

r

*regionales
mobilitätskonzept:
radverkehr (rmk:r)*

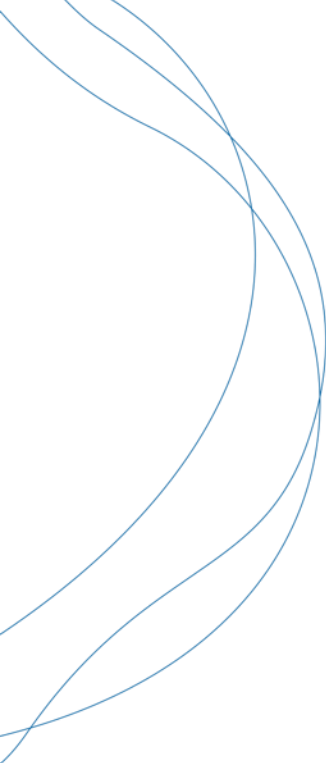
SG Bruchhausen-Vilsen, 24.11.2020

Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr – Grundlage



Auftrag im Grundsatzbeschluss zur kooperativen Regionalentwicklung

- Handlungsfeld Daseinsvorsorge
 - Leitziel „Region der guten Wege – Erreichbarkeit für alle“
- Regionales Mobilitätskonzept
 - Baustein: Radverkehr



Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr – Konzept

- Klassifiziertes Netz für den Alltagsradverkehr
 - Empfehlungen für Radschnellverkehre
- Qualitäts- und Ausbaustandards
- Verknüpfung mit dem ÖPNV – Zubringerstrecken
- Aussagen zum Klimaschutz (Klimaschutzteilkonzept)
- Empfehlungen zur Prioritätensetzung
- Zusammenarbeit mit dem Ziel der Stärkung des Radverkehrs

- 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/tmk_r abrufbar.

Originalkartografie: Kommunalverbund, Lennart Kessling
 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.



Ergebnis: Alltagswegenetz mit drei Hierarchiestufen

Mögliche Radschnellverbindung (rot)

- Hohe Verkehrsbeziehungen/ Pendelverkehre vorhanden oder zu erwarten
- Streckenführung: direkt, schnell, sicher, bevorrechtigt
- Qualität: Asphalt, Beleuchtung, Reinigung, ausreichende Breite



Strecken 1. Ordnung (blau)

- Direkte Verbindungen zwischen Kommunen
- Anbindung wichtiger SPNV-/ÖPNV-Haltestellen
- Direkte Anbindung wichtiger Ziele

