

Auftaktveranstaltung



Radverkehrskonzept für die Stadt Wiesmoor

1. Begrüßung
2. Einführung
3. Videobefahrung in der Stadt Wiesmoor mit Diskussion
4. Definition Radverkehrskonzept
5. Wie kann ich mich und meine Erwartungen & Zielvorstellungen einbringen?
 - » Vorführung Wegedetektiv & Fragebogen
6. Rückmeldungen an der Stellwand
7. Ausblick

Vorstellung Ingenieurbüro Roelcke und Schwerdhelm

- Aus der Region für die Region – Tätig im Nordwesten
- Gründung des Büros im Oktober 2018 mit Sitz in Varel
- Langjährige Tätigkeit in der Verkehrsplanung

- Auszüge inhaltlicher Schwerpunkte des Büros:
 - Konzeptionelle Verkehrs- und Mobilitätsplanung
 - Konzepte für den Radverkehr und Fußverkehr → Aktuell in Spelle, Varel, Wiesmoor
 - Gutachten zu Verkehrssicherheitsfragen & Sicherheitsaudits (nach RSAS)
 - Begleitung von Entwurfsarbeiten nach HOAI
 - Verkehrstechnische Begleitgutachten für Bauleitplanverfahren
 - Verkehrssimulationen
 - Beratung in verkehrsplanerischen Einzelfragestellungen

IRS Ingenieurbüro
Roelcke & Schwerdhelm
Verkehrsplanung • Verkehrstechnik • Mobilität



Dipl.-Ing. Jan B. Schütter



B. Eng. Fabian Roelcke



Prof. Dr. Rainer
Schwerdhelm



Einführung



„DER“ Radfahrer...

Menschen: Frauen, Männer, Kinder, Senioren, ...
Fahrzeuge: Fahrrad, E-Bike, Anhänger, Lastenrad, neue Fahrzeuge
Fahrtzwecke: Alltag, Freizeit, touristisch, ...



Sicherheit

- Soziale Sicherheit (Dunkelheit, bebautes Gebiet, abgelegene Radwege,)
- Gefühlte (subjektive) Verkehrssicherheit
- Reale (objektive) Verkehrssicherheit



Infrastruktur

- Breiten der Radverkehrsanlagen
- Bauliche Zustände / Oberflächenmaterial
- Begreifbarkeit der Radverkehrsführung, Übergänge
- Direkte Wegeführung, Attraktivität der Route

.... unterschiedliche Nutzergruppen mit unterschiedlichen Nutzungsansprüchen an Radverkehrsnetze



