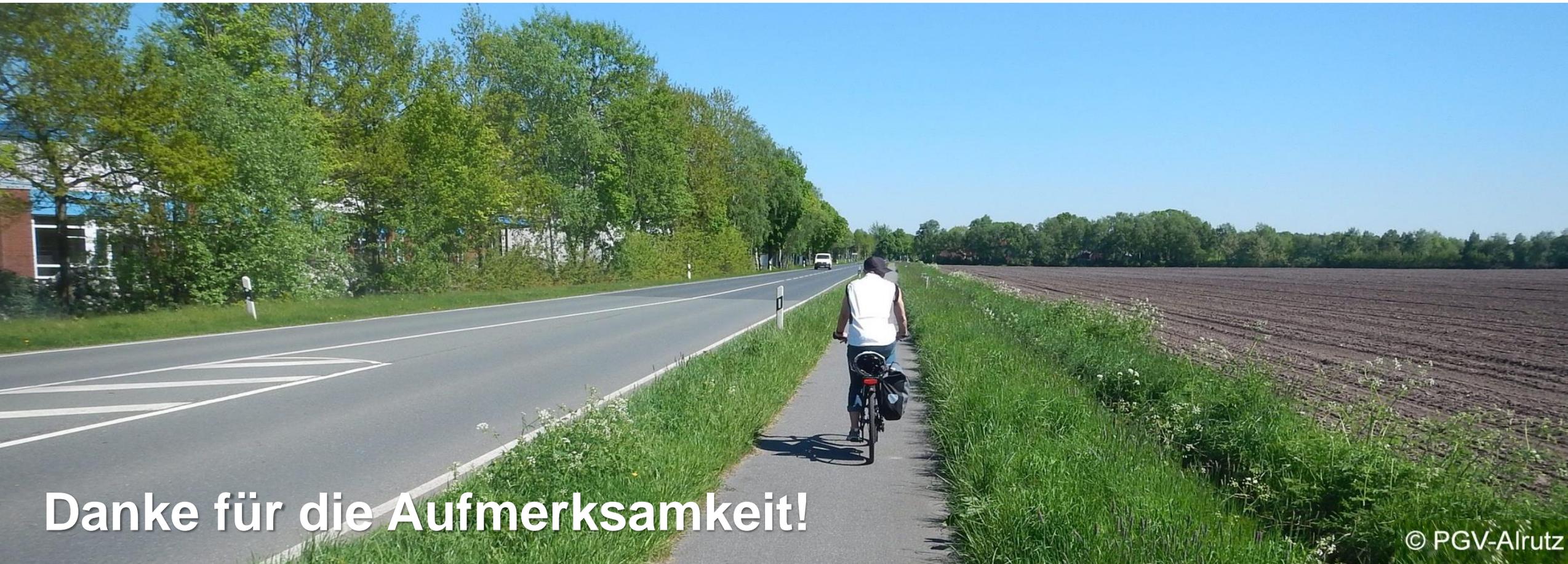
Ihre Rückmeldung bzw. Anmerkungen zur Route können Sie uns noch

bis zum **07. Oktober 2022**

per Mail an folgende Adresse

radverkehr@kommunalverbund.de

einreichen.



Danke für die Aufmerksamkeit!

© PGV-Alrutz

Dipl.-Geogr. Sabrina Perlitius
Telefon: 0511 – 220 601 93
perlitius@pgv-hannover.de

Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover
Telefon: 0511 – 220 601 80 / 0511 – 220 601 87
www.pgv-alrutz.de / www.pgv-dargel-hildebrandt.de