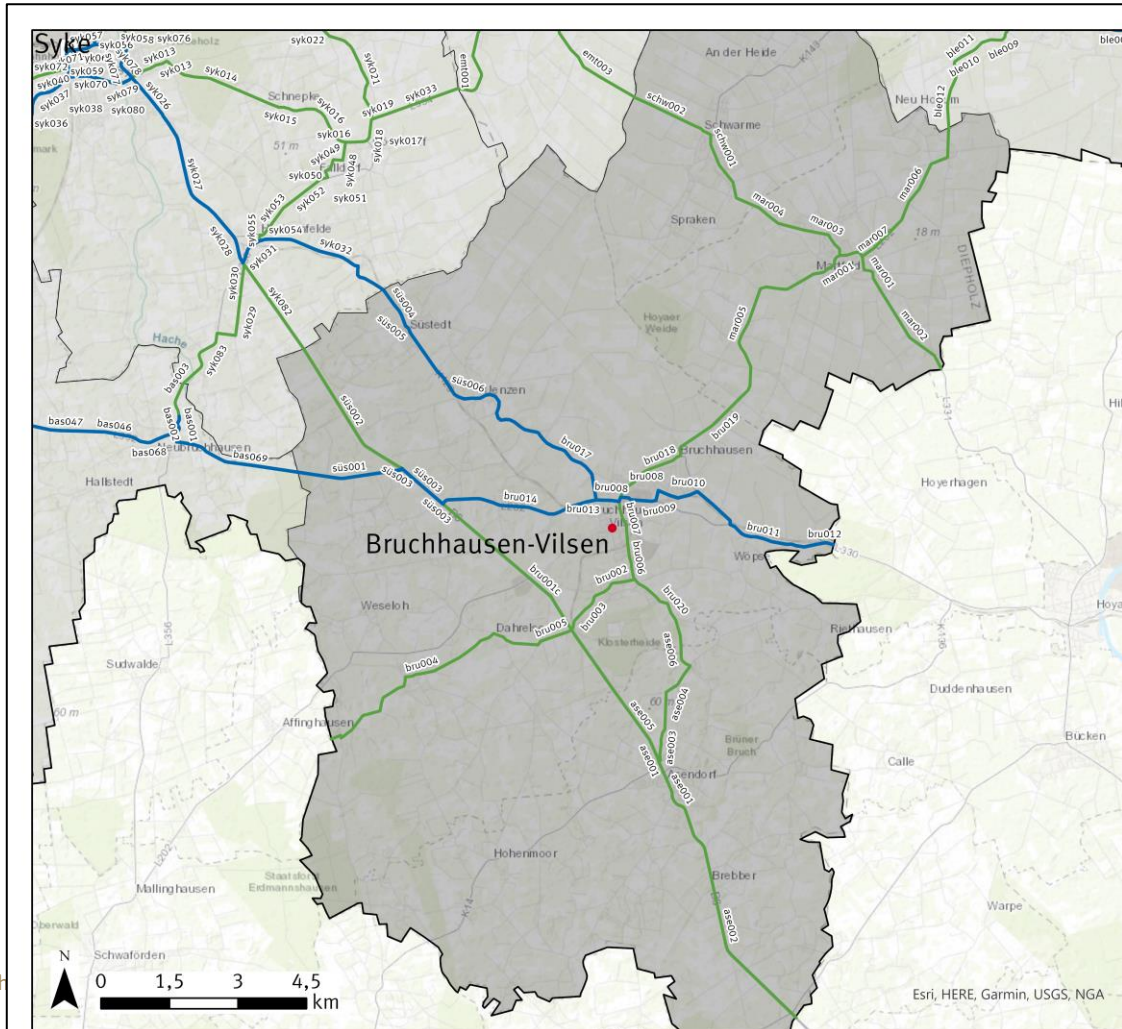


Strecken 2. Ordnung (grün)

- Anbindung von Zielen in Ergänzung zu Strecken 1. Ordnung
- Querverbindungen, Entstehung Netzcharakter
- Auch weniger direkte Alternativverbindungen

Regionales Alltagswegenetz

Bruchhausen-Vilsen



Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr – Hierarchisierung

Ausschnitt
Samtgemeinde Bruchhausen-
Vilsen

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

Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr – Werkzeuge

Regionsweites Konzept für den Alltagsradverkehr

- Gutachterbericht
 - Alltagswegenetz
 - Handlungsbedarf
 - Maßnahmenempfehlungen
- Kurzfassung
 - Zusammenfassung der Ergebnisse
 - Beschlussvorbereitung



Umsetzung der Inhalte *was muss berücksichtigt werden*

Maßnahmen...

...im Netz

- Strecken
- Kreuzungen und Querungen
- Qualitätsstandards



... für den ruhenden Verkehr



Umsetzung der Inhalte was muss berücksichtigt werden

Maßnahmen...

