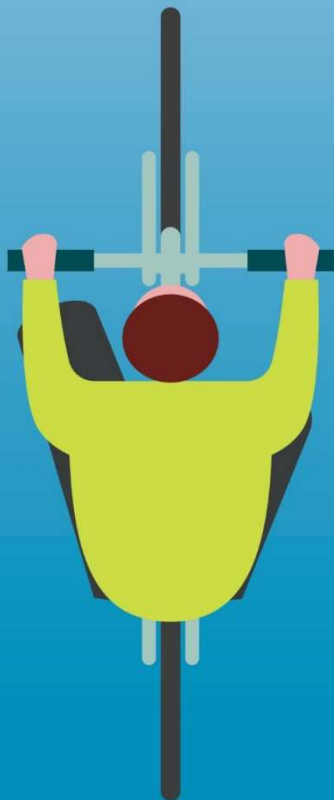


Handlungsleitfaden



Attraktive Radwegeverbindungen
für Berufspendler im ländlichen Raum



Gefördert von



**METROPOLREGION
NORDWEST**

Anlass

Das Fahrradfahren soll gefördert werden. Der Landkreis Osnabrück möchte im Rahmen der Daseinsvorsorge und des Klimaschutzes flächendeckende, vernetzte **multimodale Mobilitätsangebote** ermöglichen, mit dem Ziel den Umweltverbund zu stärken. Die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fahrradverkehr, ist als wichtiger Baustein im **Umweltverbund**, damit unerlässlich.

In Kooperation mit dem Landkreis Vechta, der Samtgemeinde Bersenbrück und den Gemeinden Rieste und Neuenkirchen-Vörden wurde, unter Förderung durch die Metropolregion Nordwest, eine Studie durchgeführt, die als Pilotprojekt „Attraktive Radwegeverbindungen für Berufspendler im ländlichen Raum“ am Beispiel der Verkehrssituation im Gewerbe- und Industriepark „Niedersachsenpark“ untersucht. Insbesondere zur kurzfristigen Verbesserung der Radverkehrssituation sollen Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt werden.

Eine gute Erreichbarkeit von Gewerbegebieten im Berufsverkehr mit dem Fahrrad ist selten. Die Gebiete liegen häufig außerhalb oder am Rand von Siedlungsgebieten und weisen eine vorwiegend für den Pkw- und insbesondere den Lkw-Verkehr optimierte Infrastruktur auf. In den morgendlichen und nachmittäglichen Berufsverkehrsspitzen ist die Kfz-Menge üblicherweise sehr hoch.

Der „Niedersachsenpark“ mit ca. 3.000 Arbeitsplätzen im Schichtbetrieb in Großbetrieben liegt im Städtedreieck von Neuenkirchen, Vörden und Rieste in den Landkreisen Osnabrück und Vechta.

Im Einzugsbereich von 3 km leben etwa 13.000 Einwohner, im erweiterten Bereich von ca. 12 km mit den Städten Bersenbrück, Bramsche und Damme mehr als 90.000 Einwohner.

Der **Handlungsleitfaden** fasst die Erfahrungen, die im Verlauf dieses Projektes gesammelt wurden, zusammen und bietet Kommunen, Landkreisen und weiteren Interessierten übertragbare Ansätze. Diese umfassen Vorgehen, Netzentwicklung, Maßnahmenansätze und Hinweise zur Förderung, um vergleichbare Projekte zielgerichtet und lösungsorientiert bis zur Umsetzung zu begleiten.

Erfahrungsberichte aus der Projektbearbeitung sind grün hinterlegt dargestellt.



Ziele

Wege von bis zu 15 km zur Arbeitsstätte, bei Fahrtzeiten von weniger als 45 Minuten, können problemlos mit dem Fahrrad oder dem Pedelec zurückgelegt werden.

Damit Berufspendler mit dem Fahrrad fahren, sind nicht nur bei Neubauplanungen die Qualität einer Radverkehrsanbindung zu berücksichtigen. Um auf einer sicheren und attraktiven Radverkehrsinfrastruktur in die Gewerbegebiete zu gelangen, muss die vorhandene verkehrliche Situation verbessert und Strukturen angepasst werden.

Handlungsbausteine

Folgende Bausteine sind zu bearbeiten:



Netzentwicklung

Auswahl geeigneter Routen

Die Netzentwicklung erfolgt über die Auswahl geeigneter zu verbessernder Routen zur Anbindung des Gewerbegebiets an die umgebenden Wohnorte und wichtigen Haltestellen des SPNV und ÖPNV. Betrachtet werden dabei **vor allem vorhandene Wege** wie,

- straßenbegleitende Radwege,
- Wirtschaftswege und
- verkehrsarme bzw. verkehrsberuhigte Straßen.

Ein Radverkehrsnetz, auf dem Radfahrende möglichst separiert vom Kfz-Verkehr alle wichtigen Ziele innerhalb dieses Netzes erreichen können und welches sinnvolle Übergabepunkte zu umliegenden Radnetzen / Radverkehrsrouten / Radverkehrskonzepten definiert, erlaubt die Konzentration der Maßnahmenplanung und ist zwingend erforderlich.

Die **Verzahnung, Integration und Koordination mit vorhandenen Radnetzplanungen** der Kommunen, Landkreise und Baulastträger ist essentiell für einen beschleunigten Erfolg.

Die Abstimmung möglichst verbindlicher Zusagen der zuständigen Behörden zu Routenverläufen ist für die Planungssicherheit unerlässlich.

Aufbauend auf eine Bestandsaufnahme von Straßen, Wegen und vorhandenen Radverkehrsanlagen erfolgt die Netzbildung mit der Festlegung „geeigneter Routen“ und die Hierarchisierung in Haupt- und Neben- oder Ergänzungsrouten. Ggf. erfolgt ein Feststellen von Netzlücken. Auf einem abgestimmten Netz von Hauptrouen kann eine Bündelung von Verbesserungsmaßnahmen erfolgen.

