

Ausschuss für Verkehr und Feuerschutz



Radverkehrskonzept für die Stadt Wiesmoor

Vorstellung des Zwischenstandes

1. Anlass & Zielsetzung

2. Vorstellung des aktuellen Stands

- Alltagsradverkehr und Hauptradrouthenetz
- Qualitätsstandards
- Mängelkategorien
- Bestandsaufnahme
- Analyse (Auszüge)
- Handlungsansätze für das Netz
- Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

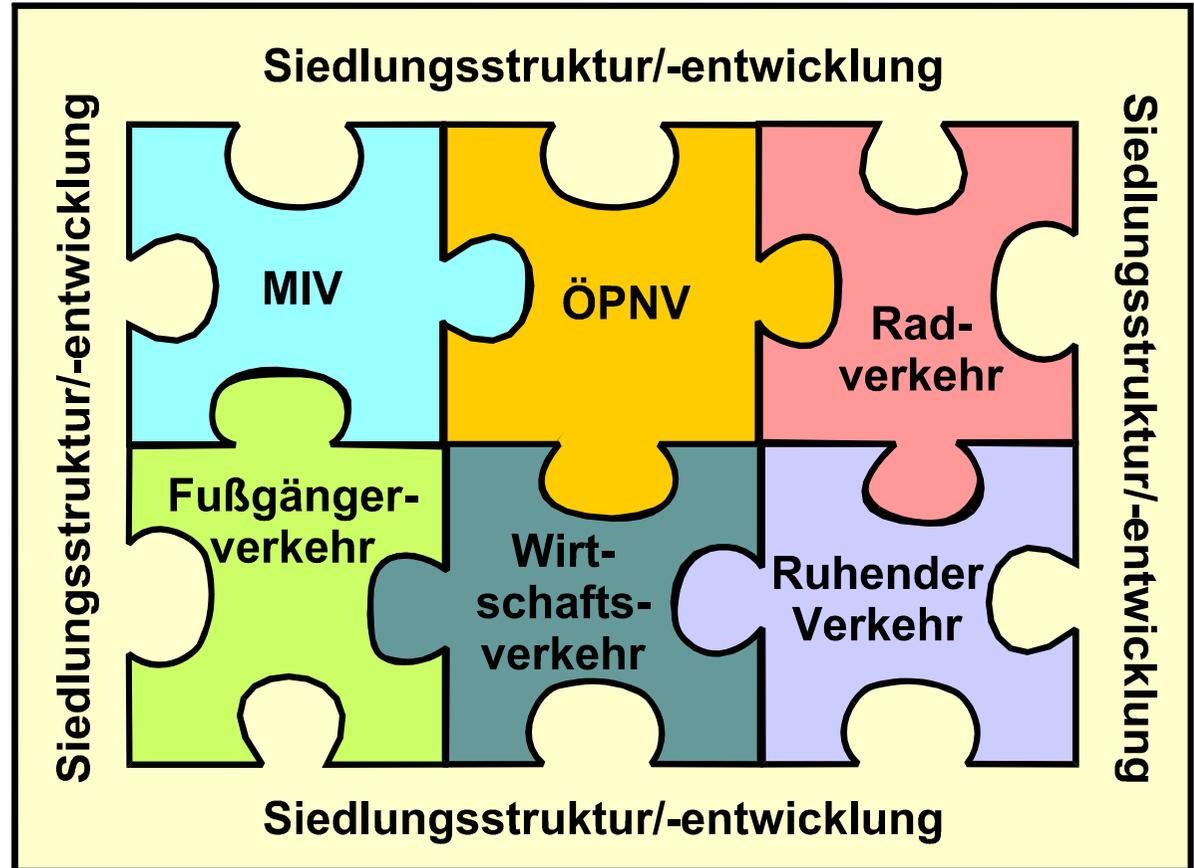
3. Ausblick weiteres Vorgehen

- Abgabe Mängelkarte und Zwischenbericht, inkl. Leitbild für die Radverkehrsförderung im August
- Fahrradbereitung im September
- Maßnahmenkonzept und Umsetzungsstrategie bis Jahresende

Anlass und Zielsetzung

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

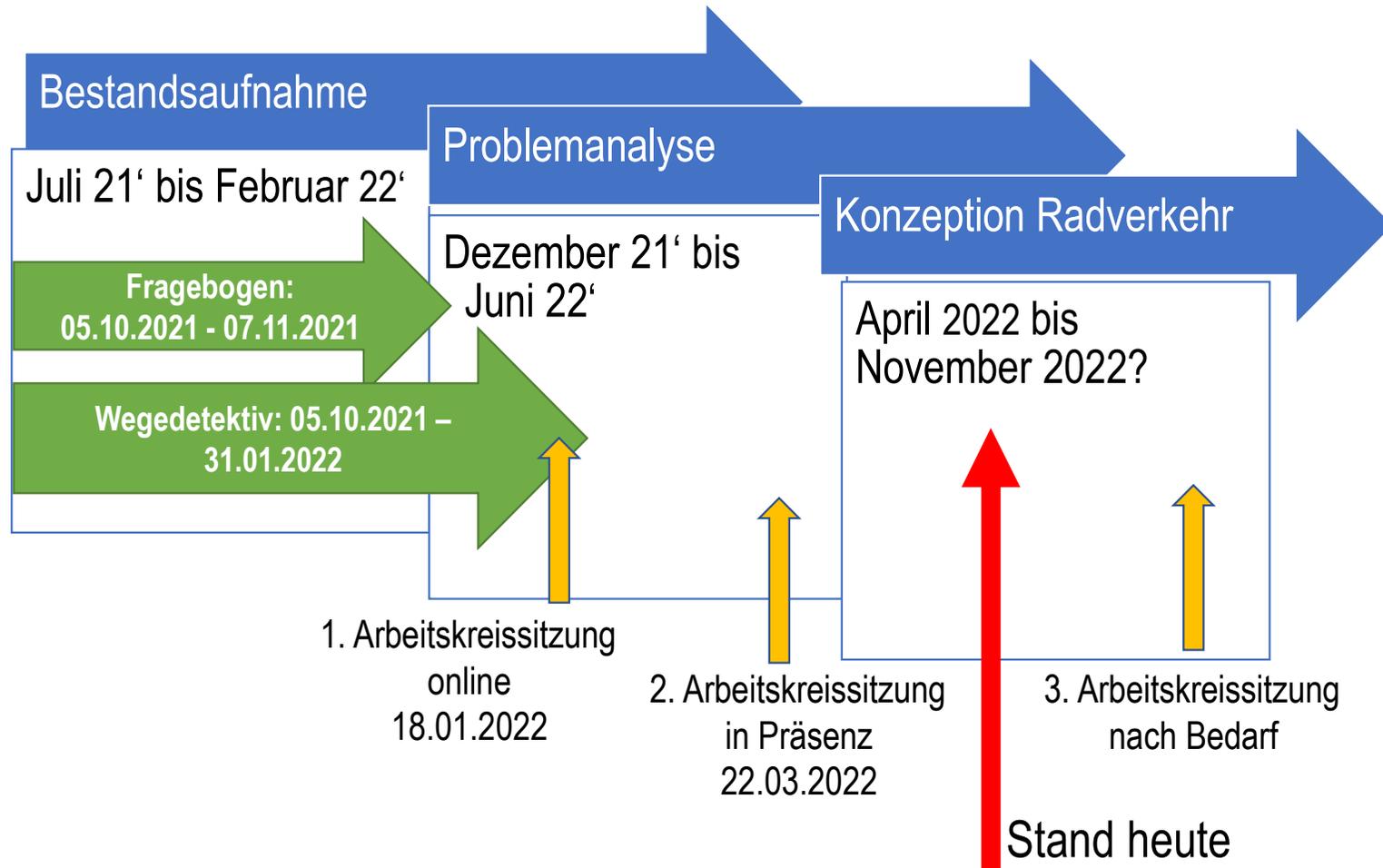
(Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) – FGSV)