... für die Wegweisung

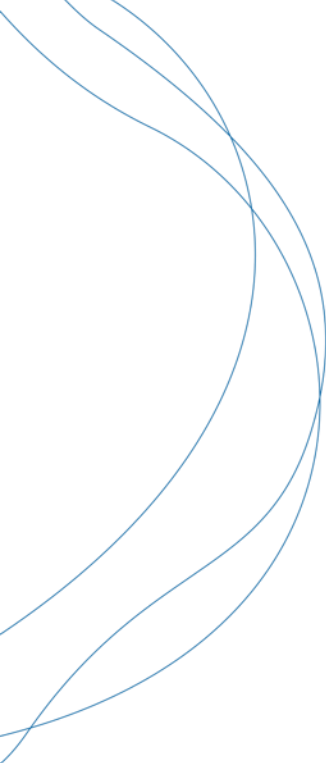
... für den Umstieg
auf Bus und Bahn

... für die Kommunikation



Fotos: ZVBN; Gemeinde Stuhr; Björn Vosgerau





Umsetzung der Inhalte

Prioritätensetzung

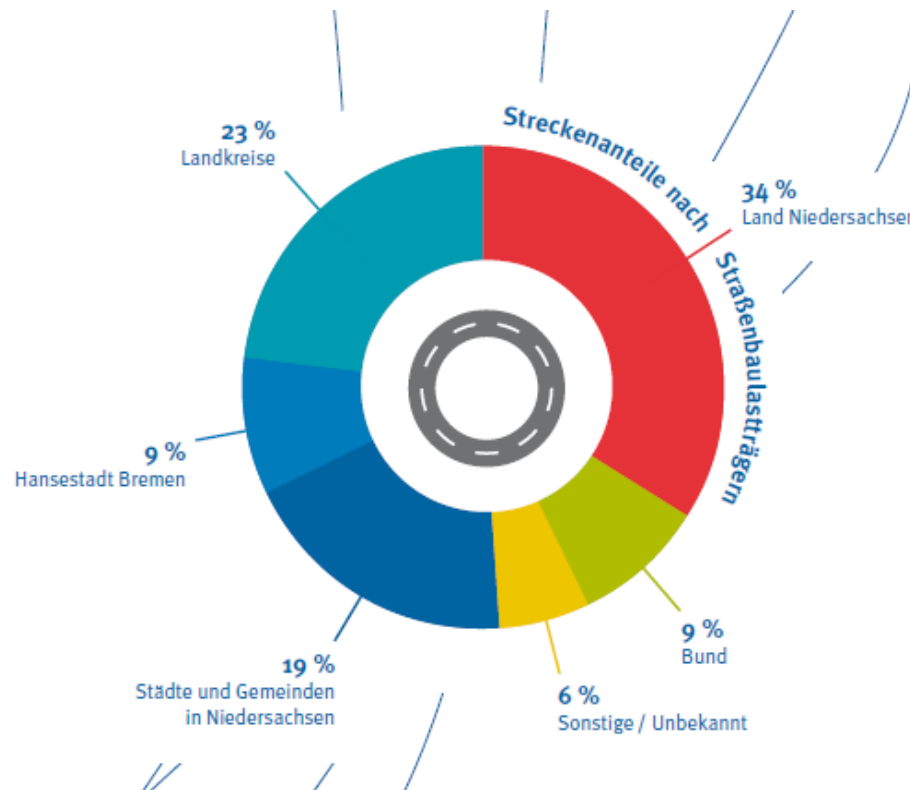
- Hohe Priorität (Priorität 1):
Probleme Funktionsfähigkeit/Verkehrssicherheit
- Mittlere Priorität (Priorität 2):
Mindestanforderungen zwar ja, aber
Verbesserungen erforderlich
- Kurzfristige Maßnahmen (Priorität k):
schnell/kostengünstig/Kleinmaßnahmen
- Perspektivische Maßnahmen bei Netzerweiterung

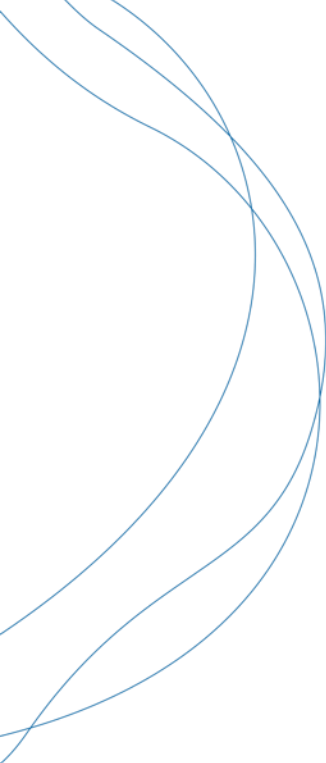
Umsetzung: Insgesamt mittel- bis längerfristiger
Zeitraumen (15 Jahre)

The map displays the planned railway network for the Bruchhausen-Vilsen area. The central town of Bruchhausen-Vilsen is highlighted. A red line represents the main railway route, which branches out to various locations including Syke, Osterholz, and other districts. The map also shows existing roads and geographical features. A scale bar at the bottom right indicates distances up to 4.5 km.

Kartografie: Lennart Kersting
Karte erstellt am: 11.09.2020
Stand der RMK-R-Daten: August 2020 nach Anpassung der Daten
mit dem Stand März 2019
Quellen: © GeoBasis-DE / BKG 2018
Komunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.