Zielnetz

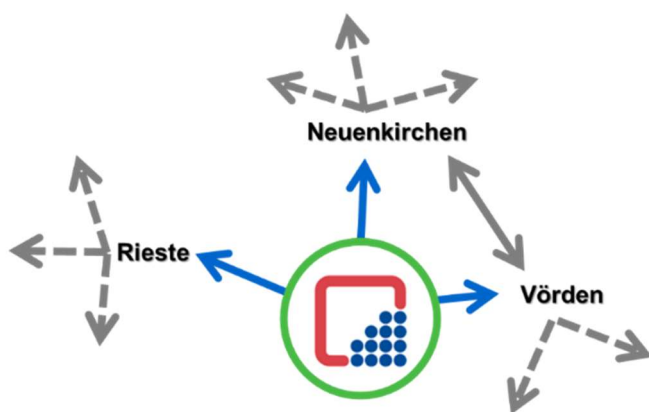
Für eine Verbesserung der Radanbindung ist die Verknüpfung vorhandener Strukturen zu einem **durchgängigen Zielnetz** vorrangig. Dies soll dahingehend untersucht werden welche Maßnahmen erforderlich sind, um die Routen

- direkt bzw.
- zügig,
- sicher,
- komfortabel und
- ganzjährig verlässlich zu befahren.

Das Zielnetz ist bei der Aufstellung von Bebauungsplänen (u.a. durch Flächensicherung) und bei konkreten Straßenplanungen frühzeitig zu berücksichtigen, damit es final realisiert werden kann.

Startnetz

Im Modellprojekt wurde ein Startnetz auf Basis von geeigneten vorhandenen Strecken gebildet, um zeitnah die durchgehende bessere Befahrbarkeit zum Niedersachsenpark zu sichern. Bestandteile dieses Netzes sollten in einen Mindestzustand hergerichtet werden, sodass sie durchgehend und ganzjährig befahrbar sind. In der weiteren Umsetzung wird auf eine stufenweise Verbesserung im Zustand hingearbeitet. Dies umfasst auch geänderte Routenführungen, die erst nach Schließung von Netzlücken realisiert werden können, dann jedoch eine wesentliche Verbesserung in der Anbindung ermöglichen.



Verschiedene Entwicklungsstufen des Netzes im Hinblick auf das Zielnetz und die Definition eines Mindeststandards als **Startnetz** sind zu empfehlen um sich auf die Entwicklung von Verbesserungsmaßnahmen zu konzentrieren.

Durchgehende Befahrbarkeit geht vor idealer Netzgestaltung!

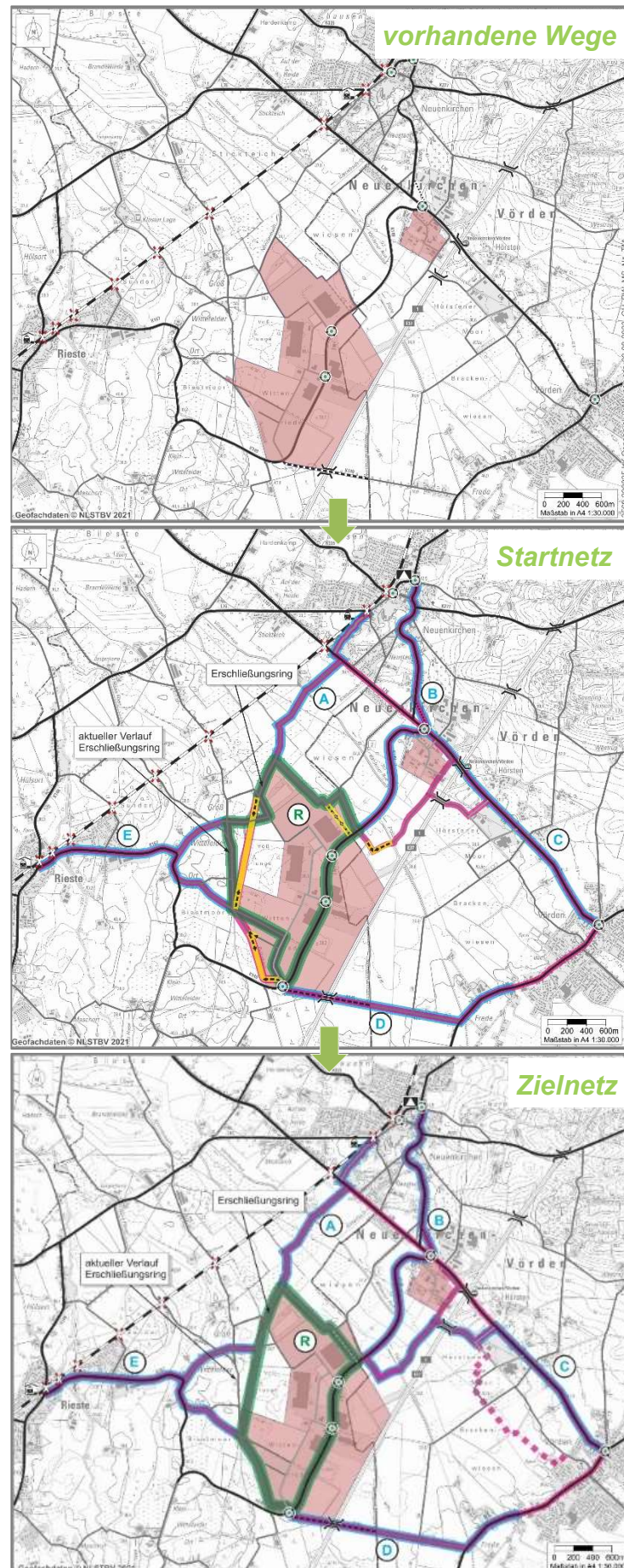
Vorhandene Wege wurden zu einem Netz verknüpft und interkommunal abgestimmt. Besonders geeignete Routen wurden zur Haupterschließung an den „Niedersachsenpark“ definiert.