Führungsformen des Radverkehrs

Quelle: www.xhain.net



Benutzungspflichtige Radwege



Quelle: www.rnz.de

Fahrradstraßen



Quelle: www.dueren.de

Benutzungspflichtige gemeinsame
Geh- und Radwege



Quelle: www.kreisverbaende.adfc-nrw.de

Gehweg, Radfahrer frei



Quelle: www.stvo2go.de

(Benutzungspflichtige) getrennte
Geh- und Radwege



Radfahrstreifen

© IRS



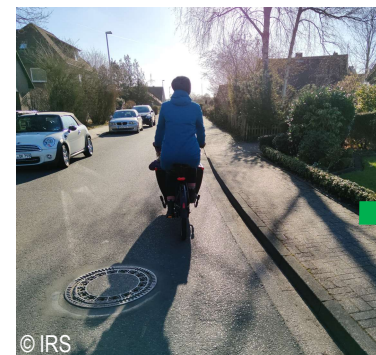
Radschutzstreifen

© IRS



Führung auf der Fahrbahn

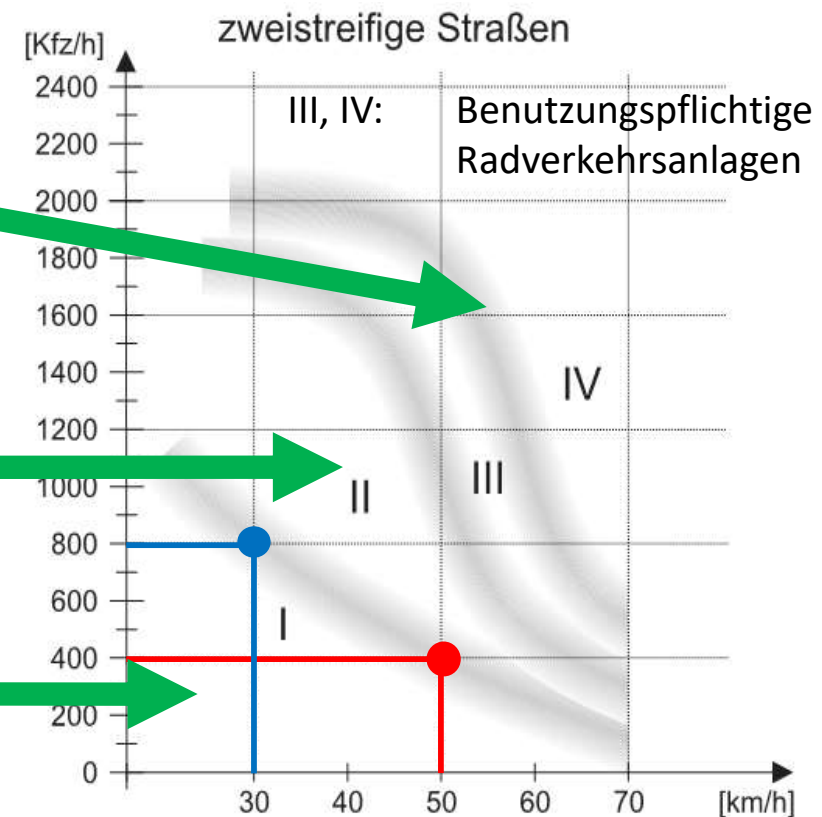
© IRS



Nicht benutzungspflichtige
Radverkehrsanlagen, Radschutzstreifen

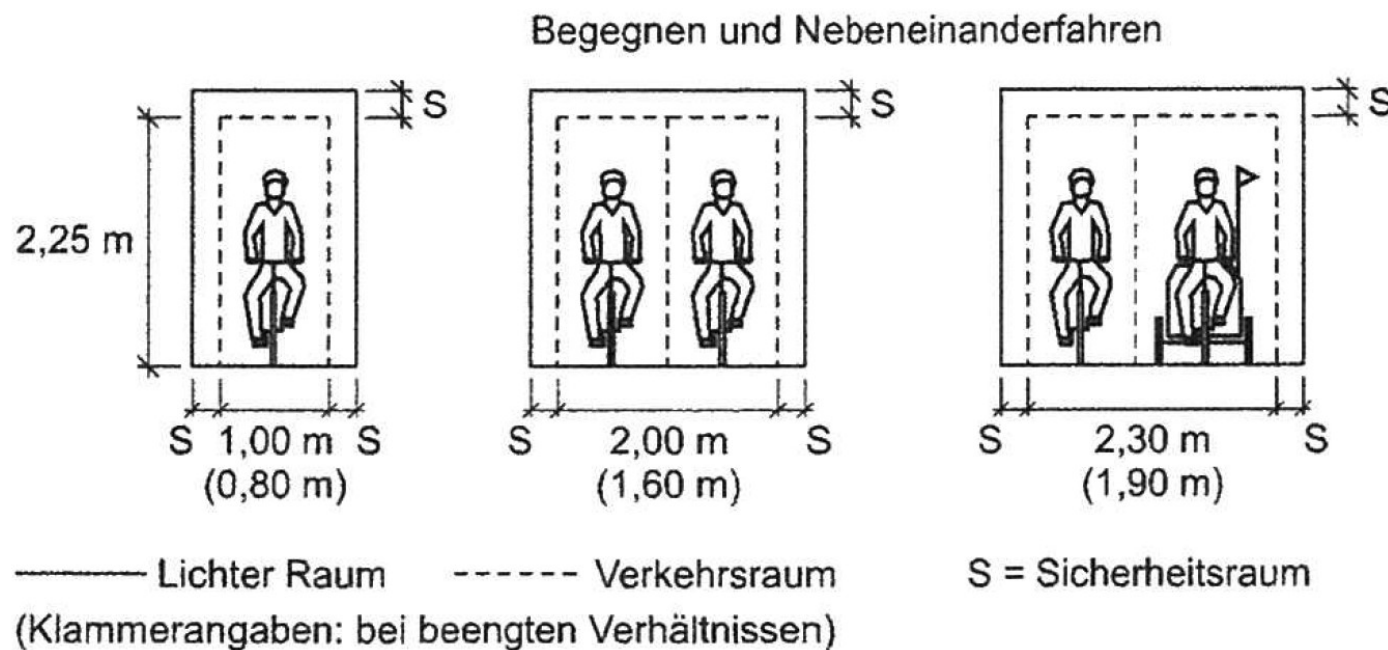
Führung auf der Fahrbahn

Vorauswahl der Radverkehrsführung



Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010; FGSV (Hrsg.)

Breitenanforderungen an Radverkehrsanlagen in der Theorie ...



Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010; FGSV (Hrsg.)

Breitenanforderungen an Radverkehrsanlagen in der Theorie ...