Umsetzung der Inhalte Straßenbaulastträger





Akteure

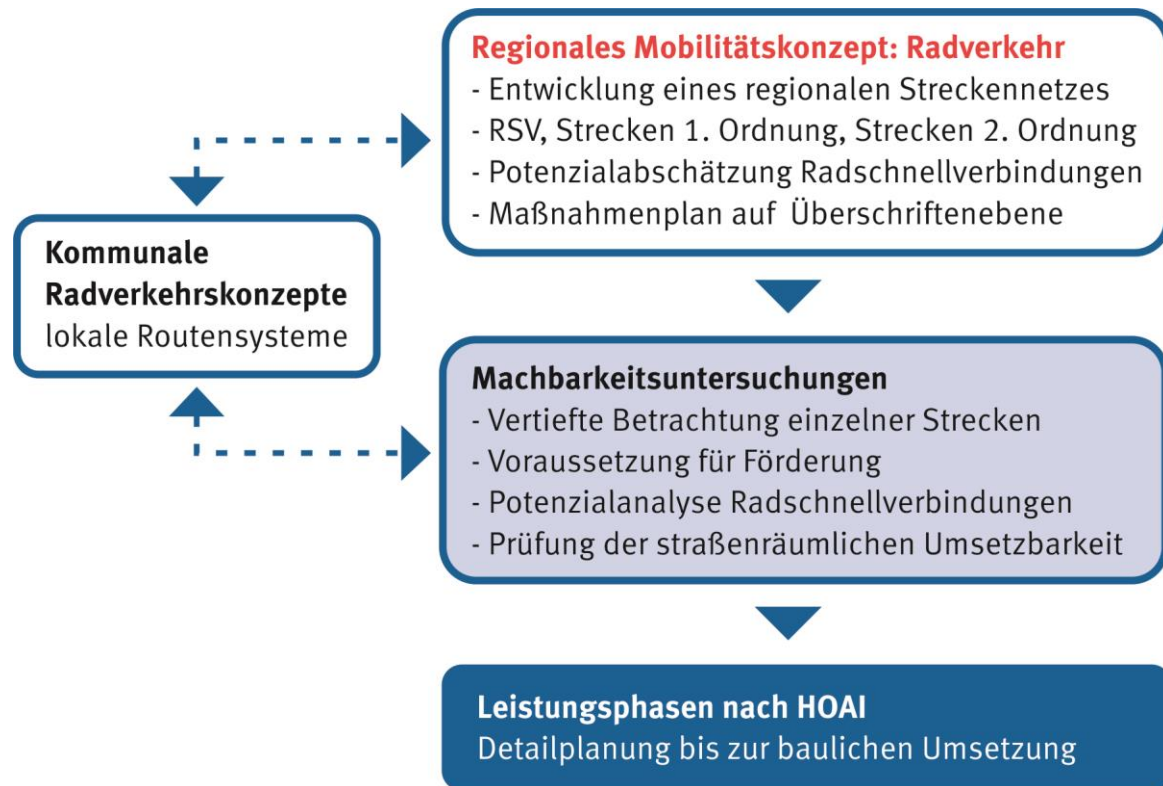
... und so soll das Ganze funktionieren

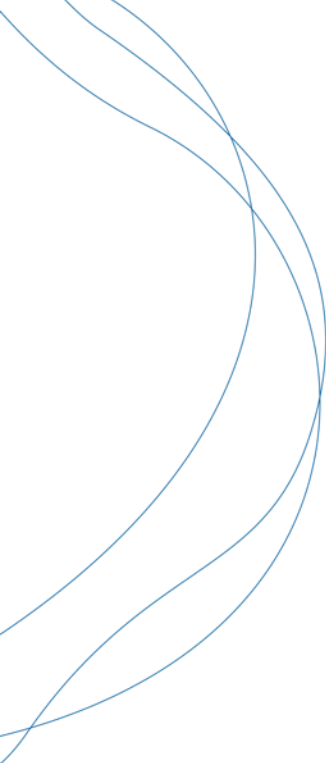
Gemeinsam

- Städte und Gemeinden
- Landkreise
- Land Niedersachsen (NLStBV)
- Hansestadt Bremen
- ZVBN