Ein Verteilerring (grün) wird um radiale Verbindungen (blau) aus den umliegenden Kommunen ergänzt. Kurze Wege und wenig Störungen durch Kfz-Verkehr sind die Hauptkriterien bei der Auswahl des Routenverlaufs.

Netzlücken zu schließen erfordert einen hohen zeitlichen und baulichen Aufwand und zumeist langfristige Genehmigungsverfahren. Strecken des Zielnetzes sind nicht komplett verfügbar, sodass ein Startnetz mit funktionsfähigen Netzbestandteilen – tlw. nach entsprechendem Ausbau – die Anbindung des Niedersachsenparks innerhalb einer ersten Umsetzungsstufe sicherstellt.

Im Verlauf des Projektes musste das Netz mehrfach überarbeitet werden, da Streckenabschnitte bereits überplant, zwischenzeitlich in Aussicht gestellte Wegeverbindungen nicht öffentlich zugänglich und Restriktionen aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörden und Wasserbehörden nicht abschließend zu klären waren.

Die Lage über Gemeinde- und Landkreisgrenzen hinweg erhöhte den Abstimmungsbedarf der Netzverläufe. Auch die Harmonisierung unterschiedlicher Ansätze, der Bauprogramme und Anforderungen der verschiedenen Bau- und Verkehrsbehörden musste erfolgen.



Infrastrukturverbesserung Bestandsanalyse / Ermittlung Handlungsbedarfe

Das vorgesehene Radverkehrsnetz ist auf einen „radverkehrsgerechten“ Zustand hin zu überprüfen. Mängel und Konflikte müssen festgestellt und Handlungsbedarfe definiert werden.

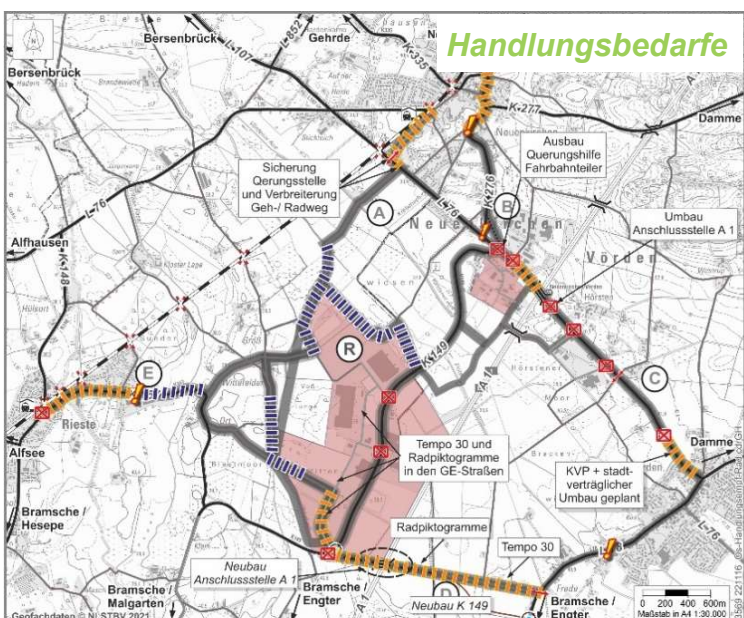
Die Bewertung des Zustandes sollte anhand eines Kriterienkatalogs durchgeführt werden, der daraus resultierende Handlungsbedarfe aufzeigt.

Auf Seite 6 sind exemplarisch ein Bewertungsmuster und die Ableitung von Handlungsbedarfen dargestellt.

Die Karte zeigt die wesentlichen Handlungsbedarfe im abgestimmten Radnetz. Um eine durchgehende, sichere, zügige und komfortable Befahrbarkeit für den Radverkehr zu erzielen.

An wichtigen Stellen im Netz sollten für eine belastbare Bestandsaufnahme Kfz- und Radverkehrszählungen durchgeführt werden. Empfehlenswert ist auch die Einrichtung von einer Dauerzählstelle als Referenzpunkt um bspw. witterungsbedingte Schwankungen der Radverkehrsmengen festzustellen).

Die Erfassung der Verkehrsmengen war wichtig, um u.a. die Bedeutung von alternativen Routenabschnitten bewerten zu können.



Bewertungsmuster

Kriterien	Bestand	Bewertung
Netzbedeutung		Hauptroute Nebenroute
Radverkehrsführung	fahrbahnintegriert separate Radverkehrsanlage entlang Hauptverkehrsstraße auf verkehrsarmen Straßen Wirtschaftsweg	angemessen nicht angemessen
Breite	Fahrbahn (fahrbahnintegrierte Führung) separate Radverkehrsanlage Wirtschaftsweg	sehr gut gut befriedigend ausreichend mangelhaft ungenügend
Fahrbahnbelag	Asphalt Pflaster, Betonstein Schotter, Kies, Rollsplit Grünweg, Sand, Erde	Abhängig vom Zustand: sehr gut gut befriedigend ausreichend mangelhaft
zulässige Höchstgeschwindigkeit	innerorts außerorts	in Abhängigkeit der örtl. Situation
Verkehrsmengen	Rad-/ Kfz- / Schwerverkehr	abhängig von Menge, SV-Anteil
soziale Sicherheit	Beleuchtung belebt / unbelebt angewohnt / nicht angewohnt	sehr gut gut befriedigend ausreichend mangelhaft ungenügend
Knotenpunktführung / Querungssicherung	nicht Lichtsignalanlage geregelt: Mittelinsel / Querungshilfe vorhanden? Lichtsignalanlage geregelt: Furtmarkierung vorhanden? in- / direkte Furtmarkierung roteingefärbte Furtmarkierung separate Signalgeber Vorlaufzeit Rad freier Rechtsabbieger KVP: Zuführung Breite der Fahrbahnteiler	in Abhängigkeit der örtl. Situation und Kfz-Menge
sonstiges		