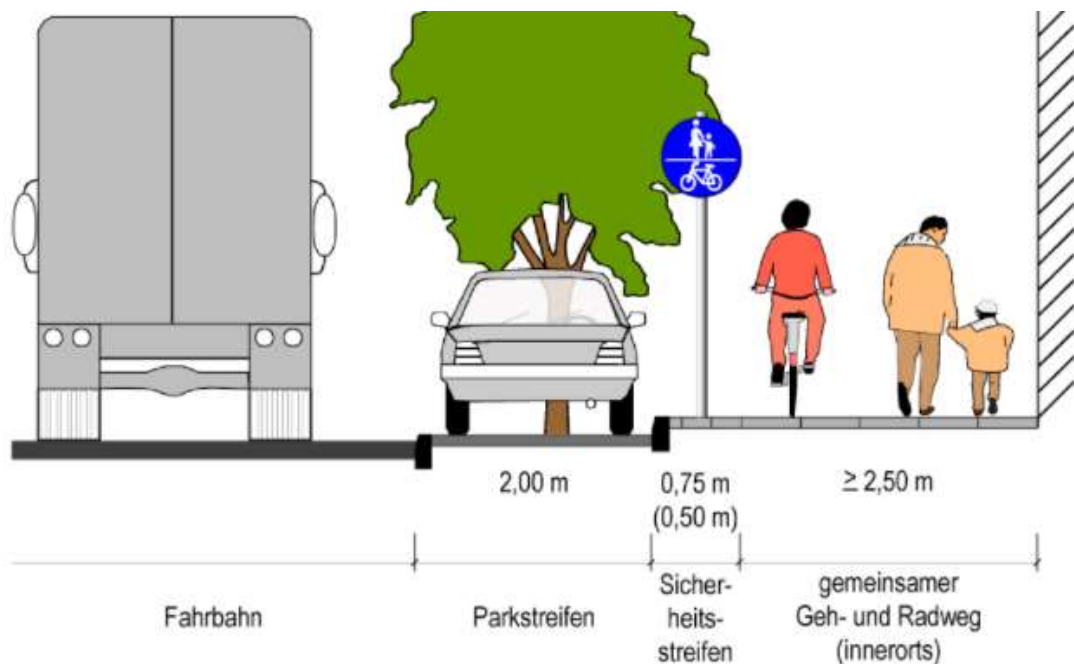
Ziel: Standards umsetzen

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Breitenanforderungen für Radwege im Seitenraum, innerorts (ohne Zuschlag für mögliche Gehwege)	Einrichtung- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke) 2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
	beidseitiger Zwei- richtungsrweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke) 2,50 m (2,00 m)			
	einseitiger Zwei- richtungsrweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke) 3,00 m (2,50 m)			
Breitenanforderungen für gemeinsame Geh- und Radwege im Seitenraum, innerorts	gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6 ≥ 2,50 m			
Breitenanforderungen für gemeinsame Geh- und Radwege im Seitenraum, außerorts	gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß 2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010; FGSV (Hrsg.)

¹⁾ Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

Die gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs im Seitenraum (auch Gehweg, Radfahrer frei) erfordert eine Mindestbreite von 2,50 m zzgl. Sicherheitsräumen!



Fußgänger und Radfahrer je Spitzenstunde

Hinweis: Der Anteil der Radfahrer soll bei hoher Gesamtbelastung etwa ein Drittel der Gehwegnutzer nicht überschreiten.

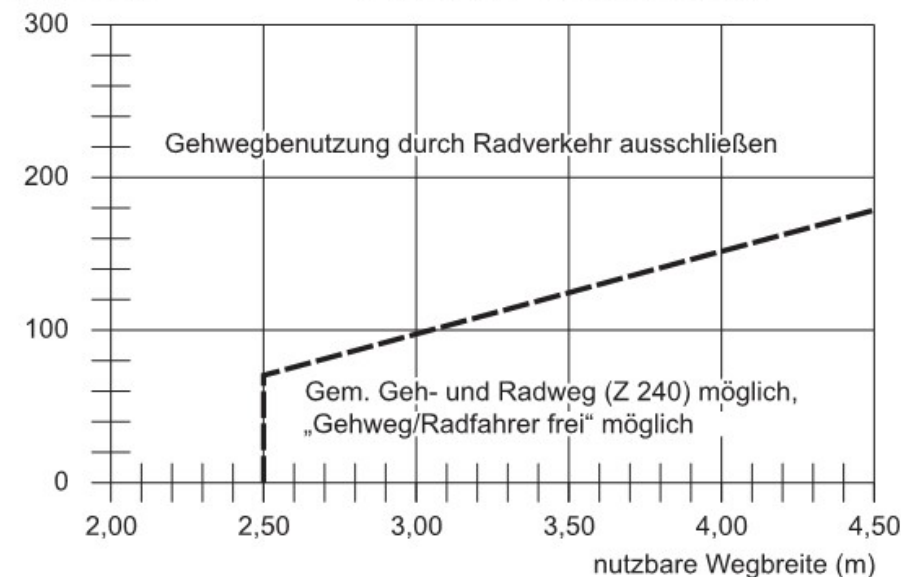


Bild 15: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fußgänger- und Radverkehr

Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010; FGSV (Hrsg.)