Akteure

Planerische + bauliche Ebene

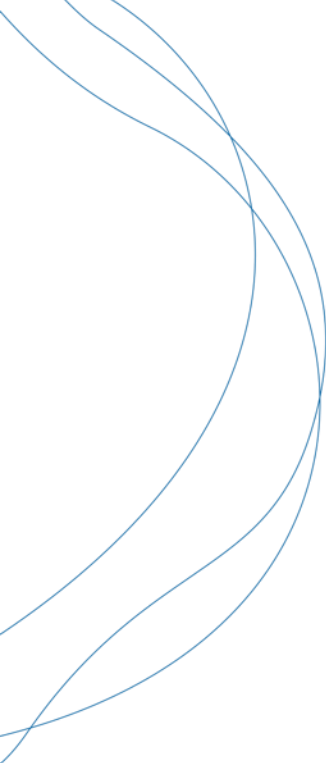




Akteure

Erste Umsetzungsschritte

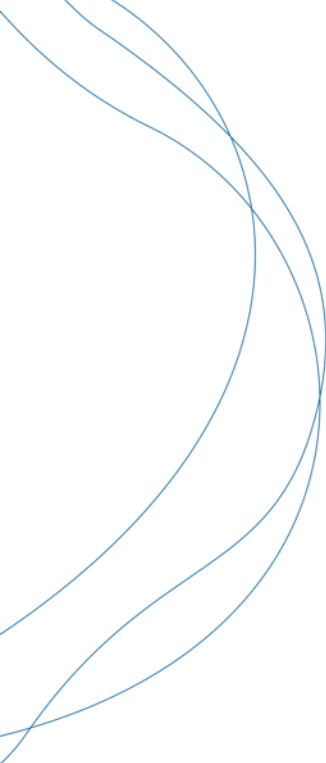
- Berichte in den Fachausschüssen
- *Machbarkeitsstudie 1: Bremen – Achim*
- Machbarkeitsstudie 2: Bremen – Delmenhorst – Ganderkesee
- Machbarkeitsstudie 3: Strecken von und zu den Oberzentren Bremen, Delmenhorst* (, Oldenburg)
- „Repräsentative Strecke“ – Radverkehr in Ortsdurchfahrten an Landesstraßen
- Fachgespräche
- *Kommunale (Rad-)Verkehrskonzepte*



Fazit und Gesamtbeschluss

Die notwendigen Beschlüsse fassen

- Nutzung des Konzepts als Grundlage für eigene Planungen
- Nutzung des Konzepts für die Abstimmung untereinander
- Aufforderung an die Länder für eine gemeinsame Umsetzung
- Nutzung des Konzepts für die Prioritätensetzung
- Gemeinsames Einsetzen für die Förderung des Radverkehrs



Fazit und Gesamtbeschluss

Was muss gemeinsam angepackt werden?

- Wissensbasis und Grundlagen
- Umsteigen
- Wegweisung
- Fördermittel
- Politik
- Zusammenarbeit

Danke für Ihr Interesse

Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.

Delmegarten 9

27749 Delmenhorst

04221/9 81 24-0

www.kommunalverbund.de

facebook.com/kommunalverbund

Geschäftsführerin Susanne Krebs, krebs@kommunalverbund.de

Projektmitarbeiter Lennart Kersting, kersting@kommunalverbund.de

Das Projekt „Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr“ wurde 2016 - 2018 gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Radschnellverbindungen/ (Alltags-)Premiumrouten

Qualitativ hochwertige Radverkehrsstrecken

- Hohes Nutzerpotenzial/ Erwartung eines hohen Nutzerpotenzials
- Komfortables, zügiges, sicheres Radfahren insbesondere für längere Entfernungen
- Direkte, durchgängige, möglichst bevorrechtigte Verbindungen
- Hochwertiger Belag, Trennung von Fuß- und Radverkehr, jeweils ausreichende Wegebreiten
- Geringe Zeitverluste durch Anhalten und Warten
- Durchgängige Beleuchtung
- Ganzjährige Befahrbarkeit



Strecken 1. Ordnung/ Vorrangrouten

Qualitativ hochwertige Radverkehrsstrecken

- Direkte Verbindungen zwischen Kommunen
- Anbindung wichtiger SPNV-/ ÖPNV-Haltestellen und weiterer wichtiger Ziele
- Abgrenzung zu Radschnellverbindungen:
 - Geringere (zu erwartende) Nutzerzahlen
 - Entsprechend angepasste Qualitäts- und Ausbaustandards