- 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?“

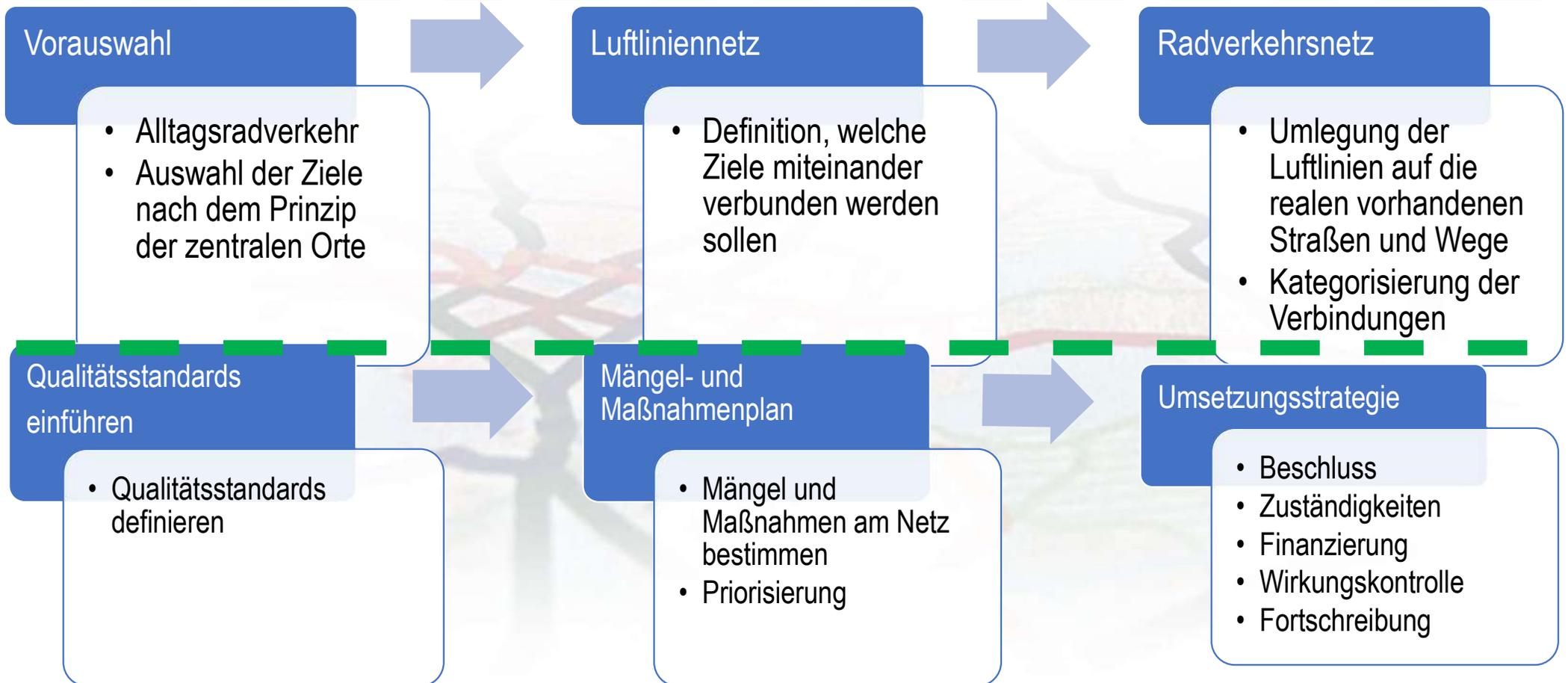
Auftrag IRS:
23.06.2021



Vorstellung des aktuellen Stands:

Alltagsradverkehr und Haupttradrouthenetz

Vorgehensweise: Entwicklung und Arbeit mit dem Radverkehrsnetz



Definition „Radverkehrsnetz“

- Ein Radverkehrsnetz umfasst alle Verbindungen (Strecken und Knotenpunkte) zwischen Quell- und Zielverkehrspunkten für den Radverkehr.
 - Ein Radverkehrsnetz beschreibt ausschließlich die Verbindungen und kann unterschiedliche Führungsformen beinhalten (Radwege, Führungen auf der Fahrbahn).
- **Nicht jeder bauliche Radweg oder jede Nebenstraße eignet sich für das Netz.**
- **Die Verbindungsfunktion steht im Vordergrund!**

Definition „Radverkehrsnetz“

Radnetzplanung...