Konkurrenz der Verkehrsflächen: nicht überall sind ausreichende Flächen verfügbar

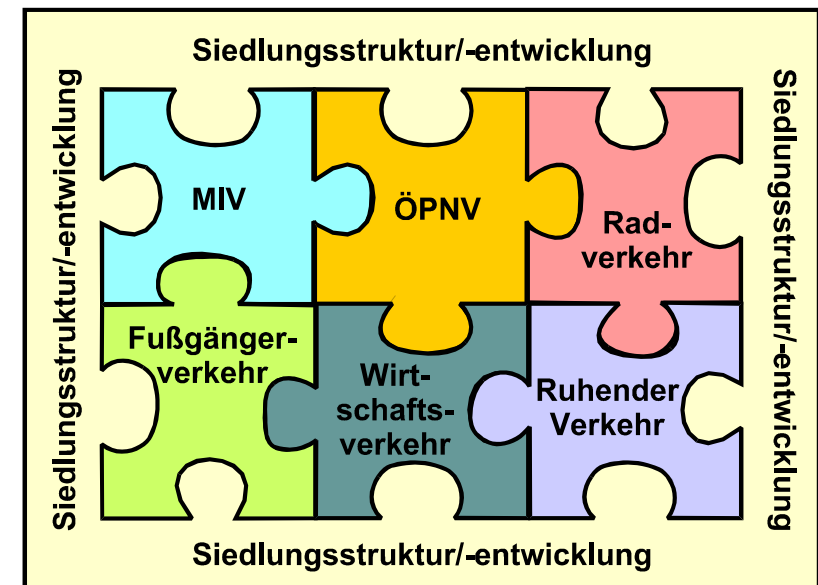
„Radfahrende wollen eigene, breite und komfortable Infrastruktur“

Die Realität zeigt, dass die Flächen hierfür aus verschiedensten Gründen oft nicht vorhanden sind.

Kompromissfindung auf dem Weg zur Gleichberechtigung:

- Fußgängerverkehr
 - Gehwegbreiten, Konflikte bei gemeinsamer Nutzung mit dem Radverkehr, ...
- Kfz-Verkehr
 - Stellplätze, Mischverkehr Rad+Kfz, Geschwindigkeiten, Durchfahrtsbeschränkungen, ...
- Straßengrün
 - Baum/Straßengrün versus Radweg, ...
- Flächenverfügbarkeiten
 - Grunderwerb, Verhandlungswille, bauliche / topografische Zwangspunkte, ...

Das System Radverkehr soll seinen Platz nach angestrebtem Standard im Gesamtsystem der Mobilität in Wiesmoor erhalten





Variantenvergleich in der Stadt Cloppenburg

Stadt Westerstede: Umgestaltung Wilhelm-Geiler-Straße



Bestand (ca. 8.500 Kfz/24h):
Einseitiger, benutzungspflichtiger Geh- und Radweg auf der Nordseite; Tempo 50



Variante (Planung):
Gehweg + Radfahrer frei, jeweils in Fahrtrichtung
Radverkehr auf die Fahrbahn orientieren, Piktogramme,
Tempo 30