Verkehrsstärken und Maßnahmenempfehlungen

Fehlende Radverkehrsanlage (RVA)		
Lage	Verkehrsstärke	Maßnahmenempfehlung
innerorts	unter 5.000 Kfz/Tag	RVA nicht erforderlich
	über 5.000 Kfz/Tag	RVA erforderlich
außerorts	unter 2.500 Kfz/Tag	RVA nicht erforderlich
	über 2.500 Kfz/Tag	RVA erforderlich

Zu schmale Radverkehrsanlage (RVA)		
Lage	Verkehrsstärke	Maßnahmenempfehlung
innerorts	unter 5.000 Kfz/Tag	RVA nicht erforderlich/ aufgeben
	über 5.000 Kfz/Tag	RVA erforderlich
außerorts	unter 2.500 Kfz/Tag	RVA nicht erforderlich/ aufgeben
	über 2.500 Kfz/Tag	RVA erforderlich

Qualitätsstandards (Auswahl)

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

Ausbaustandards (Auswahl)

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)

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)

Umsetzung der Inhalte

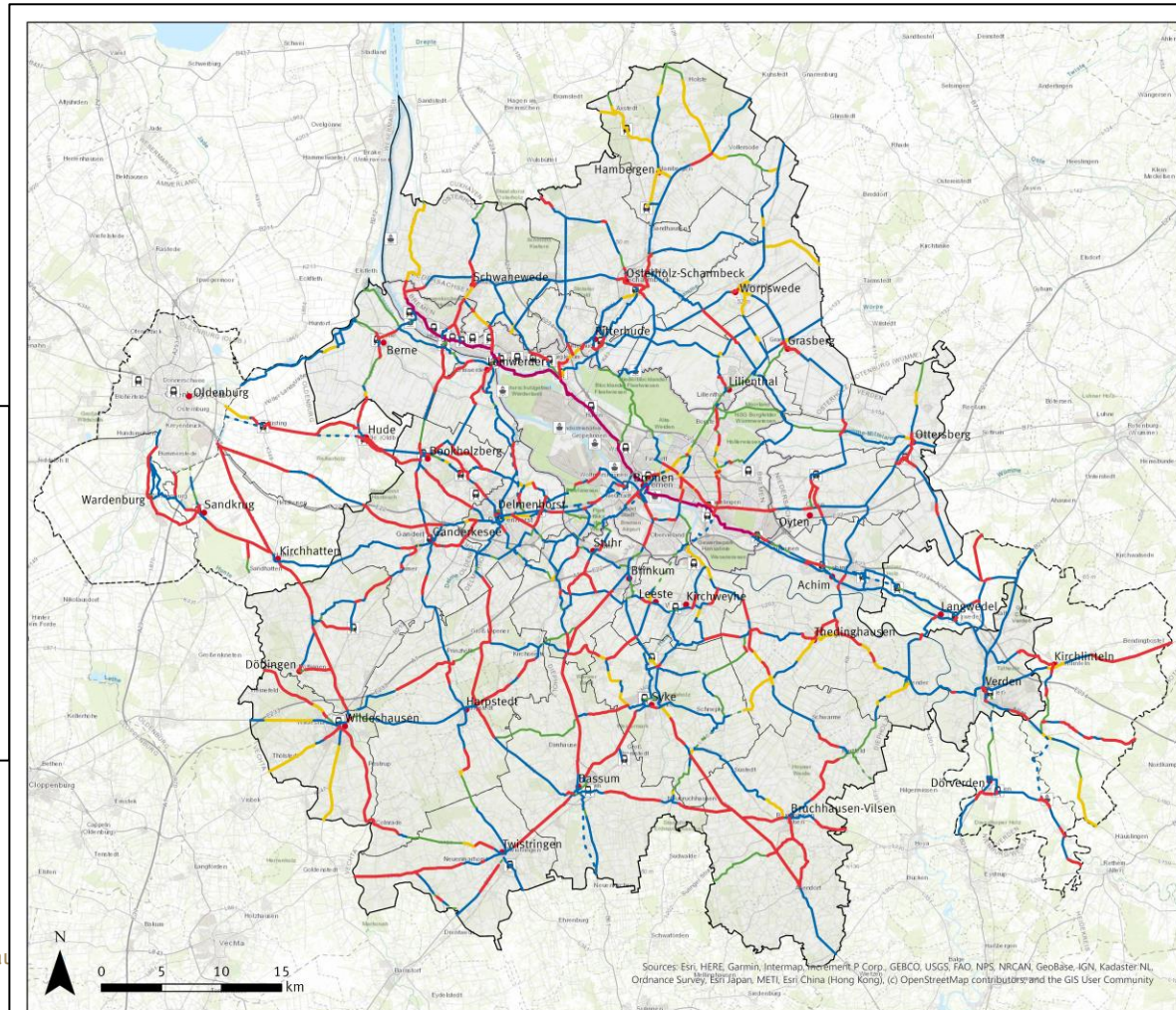
Übersicht Handlungsbedarf

Priorität 1: ca. 28 %

Priorität 2: ca. 49 %

Kurzfristig: ca. 8 %

Kein Handlungsbedarf
formuliert: ca. 11 %



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

**Regionales
Mobilitätskonzept:
Radverkehr –
Handlungsbedarf**

- Priorität 1
- Priorität 2
- Kurzfristig
- In Planung/ Im Bau
- Kein Handlungsbedarf
- Premiumroute D.15
- Ortschaft (Auswahl)
- Bahnhof
- Fähr
- Mitglieder des Kommunalverbundes
- RMK: R Ergänzungsräume

Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, Swire, N.P. Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBasis, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Kartografie: Lennart Kersting