Handlungsbedarfe

Handlungsbedarfe	Priorität	Umsetzungs- horizont	weitere Beteiligte	ungefähre Kosten
Maßnahme	1 → zwingend 2 → notwendig 3 → wünschenswert	kurz-, mittel-, oder langfristig	Abstimmungs- bedarf mit...	

vgl. Mustersteckbrief (s. Anhang)

Maßnahmenkonzept

Auf Basis der ermittelten Handlungsbedarfe erfolgt die **konkrete Maßnahmenplanung**. Die in Frage kommenden Einzelmaßnahmen lassen sich folgenden Maßnahmenkategorien zuordnen:

Maßnahmenkategorien	
 Maßnahmen im Längsverkehr	 Maßnahmen an Knotenpunkten
 Maßnahmen an Querungsstellen	 Maßnahmen am Fahrbahnzustand
 punktuelle Maßnahmen	 Netzlücken schließen

Beispielhaft zeigt die **Tool-Box** (vgl. S.8) zu den einzelnen Kategorien besonders geeignete Maßnahmen, die zur Verbesserung der Radverkehrssituation – insbesondere auf den Haupttrouten – geeignet sind. Alle Vorschläge müssen örtlich und anwendungsbezogen geprüft werden.

Einfache Maßnahmen aus den Kategorien, die in der Tabelle gelistet sind, waren konsens- und im angestrebten Zeitraum umsetzungsfähig. Zu einzelnen Maßnahmen wurden tlw. gegenüber den Regelwerken reduzierte Standards entwickelt und abgestimmt, um beschleunigt realistische Verbesserungen umsetzen zu können.

Vorhandene radverkehrsrelevante Planungen im Untersuchungsnetz sind abzufragen, hinsichtlich Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen und in die Überlegungen einzubeziehen.

Fragen nach Beleuchtung der Haupttrouten, einer durchgehenden Wegweisung, Radabstellanlagen sowie evtl. erforderlicher Ladestationen für E-Bikes sind zu klären.

Bei **streckenbezogenen** Maßnahmen („Maßnahmen im Längsverkehr“) kommt es neben Sicherheitsaspekten auf Komfort (Breiten, baulicher Zustand, Fahrbahnbelag) an. An **Knotenpunkten** und sonstigen **Querungsstellen** steht die verkehrssichere Führung des Radverkehrs immer im Vordergrund. Hier sind im Regelfall bauliche oder signaltechnische Lösungen erforderlich.

Standards

Radverkehrsplanung orientiert sich an gesetzlichen Standards und Empfehlungen der Regelwerke. Diese sind in vorhandenen Netzen selten erfüllt. Schon aus Platz- und Kostengründen sind sie schwierig kurzfristig umsetzbar. Örtliche Mindeststandards für kurzfristige Verbesserungen sind somit zu entwickeln. Zwischen den Anforderungen, die auch in von Förderprogrammen häufig gestellt werden und der örtlichen Realität bestehen erhebliche Diskrepanzen. Je nach Routenbedeutung und Radverkehrsaufkommen werden **nicht immer Maximalstandards notwendig**, um die nutzungsoptimierten Verbesserungen der Infrastruktur umzusetzen.

Bei **Neubaumaßnahmen** sollten für die Radverkehrsführung

- im Längsverkehr und
- an Knotenpunkten und Querungsstellen aber immer die **Standards der StVO bzw. der ERA angestrebt oder übertroffen werden**.

Tool-Box

Maßnahmen- kategorie	Maßnahmen- / Detailbeschreibung	abgestimmter Standard im Projekt
 Maßnahmen im Längsverkehr	Aufhebung Benutzungspflicht von nicht richtlinienkonformen Radverkehrsanlagen	fahrbahnintegrierte Führung, ggf. Gehweg „Rad frei“
	Piktogramme in der Fahrbahn	 2,45 x 1,50 m
	Beschilderung / Piktos Überholabstand halten	
	Geschwindigkeitsreduzierung	 auf innerörtlichen Straßen ohne Rad- verkehrsanlagen
	innerorts richtungsgetrennte Führung des Radverkehrs (z.B. Radschutzstreifen)	 Mindestmaß 1,50 m Breite
	bevorrechtigte Führung von Radverkehr auf Fahrradstraßen	 max. Tempo 30, Kfz dem Rad untergeordnet
	Ausbau Radwege: gemeinsame Zweirichtungs- Geh-/Radwege	empfohlen: 3 m Breite (Mindestmaß außerorts: 2 m Breite)
Ausbau Wirtschaftswege	wünschenswert: 4,50 m Breite, im Regelfall 3 m und ggf. Ausweichbuchten	
 Maßnahmen an Knotenpunkten	Furtmarkierungen	
	Roteinfärbung	
	geradlinige / nicht abgesetzte / direkte Furtmarkierung	
	Rückbau freier Rechtsabbieger	zumindest innerorts
Abbiegeassistenz für LKW	 prüfen	
 Maßnahmen an Querungsstellen	Querungshilfen / Fahrbahnleiter	 3 m breit (mind. 2,50 m) und taktile Elemente
 punktuelle Maßnahmen	Sicherung Übergang inner- / außerorts	 3 m breit (mind. 2,50 m)
 Maßnahmen am Fahrbahn- zustand	Sanierung Oberflächenbelag	„angenehmes“ Radfahren ermöglichen, punktuelle Ausbesserungen
	Deckschichtausbau zu Asphalt	„angenehmes“ Radfahren ermöglichen, für Straßenreinigung und Winterdienst erforderlich
 Netzlücken schließen	Weg herstellen	nach definierten Ausbaustandards