Videobefahrung in der Stadt Wiesmoor

**Bitte notieren Sie Ihre Analyse in Stichworten
auf den Karteikarten**



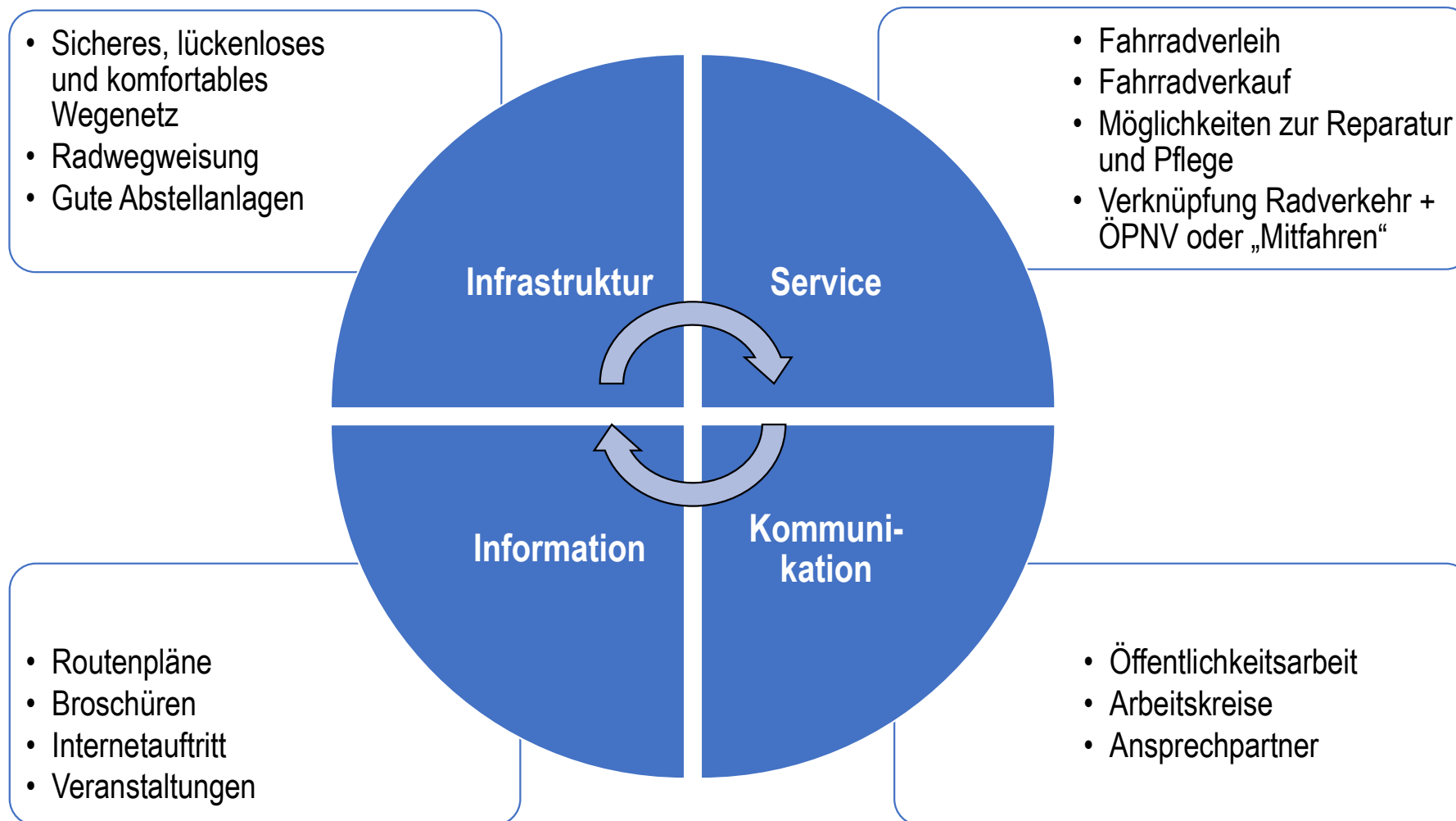
Definition Radverkehrskonzept

„In einem Radverkehrskonzept wird der mittel- bis langfristig angestrebte Zustand der Komponenten des Systems Radverkehr (Infrastruktur, Service und Öffentlichkeitsarbeit) festgelegt.“

(Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) – FGSV)

- strategische Handlungs- und Entscheidungsgrundlage für die Verwaltung sowie die politischen Gremien
- zukünftige Planungen können die aufgezeigten Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen in Bezug auf den Radverkehr berücksichtigen und auf die Belange des Radverkehrs hin überprüft werden
- Rahmen und Grundlage für mögliche Förderungen
- aktiver Beitrag zur Verkehrswende und zur nachhaltigen Stadtentwicklung

„Wie bauen wir die Stadt der Zukunft?“



Radverkehrsförderung als Prozess



Öffentlichkeitsbeteiligung

Bestandsanalyse

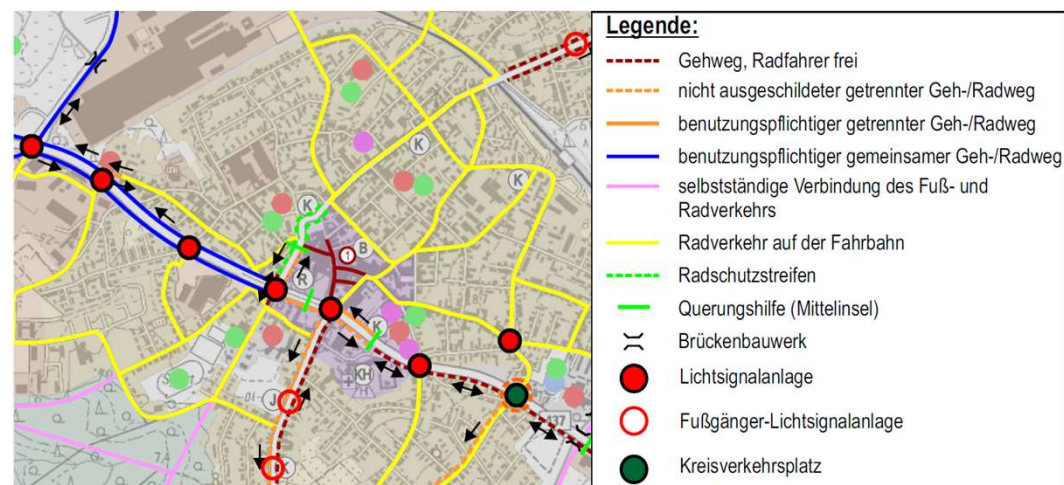
Bestandsaufnahme

Netzanforderungen

Verkehrssicherheit

Erhebung und Bewertung:

- Radverkehrsnetz (touristisch, Alltagsrouten, Schulwege)
- Führungsformen
- Baulicher Zustand / Komfort
- Breiten
- Ausstattung: Abstellanlagen, Querungsanlagen, ÖPNV-Verknüpfung, Rastplätze
- Verkehrsmengen Kfz und Rad (soweit vorhanden)
- Zulässige Höchstgeschwindigkeiten
- Vorhandene Strukturen der Radverkehrsförderung Wiesmoor