- ist Angebotsplanung und zielt auf die Potenziale ab. Mit einem guten Netz und guter Infrastruktur steigt die Fahrradnutzung. Zählungen können Potenziale nicht abbilden und spielen für die Netzgestaltung eine untergeordnete Rolle.
- ermöglicht die Kategorisierung des Radnetzes und Definition angestrebter Qualitätsstandards
- ermöglicht die Identifikation von Netzlücken, um Verbindungen zu schließen
- ermöglicht die Priorisierung und Identifikation von Maßnahmen zur Verbesserung der angestrebten Qualitäten

Zielgruppen der Radnetzplanung

Radnetzplanung...

- betrifft unterschiedliche Zielgruppen, die wie folgt zusammengefasst werden können:
 - Verkehrsgeübte im Alltagsradverkehr
 - Weniger Verkehrsgeübte im Alltagsradverkehr
 - Routenorientierte mit und ohne festes Quartier (touristisch).
- Das in Aufstellung befindliche Radverkehrskonzept zielt in erster Linie den **Alltagsradverkehrs** und dessen Förderung ab, wenngleich Freizeitverkehr und touristische Routen in das Netz sinnvoll eingebunden werden können.

Besondere Netzanforderungen des Alltagsradverkehrs

- Erschließung von Wohn- und Arbeitsplatzstandorten, Schulen, wichtigen Freizeitzielen
- **Minimale Umwege:** Bedarf ergibt sich daher grundsätzlich an allen Hauptverkehrsstraßen!
- Winterdienst
- Soziale Sicherheit (Beleuchtung, soziale Kontrolle)

Vergleich: Netzanforderungen des Freizeit- und touristischen Radverkehrs

- Rundrouten, Durchreise, Start-Ziel von der Herberge, wichtige Freizeitziele und Sehenswürdigkeiten
- Landschaftliches Erleben steht im Vordergrund, Umwege werden akzeptiert
- Radfahren i.d.R. eher bei gutem Wetter und zur „Radelsaison“ im Hellen

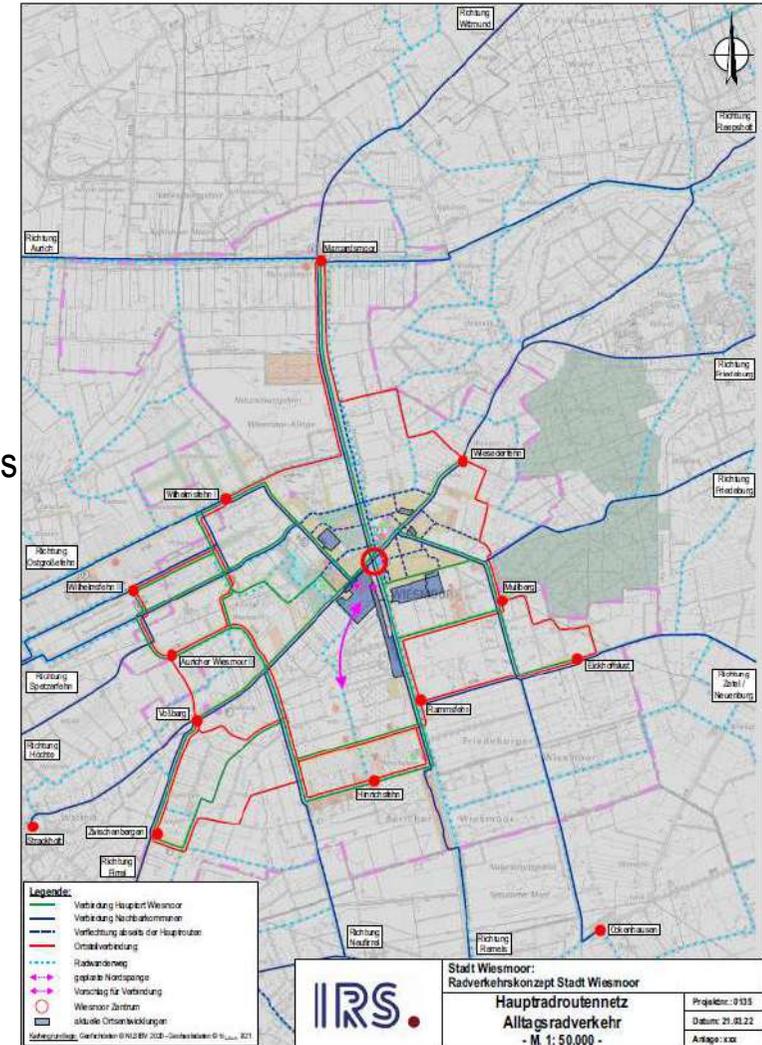
Kategorisierung des Netzes für den Alltagsradverkehr in der Stadt Wiesmoor