Umsetzungs- / Stufenkonzept / Prioritäten

Nicht alle Maßnahmen sind zeitgleich umsetzbar bzw. für eine sichere Befahrung der Routen gleich wichtig. Wunsch und Wirklichkeit (Anforderungen und Machbarkeit bzw. zeitnahe Umsetzbarkeit) sind zu harmonisieren und **Prioritäten der Umsetzung** zu bestimmen.

„Es kann sofort begonnen werden.“ Mittels „einfacher“, kostengünstiger und kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen kann eine Sichtbarmachung der Radverkehrsinfrastruktur erfolgen. Hierzu eignen sich insbesondere Maßnahmen wie **Markierung / Beschilderung von:**

- Tempo 30 auf Streckenabschnitten



- Piktogrammen / Sharrows



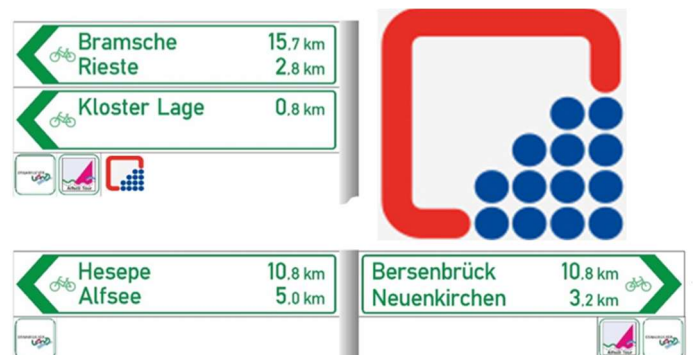
- Hinweisen zum Abstand halten



- Hinweisen zur Rücksichtnahme im Verkehr: Radfahrer und landwirtschaftliche Fahrzeuge – achtet aufeinander!



- Hinweisen zum Routenverlauf



Sanierung und Verbesserung von:

- Wirtschaftswegen
- Schlaglöchern
- Bordabsenkungen
- Radwege Auf- bzw. Abfahrten



Einig waren sich die Beteiligten, dass die Kennzeichnung des Routenverlaufs und Sichtbarmachung der Radverkehrsinfrastruktur kurzfristig umgesetzt werden soll. Dadurch wird der Routenverlauf klar, die Nutzbarkeit ermöglicht und die Basis für die weitere Verbesserung mit aufwendigeren Maßnahmen gelegt.

Die unterschiedliche Auffassung der beteiligten Verkehrsbehörden zur Art der Markierung von Radpiktogrammen konnte beigelegt werden. Diese zunehmend verbreiteten Hilfsmittel für fahrbahnintegrierten Radverkehr sind bei Verkehrsbehörden umstritten.

In der 1. Priorität sollten in Einzelfällen zugunsten einer durchgehenden Routennutzung, abweichend von den Standards, auch „einfache“ Maßnahmen in Mindestqualität befristet die Situation verbessern.

Die Wirtschaftswegen (Schotterwege, wassergebundene Deckschicht) im Netz rund um den „Niedersachsenpark“ werden gemeindeübergreifend nach gleichen Kriterien zeitnah saniert und ausgebessert.

Steckbriefe zur Fixierung der Arbeitsergebnisse, der abgeleiteten Handlungsbedarfe und Maßnahmen sind sinnvoll. Den Maßnahmen können so Umsetzungsstufen, Priorisierung, Realisierungszeiträume und Zuständigkeiten zugeordnet werden. Zudem enthalten sie eine Kostenschätzung für die Haushaltsplanungen Und Hinweise zu Förderantragstellungen der weiteren Jahre (s. Mustersteckbrief im Anhang).

Kombination Rad und ...

Eine Kombination von Rad und ÖPNV ist v.a. im ländlichen Raum wichtig. Sicherzustellen sind:

- Die Taktung von Bus und Bahn und die Anpassung an die Schichtzeiten der Betriebe in den Gewerbegebieten,
- Ausreichende, überdachte und sichere Radstellplätze an Haltestellen und bei den Betrieben,
- ggf. Radmitnahmemöglichkeiten in Bus und Bahn,
- ggf. Rad-Leihsysteme für den Verkehr zwischen Bahnhof und Betrieben.

Schnell zeigte sich, dass aufgrund der Schichtzeiten eine frühere Aufnahme des Betriebs der NordWestBahn erforderlich ist. Um auch die Schichten, die vor dem ersten Eintreffen der frühesten Verbindungen in Rieste bzw. Neuenkirchen, beginnen zu erreichen, müssen Gespräche mit dem Land, der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen und den für den Nahverkehrsplan verantwortlichen Landkreisen stattfinden, mit dem Ziel zusätzlich Frühzüge einzuführen.

Marketing

Zur Steigerung des örtlichen Bekanntheitsgrades der angebotenen Routen und zur Anregung das Rad zu nutzen sind neben Wegweisung und Markierung die Aufnahme in die Kartenwerke erforderlich. Außerdem bedarf es örtlicher Kampagnen (durch ortsansässige Betriebe), um den Umstieg auf das Rad zu unterstützen.

Arbeitgeber können dazu vielfältige Unterstützung bekommen:

- „Mit dem Rad zur Arbeit“ der AOK
- Durch Zertifizierung als „Zertifizierter Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“, welches in Deutschland vom ADFC vergeben wird.