Innenstadt Varel							
Nummer	Stellplätze	Bezeichnung	Anlehnbügel	Vorderradhalter	Überdachte Stellplätze	E-Bike	
1	4	Obernstraße ost	2	0	0	0	
2	6	Obernstraße mitte	0	6	0	0	
3	4	Obernstraße west	2	0	0	0	
4a	6	Schloßstraße Kik	0	6	0	0	
4b	4	Hindenburgstraße	2	0	0	0	

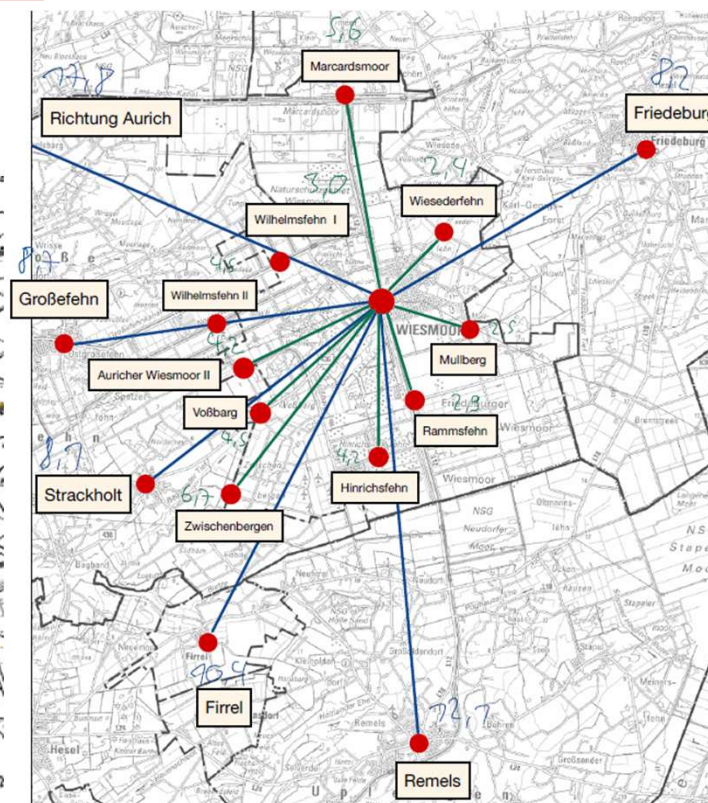
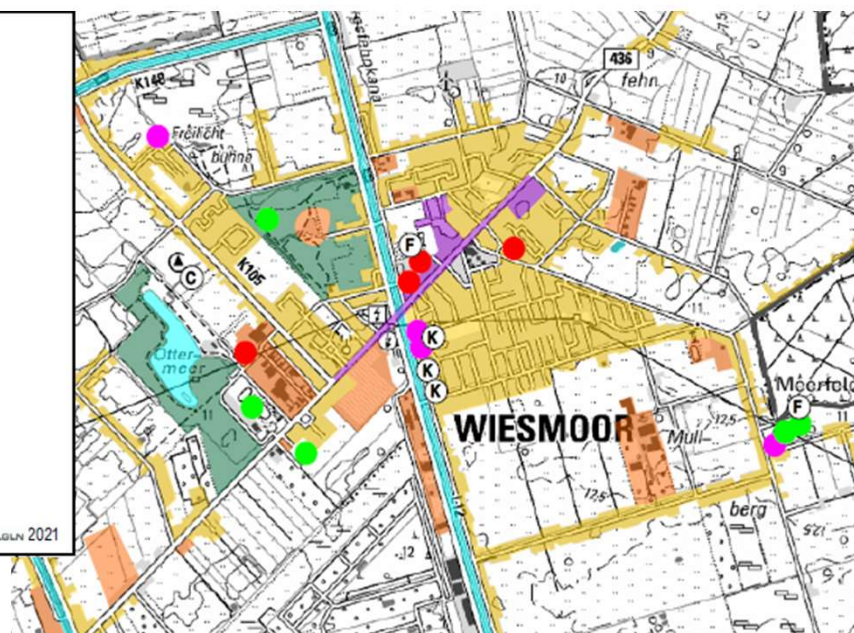
Bestandsanalyse

Bestandsaufnahme

Netzanforderungen

Verkehrssicherheit

Ermitteln der Quellen und Ziele



Bestandsanalyse

Bestandsaufnahme

Netzanforderungen

Verkehrssicherheit

Objektive Verkehrssicherheit

- Auswertung der (gemeldeten) Unfälle mit Radbeteiligung von 2018-2020

.... ergänzt durch:

Subjektive Verkehrssicherheit

- Interpretation der Ergebnisse der Bestandsaufnahme
- Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung