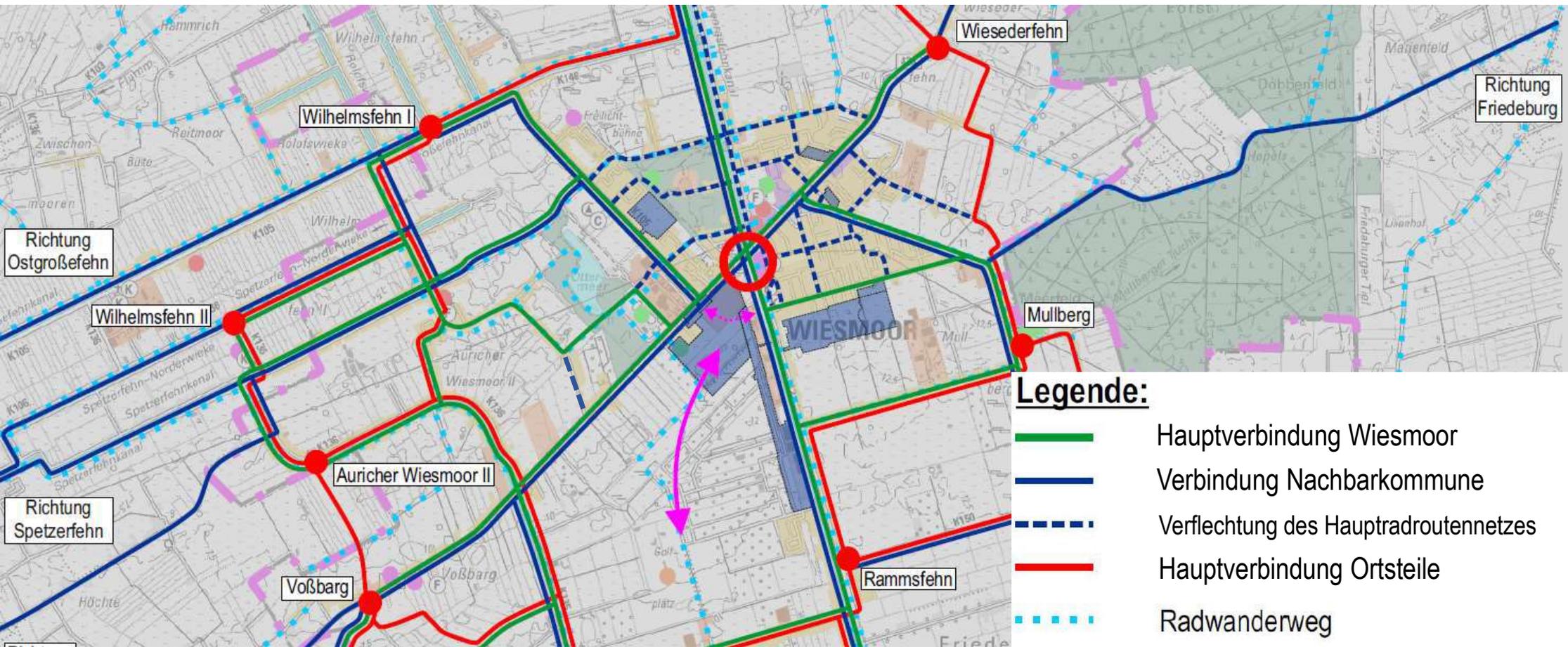
Hauptradroutennetz

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

Legende:

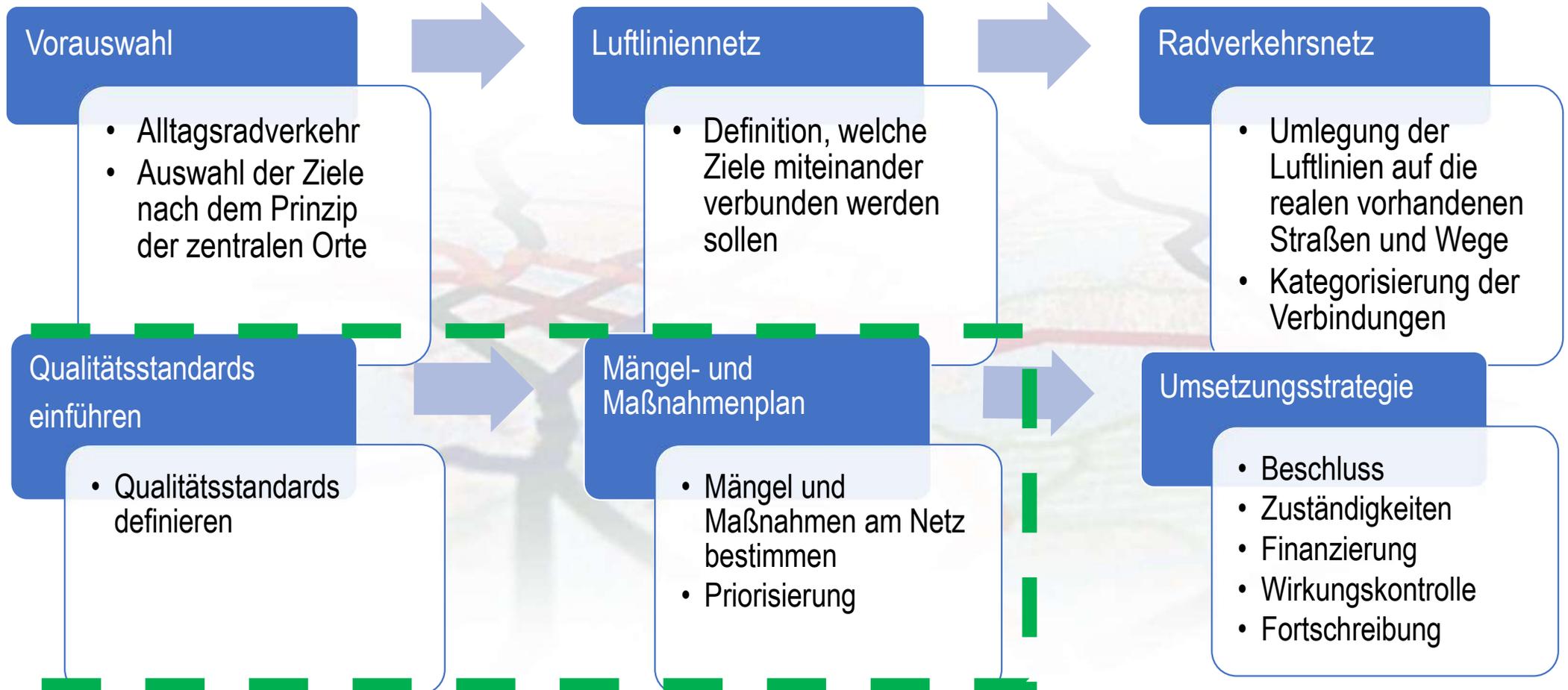
-  Hauptverbindung Wiesmoor
-  Verbindung Nachbarkommune
-  Verflechtung des Hauptradroutennetzes
-  Hauptverbindung Ortsteile
-  Radwanderweg
-  geplante Nordspange
-  Vorschlag für Verbindung
-  Wiesmoor Zentrum
-  aktuelle Ortsentwicklungen





Hauptradroutennetz als Gegenstand der Radverkehrsförderung

Vorgehensweise: Entwicklung und Arbeit mit dem Radverkehrsnetz



Vorstellung des aktuellen Standes:

Qualitätsstandards für das Netz



„DER“ Radfahrer... Qualitätsstandards orientiert an den (Grund-) Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer



Einordnung der Rechtsnormen und technischen Regelwerke

Straßenverkehrsordnung (StVO)	Zwingendes Recht für Behörden und Verkehrsteilnehmende
Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO)	Zwingendes Recht für Behörden
Technische Regelwerke (Richtlinien, Empfehlungen, Hinweise)	Planungsmaßstäbe für öffentliche Verwaltungen und Planungsbüros