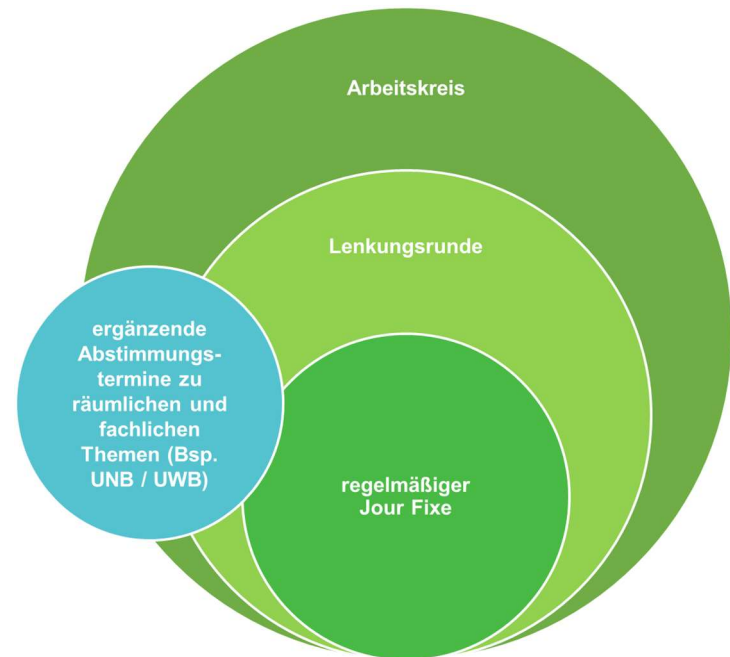


FAHRRADFREUNDLICHER ARBEITGEBER
Eine Initiative der EU und des ADFC

Mit derartigen Aktionen können Arbeitgeber ihre Attraktivität erhöhen, tragen zur Mitarbeitergesundheit und zum Umweltschutz bei und senken nebenbei ihre Kosten für die Bereitstellung von Parkraum auf dem Firmengelände.

Ein betrieblicher Mobilitäts- oder Radverkehrskordinator kann betriebsintern bei derartigen Aktionen unterstützen.

Fortlaufende Abstimmung



Die Förderung des Radverkehrs funktioniert nur, wenn Fachbehörden und Baulastträger zusammenarbeiten. Die **Kommunen** sind daher gefordert **als Motor, Koordinator und Vermittler**, örtliche Vertreter aus Politik, Kommunen, Landkreis, Verkehrsbehörde, Baulastträgern, etc. themenbezogen zusammenzubringen, um Hemmnisse abzubauen und die Machbarkeit frühzeitig aufzuzeigen, Mittel zu akquirieren und Maßnahmen „anzupacken“. Vertreter der Gewerbetreibenden sind im Prozess mit einzubinden.

Hierfür sollte ein **Arbeits- und Zeitplan** entwickelt werden, in dem Meilensteine enthalten sind. Diese sind insbesondere vor dem Hintergrund einzuhalten der Förderfristen notwendig, um eine zügige Umsetzung garantieren zu können.

Der aufgestellte Arbeits- und Zeitplan musste regelmäßig überprüft und einzelne Arbeitsschritte evaluiert und angepasst werden, um die Zeitplanung sicherzustellen. Die Einhaltung von Fristen wurde bei den Beteiligten tlw. verbindlich eingefordert, um den Zeitrahmen einzuhalten. Eine Lenkungsgruppe bestätigte sich als gute Lösung für die Beschleunigung des Prozesses.

Die Experten der betroffenen (Nachbar-) Kommunen, Landkreise, Verkehrsbehörden und Baulastträger sind zwingend zu beteiligen. Die Einrichtung einer **Lenkungsgruppe**, in der die Schritte der Projektbearbeitung koordiniert werden ist sinnvoll.

Darüber hinaus empfiehlt sich eine **regelmäßige Abstimmung** zwischen den örtlichen, kommunalen Behörden, um den Projektablauf zu steuern, zu evaluieren und das weitere Vorgehen festzulegen.

Zusätzlich wurden in einem Arbeitskreis, dessen Besetzung über die Mitglieder der Lenkungsgruppe hinausgehend Fachvertreter aus Verbänden sowie weitere wichtige Kooperationspartner umfasste, die Meilensteine in der Bearbeitung des Projektes abgestimmt und die Akteure der Wirtschaft in geeigneten Aktionen (u.a. im Rahmen eines Unternehmerfrühstücks) einbezogen.

Im ländlichen Raum kommt den **unteren Naturschutz- und Wasserbehörden** sowie den **Agrarverbänden** häufig eine entscheidende Rolle bei der Planung des Radnetzes zu. Sie sind unbedingt frühzeitig an der Planung zu beteiligen, um Umweltgründe von vorn herein einzubeziehen.

Die vorgeschlagenen neuen Streckenabschnitte, aber auch Verbreiterungen vorhandener Wirtschaftswege insbesondere in Überschwemmungs- und Naturschutzgebieten wur-

den unter Maßgaben des Biotopschutzes und der Gewässerunterhaltung tlw. sehr kontrovers diskutiert. Vielfach mussten „naheliegende“ Lösungswege aufgegeben werden bzw. in der Umsetzungspriorität nach hinten geschoben werden.

Die Erwartungen relevanter Akteure (Radfahrende, Betriebe und Kommunen etc.) kristallisieren sich erst im Verlauf des Projektes heraus und sollten daher mehrfach konkret abgefragt werden. Eine frühzeitige Einbindung wichtiger Akteure ist die Grundlage für den Erfolg und eine zeitnahe Umsetzung des Projektes.