Jahr	Nr.:	Datum des Unfalls	Uhrzeit	Wochen- tag	Verkehrs- teilnehmer	Unfall- typ	Schwerste Unfallfolge	Straßen- zustand	Licht- verhältnisse	Besondere Fahrzustände	Sonstige Angaben
	1	18.04.2018	12:50	Mi	R / P	6	U (S)	0 - trocken	0 - Tageslicht		

Handlungskonzept

Netzkonzept

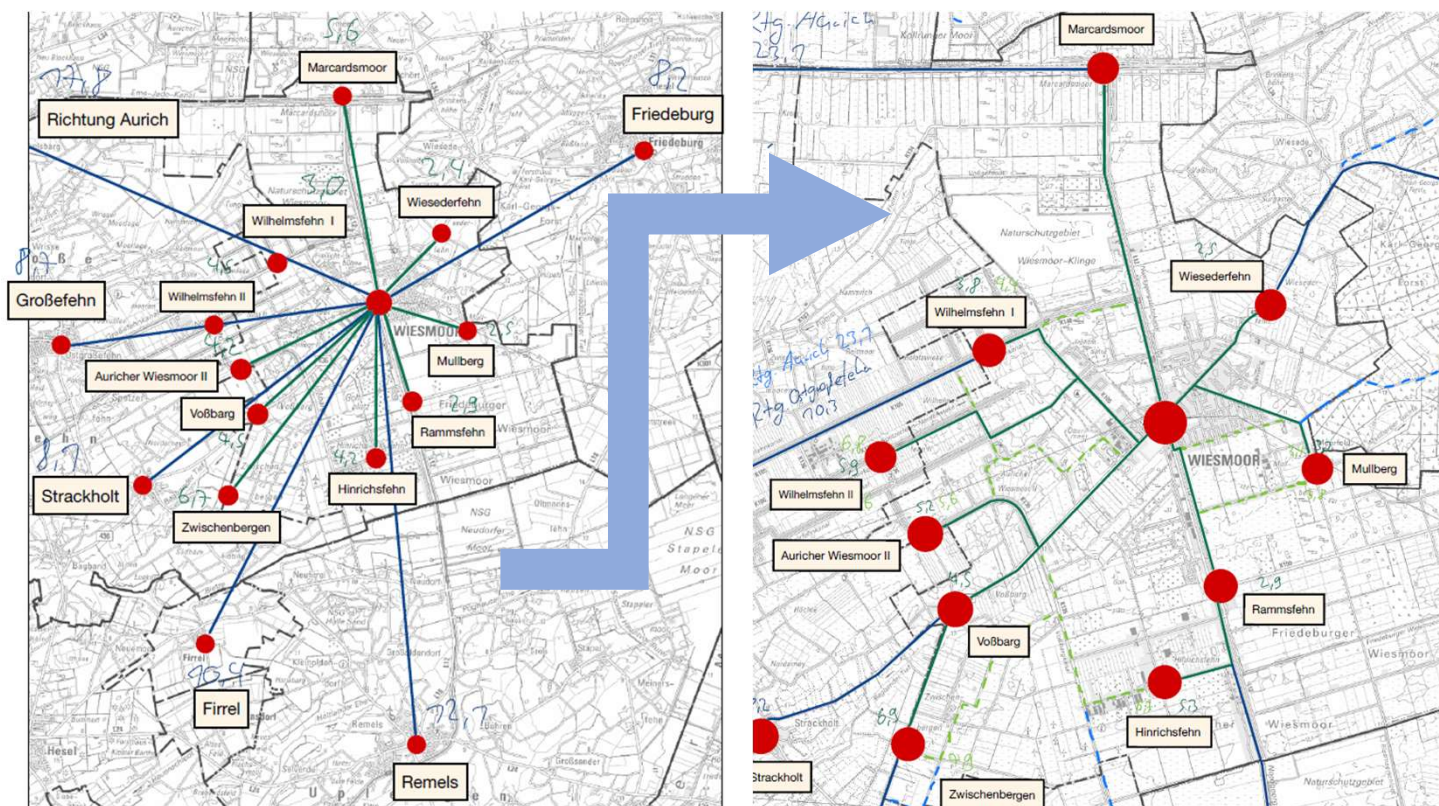
Definition von (Leit-) Zielen

Maßnahmenvorschläge

Priorisierung

Definition eines Hauptradroutennetzes:

- Verbindung der Stadt- und Ortsteile zum Stadtzentrum Wiesmoor
- Verbindung der Ortsteile untereinander
- Regionale Radverkehrsverbindungen (Anbindung Wiesmoor an die umliegenden Grund- und Mittelzentren)