Karte erstellt am: 29.06.2020
Stand der RMK: R Daten: März 2019
Quellen: © GeoBasis-DE / BKG 2018
Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.

Handlungsbedarf

Maßnahmenblätter

Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr Region Bremen - Maßnahmenkatalog

Nummer: bru001c
Kommune: Bruchhausen-Vilsen
ggf. Landkreis: Diepholz
Straße: B6
von: Abzweig L202
bis: OE Asendorf



Blickrichtung: Südosten



Blickrichtung: Osten

Problem/Mangel
linienhaft: Radverkehrsanlage mit unzureichender Breite

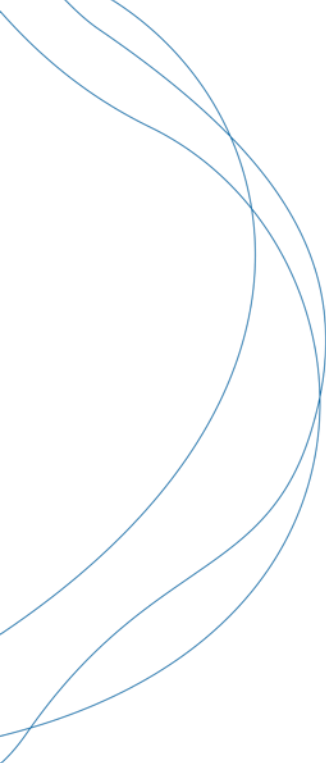
Problem/Mangel
punktuell:

Lösungsansatz
linienhaft: Radverkehrsführung gemäß Ausbaustandards des RMK:R anpassen

Lösungsansatz
punktuell:

Regionales Mobilitätskonzept: Radverkehr Region Bremen - Maßnahmenkatalog

Radverkehrsnetz:	2. Ordnung
Hinweis touristische Nutzung:	
Radverkehrsführung:	gem. Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr
Benutzungspflicht	Ja
Breite [in m]:	1,8
Belagsart:	Asphalt oder Betonsteinpflaster ungest.
Ortslage:	außerorts
Kfz-Verkehrsstärke [Kfz/Tag]:	6700 (2015)
zulässige Geschwindigkeit [in km/h]:	70 - 100
Baulastträger:	Bund
Priorität Strecke:	1
Priorität Punkte:	
geschätzte Kosten [in €]:	1554000
Datum der Erfassung:	28.06.2018
Bemerkungen	



Maßnahmenplan

Beispiele Lösungsansätze

- Radwegeneubau
- Ausbau vorhandener Radwege
- Markierungslösungen prüfen (Schutzstreifen, Radfahrstreifen)
- Radverkehrsführung ändern
- Ausbesserung des Belags
- Benutzungspflicht aufheben
- Querungshilfe einrichten
- Bord absenken
- Hindernis / Engstelle entfernen