Während des Planungsprozesses kommt es besonders auf das Zusammenspiel der beteiligten Entscheidungsträger an, die eine erhebliche Bedeutung bei der Entwicklung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen haben. So ist die Verkehrsbehörde entscheidend für alle Maßnahmen, die eine verkehrsrechtliche Anordnungen benötigen. Dies kann u.a. Vorfahrtregelungen, Sicherung von Querungsstellen und Markierungsarbeiten betreffen.

Eine enge, kontinuierliche und regelmäßige Abstimmung stellt sicher, dass alle Anmerkungen, Bedenken und Vorgaben mit in die Planung einbezogen werden können und die Machbarkeit des Projektes erhalten bleibt.

Die Projektverantwortlichen sollten zudem beharrlich an der Fortschreibung des Projektes arbeiten und diese auch von genannten im Verlauf des Projekts zu Beteiligten einfordern, um die Motivation im Projektverlauf hochzuhalten.

„Nicht entmutigen lassen!“

Öffentlichkeitsbeteiligung

Eine begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung ist sinnvoll, um ein möglichst umfassendes Bild zur Wahrnehmung der aktuellen Situation und der Potenziale des Radverkehrs durch die örtliche Bevölkerung zu erhalten.

Diese kann in verschiedenen Formaten erfolgen. Bewährt haben sich u.a.:

- (Online-)Befragungen
- Workshops
- Befahrungen / Spaziergänge

Im Rahmen einer Online-Befragung wurden die örtliche Bevölkerung und die Beschäftigten des Gewerbegebietes als Zielgruppe direkt angesprochen. Es wurden neben Fragen zur Person und Verkehrsmittelwahl auch Fragestellungen zur Radverkehrsinfrastruktur und der Bewertung der (subjektiven) Sicherheit bei ihrer Nutzung gestellt.

Bewährt hat sich auch das Format des „Unternehmerfrühstücks“, um die Entscheidungsträger der im Gewerbegebiet ansässigen Firmen zu beteiligen und deren Akzeptanz und Mitarbeit an radverkehrsfördernden Maßnahmen zu erhöhen. Auch die Möglichkeiten der Flächen-sicherung für potentielle bessere Routenverläufe auf den privaten Gewerbegrundstücken konnten vorgeklärt werden.



Attraktive Radwegeverbindungen für Berufspendler im ländlichen Raum

An informational graphic with a light blue background. On the left, there is a white bicycle icon and a yellow silhouette of a person riding a bicycle. On the right, the text 'Ihre Meinung zählt!' (Your opinion counts!) is followed by a list of instructions: 'QR-Code scannen', 'Fragebogen ausfüllen', and 'Absenden'. A QR code is provided for scanning. Below the QR code is a map of the region with a blue circle highlighting the survey area, and the text 'Optimierung der Anbindung des Gewerbegebietes Niedersachsenpark'. At the bottom, there is a website URL 'www.landkreis-osnabrueck.de/radfahren' and the logo for 'LANDKREIS OSNABRÜCK'.

Förderung / Finanzierung

Vor Beginn jedes Projektes ist zu eruieren, welche Fördermittel für die Projektbearbeitung zur Verfügung stehen und beantragt werden können.

Hilfreich kann die Einbeziehung externer Dienstleister zur Bearbeitung bzw. zur Beratung sein.

Bei der Bearbeitung des Projektes ergeben sich fortlaufend weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Bestandssituation. Für die Umsetzung dieser Maßnahmen können weitere Fördermittel akquiriert werden.

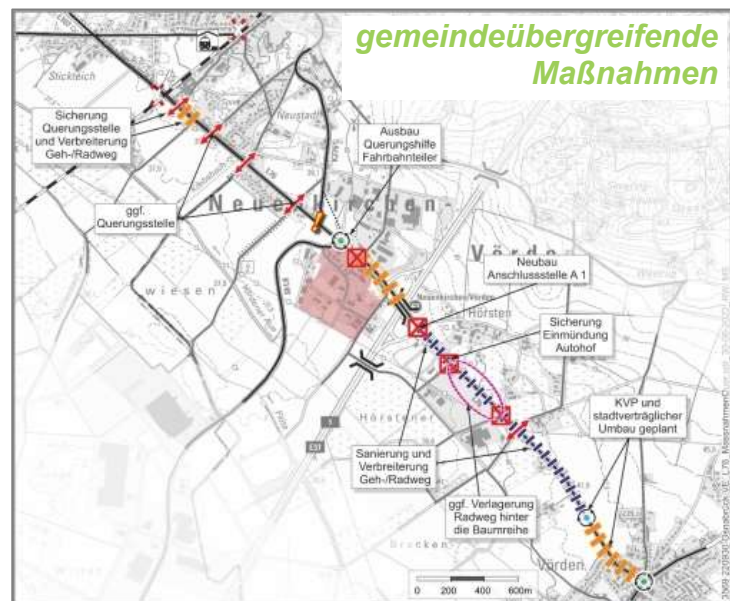
Förderprogramme für Radverkehrsprojekte in Kommunen in Niedersachsen können u.a. auf der Homepage der Energieagentur Niedersachsen eingesehen werden.

Ein wichtiges Förderprogramm ist das Sonder-Förderprogramm „Stadt und Land“. Es ist auf die Förderung der Radverkehrsinfrastruktur ausgelegt und wird vom Land Niedersachsen durch die NBank als nicht rückzahlbarer Zuschuss aus Mitteln des Bundes finanziert. Sowohl Städte, Gemeinden, Samtgemeinden als auch Landkreise können über dieses Förderprogramm Maßnahmen finanziert bekommen.