HRSV:
Planungsregelwerk für
Radvorrangrouten

Premiumverbindungen für den
Radverkehr

i.d.R. regionale
Verbindungen

ERA:
„Stand der Technik“
(Basisstandard)

Konkretisieren die Ansätze der
VwV-StVO

Standard heutiger
Radverkehrsplanung- und
Förderung (auch finanzieller)

Konsequente Anwendung der technischen Regelwerke

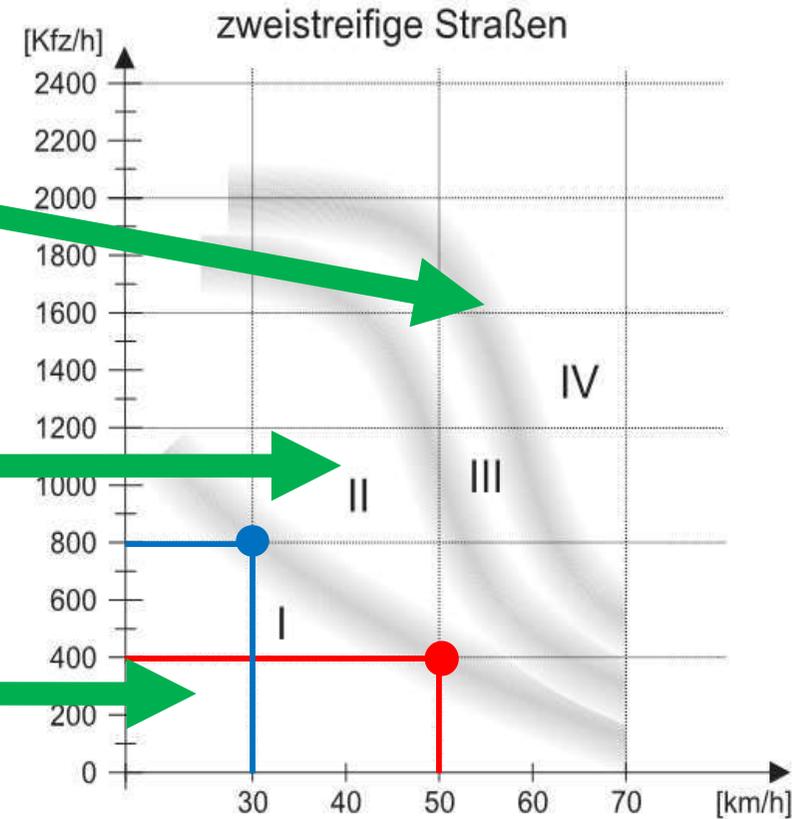




Nicht benutzungspflichtige
Radverkehrsanlagen, Radschutzstreifen

Führung auf der Fahrbahn

Vorauswahl der Radverkehrsführung



Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen: Standards einhalten



Z 237



Z 240



Z 241

Anordnungsvoraussetzungen:

- Außerordentliche **Gefahrenlage** auf der Fahrbahn (i.d.R. Geschwindigkeiten, Verkehrsmengen)
- Radweg entspricht den **Mindeststandards** (Breite, Oberfläche, Sicherheitsräume, Zumutbarkeit)
- Ausreichende Flächen für den **Fußgängerverkehr** vorhanden



Grundsätzlich ist die Fahrbahnführung aufgrund des Sichtkontaktes objektiv sicherer, als im Seitenraum.

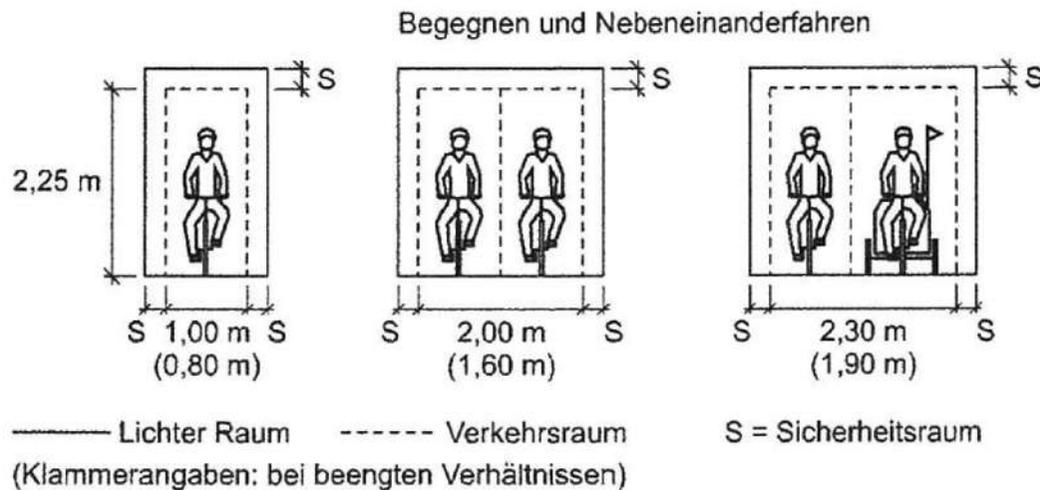
VwV-StVO, zu §2 Abs. 4 StVO:

Innerorts soll die linksseitige Freigabe wegen großer Unfallauffälligkeit die absolute Ausnahme sein

- Sichtkontakt bei Radverkehrsführung im Seitenraum generell kritischer, als auf der Fahrbahn
- Verschärfung bei linksseitig geführtem Radverkehr.
- **manchmal dennoch sinnvoll, dann aber beachten:**
- An Kreuzungen und Einmündungen besondere Sicherung notwendig
- Deutliche Kennzeichnung und Gestaltung (Breite, Querungsstellen am Anfang und Ende)