Radverkehrskonzept Stadt Wiesmoor

Handlungskonzept

Netzkonzept

Definition von (Leit-) Zielen

Maßnahmenvorschläge

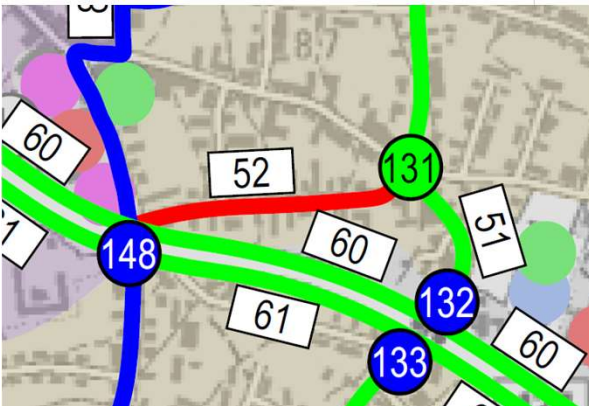
Priorisierung

Erarbeitung von Leitzielen

- aus Öffentlichkeitsbeteiligung und Arbeitskreis
- Orientierung zur Definition von Standards
- Rahmengebend für Maßnahmenentwicklung



Handlungskonzept

Netzkonzept		Definition von (Leit-) Zielen		Maßnahmenvorschläge	Priorisierung		
Maßnahmenentwicklung		Nr.	Bereich	Mangel	Maßnahme	Fotos	Priorität
- kartenbasiert - Tabellarisch 		132	Kreisverkehr B 437 / Tweehörnweg / Haferkampstraße Knotenast Haferkampstraße	Überleitung auf die Fahrbahn der Haferkampstraße: Übergang nicht klar ersichtlich, Optischer Beginn einer getrennten Nebenanlage auf den ersten Metern Überleitung auf die Nebenanlage, aus Haferkampstraße kommend: Auffahrrampe im Rückstaubereich	Überleitung Haferkampstraße auf die Fahrbahn: Nebenanlage unmittelbar nach der Hausnummer 71 verbreitern und getrennte Nebenanlage inkl. Bordabsenkung für die Überleitung vorziehen oder Schutzstreifen als Überleitung markieren Überleitung Nebenanlage auf die Fahrbahn der Haferkampstraße: geschützte Überleitung auf die Fahrbahn gestalten Skizze Überleitungen Radverkehr Haferkampstraße: 	 	2

Handlungskonzept

Netzkonzept

Definition von (Leit-) Zielen

Maßnahmenvorschläge

Priorisierung

Priorisierung und Kategorisierung

- Dringlichkeit
- Aufwand
- Kostenrahmen
- Sofortmaßnahmen
- Zuständigkeiten / Baulast

Übersicht der Systematik zur Priorisierung der Maßnahmen	
1	Hohe Priorisierung Maßnahme zur Beseitigung akuter Sicherheitsdefizite oder grundsätzlich zur Gewährleistung der Funktionalität eines Routenabschnitts
2	Mittlere Priorisierung Maßnahme, welche deutliche Verbesserungen des Routenabschnitts erwirkt, ohne dass grundsätzliche Mängel der Priorität 1 vorhanden sind
3	Nachgeordnete Priorisierung Maßnahme, welche Verbesserungen des Routenabschnitts erwirkt oder perspektivisch zum Tragen kommen können
S	Zusatzzeichen: Sofortmaßnahme
IR IV, AR III, AR IV	Zusatzzeichen für die spezifische Feinabwägung der Priorisierung der Maßnahmen: Maßnahme liegt auf eine der Hauptradrouten

Öffentlichkeitsbeteiligung auf mehreren Ebenen

Fragebogen



Wegedetektiv

Die Rückmeldungen der Öffentlichkeitsbeteiligung (Fragebogen, Wegedetektiv & weitere Rückmeldungen)

- finden Einfluss in die Bestandsaufnahme und Bewertung der Ist-Situation
- werden im Arbeitskreis der Träger öffentlicher Belange dargestellt und diskutiert
- werden bei der Ausgestaltung des Radverkehrsnetzes auf Umsetzbarkeit geprüft und bewertet
- werden im Rahmen der Konzeption nach Möglichkeit aufgegriffen und berücksichtigt

Informationen zum Radverkehrskonzept allgemein:

www.wiesmoor.de

- Fragebogen → <https://www.soscisurvey.de/Wiesmoor>
- Wegedetektiv → <https://www.wegedetektiv.de/Wiesmoor>
- Weitergehende Rückmeldungen (Mail oder Post bzw. Einwurf) → radverkehr@wiesmoor.de



Ausblick

- Teilnahme am Fragebogen (Online oder in Papierform) bis zum 07.11.2021 möglich!
- Rückmeldungen im „Wegedetektiv“ bis zum 31.01.2022 möglich!
- Bestandsaufnahme durch das Büro IRS parallel zur Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anschließend Konzeption und Maßnahmenentwicklung, Arbeitskreis
- Vorstellung und Beschluss des Radverkehrskonzeptes im Sommer 2022 angestrebt

Zusammenfassung der Karteikartenbeiträge an der Stellwand

Rückmeldungen an der Stellwand und offenes Ende

**Vielen Dank für Ihre Teilnahme
und Unterstützung!**

**Weitere Rückmeldungen nehmen wir
gerne an den Stellwänden entgegen**