Bedingung ist, die Planung und Umsetzung der jeweiligen Maßnahme muss im Zusammenhang eines Verkehrskonzeptes, besser eines vorliegenden Radverkehrskonzeptes bzw. eines Radnetzes (inkl. umfassender Bestandsaufnahme, Mängelbetrachtung und Aufzeigen von Handlungsbedarfen) erstellt werden. Auch darf es sich bei der Investition nicht nur um rein touristische Belange handeln. Es erfolgt eine Förderung in Höhe von bis zu 75 Prozent der förderfähigen Ausgaben.

Bei finanzschwachen Kommunen beträgt die Förderung bis zu 90 Prozent der förderfähigen Ausgaben.

Aus dem Konzept wurden landkreis- bzw. kommunenübergreifend Maßnahmenanträge für das Förderprogramm „Stadt und Land“ entwickelt, die derzeit im Antragsverfahren sind.



Maßnahmen, die formal durch die Gemeinde Rieste beantragt werden müssen, aber auf wichtigen Routen der Gemeinde Neuenkirchen-Vörden liegen, werden dabei gemeinsam durch die örtliche Politik gestützt.

Antragsformulare und weitere Hinweise zu erforderlichen Unterlagen sind der Webseite der NBank zu entnehmen und dort auch einzureichen. Die Prüfung und Bewilligung erfolgt anhand der zeitlichen Reihenfolge der Antragseingänge.

Weitere Förderungen und Finanzierungen des Radverkehrs von Seiten des Bundes können der Internetpräsenz des BMVD entnommen werden.

Resümee / Ausblick

Die im Untersuchungsgebiet Niedersachsenpark“ gesammelten Erfahrungen führen zu nachfolgenden Handlungsempfehlungen für eine **erfolgreiche**, d.h. **umsetzungsorientierte** Radverkehrsplanung:



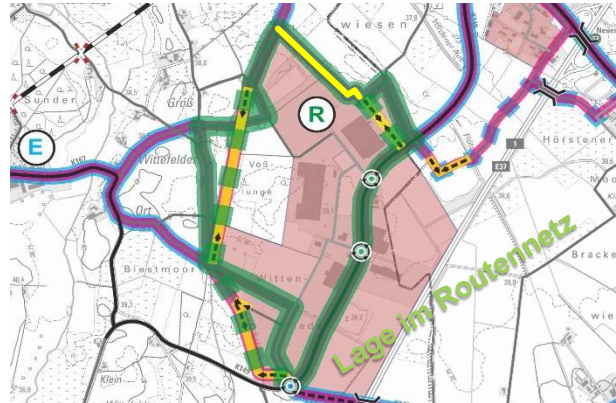
- bei Maßnahmen entlang Kreis-, Landes- und Bundesstraßen muss eine **Abstimmung mit dem Baulastträger** erfolgen

Empfohlen wird zudem eine regelmäßige (zumindest einmal jährliche) **Evaluierung der Umsetzung von geplanten Maßnahmen**.

- **Radverkehrsinfrastruktur sichtbar machen**
- insbesondere die kurzfristig umsetzbaren – verkehrsbehördlichen – **Maßnahmen frühzeitig abstimmen**
- unterschiedliche **Anforderungen und Zuständigkeiten** zwischen verschiedenen Landkreisen und Straßenbauämtern frühzeitig **abklären bzw. koordinieren**
- **realisierungsfähige Maßnahmen planen** (u.a. Kosten, Umsetzungshorizont beachten)
- **Radverkehrsanbindung im Rahmen der Bauleitplanung frühzeitig berücksichtigen**
- **interkommunale Zusammenarbeit**, um die Situation im gesamten Netz zu verbessern

Mustersteckbrief

Routenbezeichnung	Lfd. Nr.
Netzkategorie	(Haupt-)Route, Umsetzungsstufe
Straße	Straßenname
Streckenabschnitt	von Punkt X bis Punkt Y
Streckenlänge	in m



Kriterien	Bestand	Bewertung
Radverkehrsführung	fahrbahnintegriert separate Radverkehrsanlage Wirtschaftsweg	angemessen nicht angemessen
Breite	Fahrbahn (fahrbahnintegrierte Führung) separate Radverkehrsanlage Wirtschaftsweg	sehr gut gut befriedigend ausreichend mangelhaft ungenügend
Fahrbahnbelag	Asphalt Pflaster, Betonstein Schotter, Kies, Rollsplit Grünweg, Sand, Erde	abhängig vom Zustand: sehr gut / gut gut / befriedigend ausreichend mangelhaft
zulässige Höchstgeschwindigkeit	innerorts außerorts	in Abhängigkeit der örtl. Situation
Verkehrsmengen	Kfz-/ Radverkehr / Schwerverkehr (SV)	abhängig von Menge, SV-Anteil
soziale Sicherheit	Beleuchtung belebt / unbelebt angewohnt / nicht angewohnt	sehr gut gut befriedigend ausreichend mangelhaft ungenügend
Sonstiges		

Handlungsbedarfe	Priorität	Umsetzungs- horizont	weitere Be- teiligte	ungefähre Kos- ten
Maßnahme	1 → zwingend 2 → notwendig 3 → wünschenswert	kurz-, mittel-, oder lang- fristig	Abstimmungs- bedarf mit...	

(vorläufig) geplante Maßnahme	Stand der Abstimmung
bereits in Planung / Abstimmung befindliche Maßnahme	



Notizen

Multiple horizontal green lines for taking notes.

Inhaltliche Bearbeitung und Layout

PGT Umwelt und Verkehr GmbH
Vordere Schöneworth 18
30167 Hannover

Stand: Aug. 2023

Dieser Leitfaden ist im Rahmen des Projektes „Attraktive Radwegeverbindungen für Berufspendler im ländlichen Raum“ entstanden. Das Projekt wurde bearbeitet in Kooperation mit:



Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau