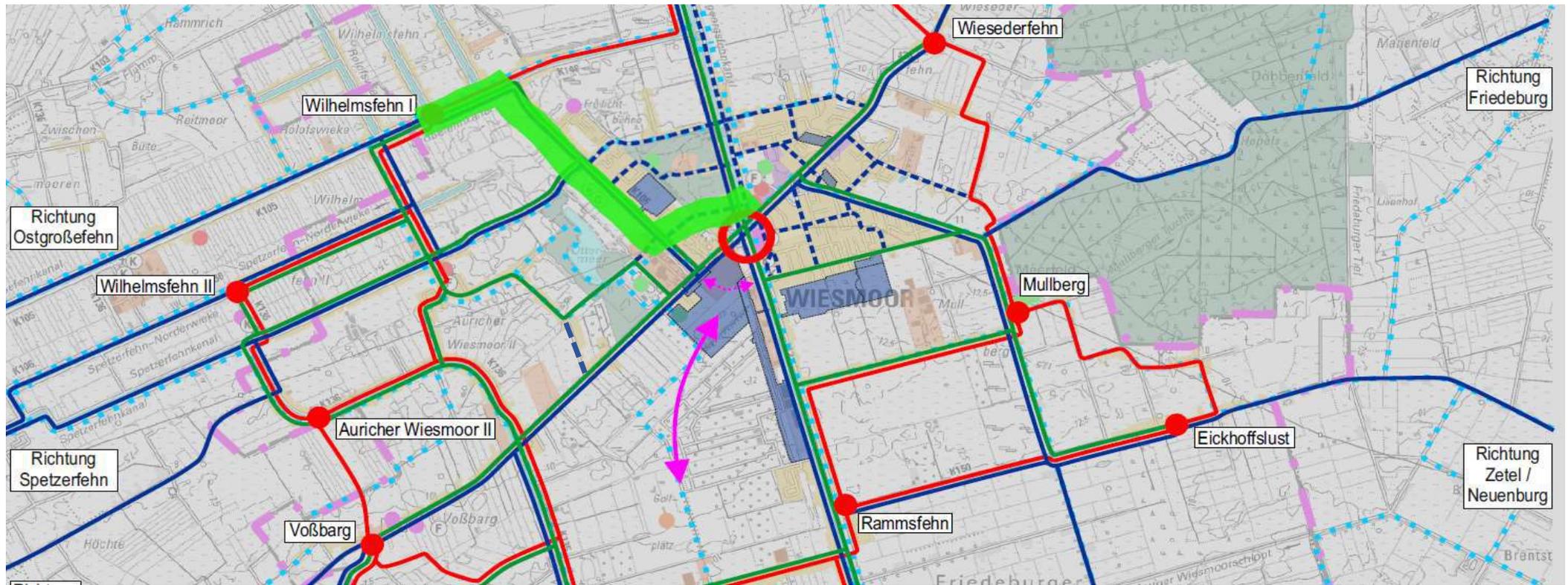
Qualitätsstandards bei Trennung vom Kfz-Verkehr: Wegebreiten und Sicherheitsräume



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

- Sicherheitsräume zur Fahrbahn innerorts **mindestens 50 – 75 cm**
- Sicherheitsräume zur Fahrbahn außerorts: **mindestens 1,75 m**
- Gemeinsame Geh- und Radwege: **mindestens 2,50 m + Sicherheitsräume** (innerorts besser Trennung von Fuß- und Radverkehr!)
- Radfahrstreifen: **2,00 m (1,85 m)**
- Radschutzstreifen: **1,50 m**

Weitere Qualitätsstandards: Netzschlüssigkeit, intuitive Nutzbarkeit, soziale Sicherheit, Direktheit, Oberfläche



Fahrradstraßen ...



Quelle: maz-online.de

- Tempo 30
- Kfz nur frei, wenn gesondert freigegeben
- Kfz müssen das Tempo situativ verringern
- Kfz-Verkehr darf Radverkehr nicht behindern oder gefährden
- Nebeneinander Radfahren erlaubt
- Rechts-vor-Links, wenn nichts anderes geregelt ist
- Heben die Bedeutung und den Vorrang des Radverkehrs hervor (Teil der Öffentlichkeitsarbeit)
- Anordnungsvoraussetzungen nach VwV-StVO-Novelle 2021 stark vereinfacht, aber → (nächste Seite)

Anforderungen an Fahrradstraßen



Quelle: maz-online.de

- **Einbindung in das Radverkehrsnetz** sicherstellen (zu erwartende Fahrradverkehrsdichte, Radverkehr muss **nicht** die überwiegende Verkehrsart sein)
- **Geringe Kfz-Belastungen** im Bestand oder durch Maßnahmen („modale Filter“)
- Erschließungsstraßen oder gering belastete Sammelstraßen mit Netzbedeutung für den Radverkehr sind besonders geeignet
- **Fahrbahnbreiten** (min. 4,60 m bei Kfz Verkehr) und Abstände zu eventuellem Parken sicherstellen
- **Wiedererkennbarkeit** der Fahrradstraße **sicherstellen** (Standards herstellen: Piktogramme, Umgang mit Parken, Beschilderung, etc.)
- **Komfort gewährleisten** (eventuell an Einmündungen bevorzugen, fahrradfreundlicher Oberflächenbelag)

Möglichkeiten zur Erhöhung der Verträglichkeit für das Radfahren auf der Fahrbahn

Piktogramme und Piktogrammketten bzw. Sharrows

- ... können das Regelverständnis bei allen Verkehrsbeteiligten erhöhen,
- ... können die gegenseitige Rücksichtnahme und Akzeptanz erhöhen
- ... bieten sich dort an, wo eine hohe Seitenraumnutzung vorhanden ist
- ... vor allem bei Rücknahme der Radwegbenutzungspflicht
- ... können die gefühlte Sicherheit bei Radfahrern und Fußgängern stärken

NWZONLINE.DE - REGION - FRIESLAND -
RADFAHRPLAN JEVER: MEHR SICHERHEIT FÜR RADFAHRER DURCH PIKTOGRAMME AUF DEN STRASSEN

20.01.2022

PLUS RADFAHRPLAN JEVER

Mehr Sicherheit für Radfahrer durch Piktogramme auf den Straßen



Qualitätsstandards Fahrradparken: Positivbeispiel aus Leer

- ✓ Anlehnbügel
- ✓ Abstand zwischen den Bügeln
- ✓ ggf. Überdachung
- ✓ Zugänglichkeit
- ✓ zentrale Lage
- ✓ Beleuchtung



Vorstellung des aktuellen Stands:

Mängelkategorien

Mängeltypen: Kodierung: K 1-2-1

Kodierung für Punkt- und Längsmängel: jeweils mit dem Zusatz K-x-x oder L-x-x versehen

1 Oberfläche / Ausbauzustand

- 1 (Geh- und) Radwegoberfläche schadhaft (Frostschäden / Wurzelaufbrüche / Unebenheiten)
- 2 Straße schadhaft (bei Fahrbahnführung, Frostschäden / Wurzelaufbrüche / Unebenheiten)
- 3 Oberflächenbelag ungeeignet für Radverkehr
- 4 Übergänge mit Höhenunterschied (z.B. fehlende Bordsteinabsenkung / zu hohe Kante / Berg-und-Talfahrt an Zufahrten)
- 5 Straßenbreite für Radverkehrsführung mangelhaft
- 6 Breite des (Geh- und) Radweges mangelhaft
- 7 Sicherheitsräume / -trennstreifen mangelhaft
- 8 Erscheinungsbild Radverkehrsanlage passt nicht zur Ausweisung

2 Straßenausstattung

- 1 Beschilderung fehlt / nicht gut sichtbar
- 2 Markierung fehlt / abgetragen
- 3 Beleuchtung fehlt / unzureichend

3 Radverkehrsführung

- 1 fehlende Radverbindung
- 2 vorhandene Führungsform unzureichend
- 3 vorhandene Führungsform zu Lasten der Fußgänger
- 4 linke Radverkehrsführung mangelhaft
- 5 auffallend viele Linksradler
- 6 Einbahnstraße nicht für Radverkehr freigegeben

4 Lichtsignalanlagen / Kreisverkehre / Querungshilfen

- 1 Mangelhafte Schaltung LSA (Wartezeit, Anforderung Freigabezeit, Mindestfreigabezeit, Räumzeiten, bedingt verträgliche Freigabe)
- 2 Ausstattung LSA mangelhaft (Pfeilmasken, Anforderungstaster, Standorte Signalgeber und Masten)
- 3 Warteflächen nicht ausreichend bemessen
- 4 fehlende Querungshilfe
- 5 vorhandene Mittelinsel zu schmal
- 6 Radverkehrsführung im Kreisverkehr mangelhaft (Sichtbarkeit, Absetzung der Furten, Bevorrechtigung)
- 7 fehlende / unzureichende Verknüpfung der Radverkehrsführung über den Knotenpunkt hinweg

7 Sonstiges

- 1 Gefahr für Radfahrende
- 2 Geschwindigkeit Kfz zu hoch
- 3 häufige Regelverstöße
- 4 häufige Vorfahrtmissachtung
- 5 Geh- Radwegbenutzung durch Kfz

5 Radabstellanlagen

- 1 Anzahl zu gering (Schätzung)
- 2 Ausbaustandard nicht geeignet (z.B. Vorderradhalter)
- 3 Diebstahlschutz nicht gewährleistet (nur über Rahmenhalter)
- 4 Überdachung fehlt (bei regelmäßig längeren Abstell dauern)
- 5 Standort ungünstig (z.B. Entfernung zum Eingang, Erreichbarkeit, Anfahrbarkeit)

6 Behinderung

- 1 abgestellte Kfz
- 2 Einbauten / Gegenstände
- 3 privates Grün / Straßengrün
- 4 Sichtbehinderung
- 5 Umlaufsperr zu eng / Erkennbarkeit Poller

Mängelplan mit Verortung
in Fertigstellung, Abgabe
Ende Juli an die
Verwaltung

Vorstellung des aktuellen Stands:

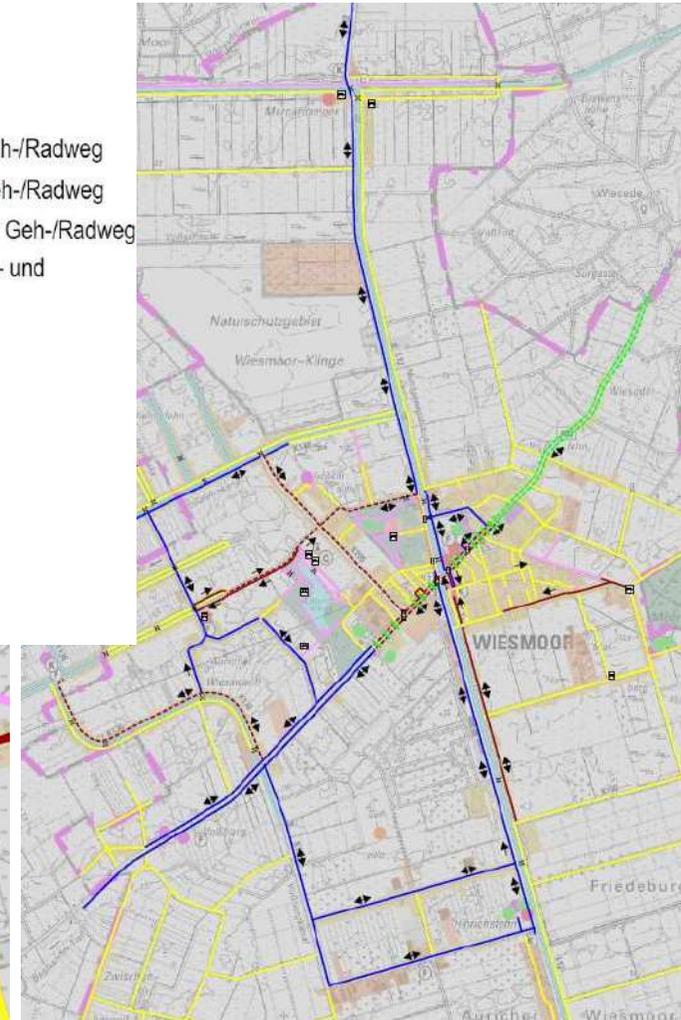
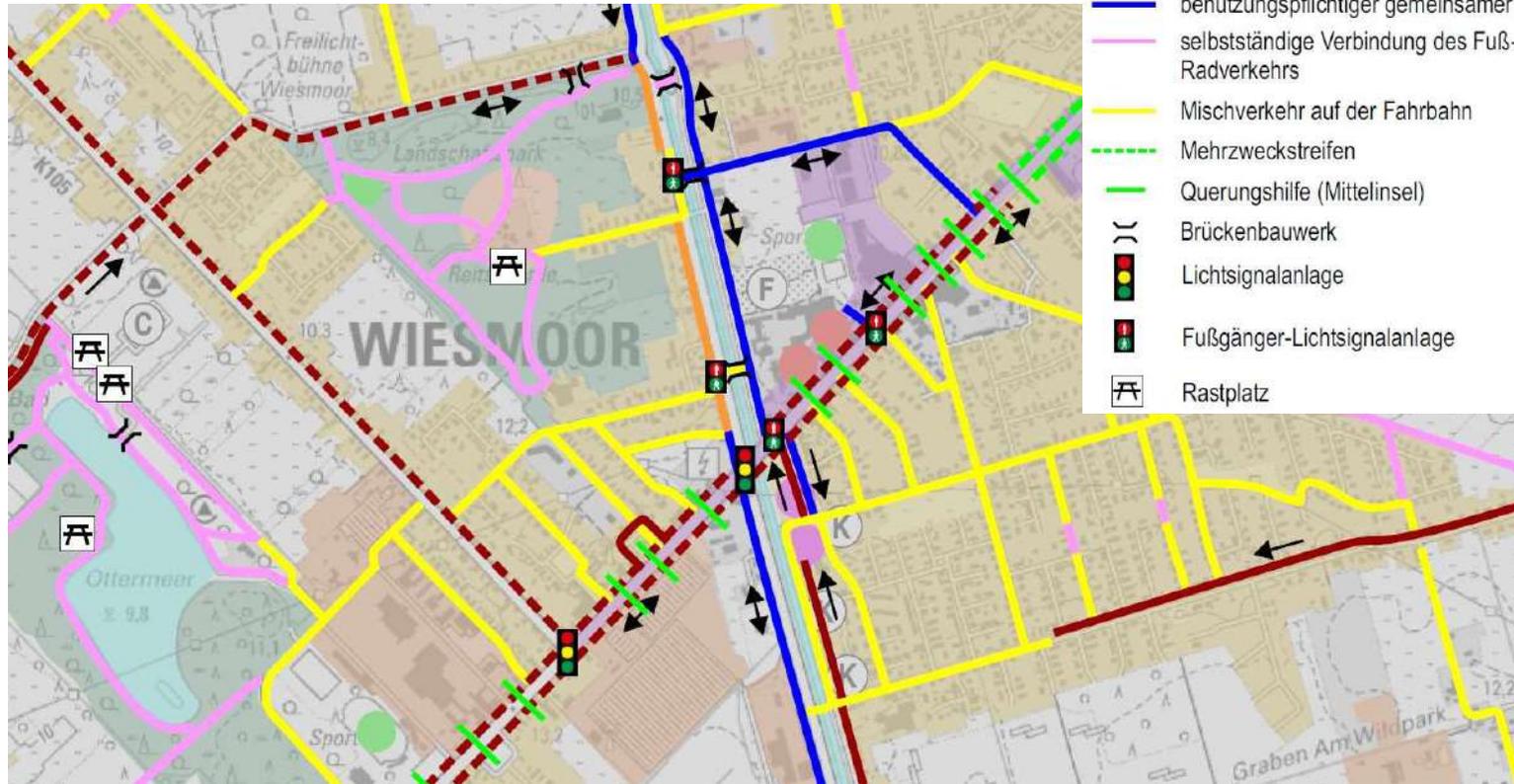
Bestandsaufnahme

Radverkehrsanlagen

(Ausweisung, Querungsstellen, Breiten, Oberflächenmaterial, Komfort)

Legende:

- - - Gehweg, Radfahrer frei
- Radfahrer frei
- - - nicht ausgeschilderter getrennter Geh-/Radweg
- benutzungspflichtiger getrennter Geh-/Radweg
- benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh-/Radweg
- selbstständige Verbindung des Fuß- und Radverkehrs
- Mischverkehr auf der Fahrbahn
- - - Mehrzweckstreifen
- Querungshilfe (Mittelinsel)
-  Brückenbauwerk
-  Lichtsignalanlage
-  Fußgänger-Lichtsignalanlage
-  Rastplatz



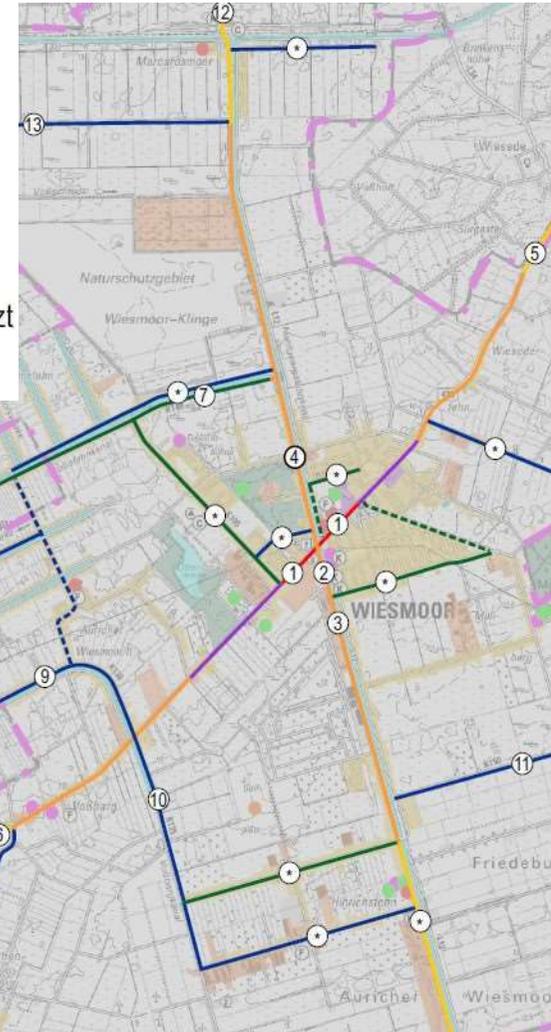
(Kfz-) Verkehrsmengen

Aufbereitung vorhandener Daten

Keine Radverkehrsdaten vorhanden

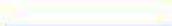
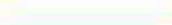
Legende:

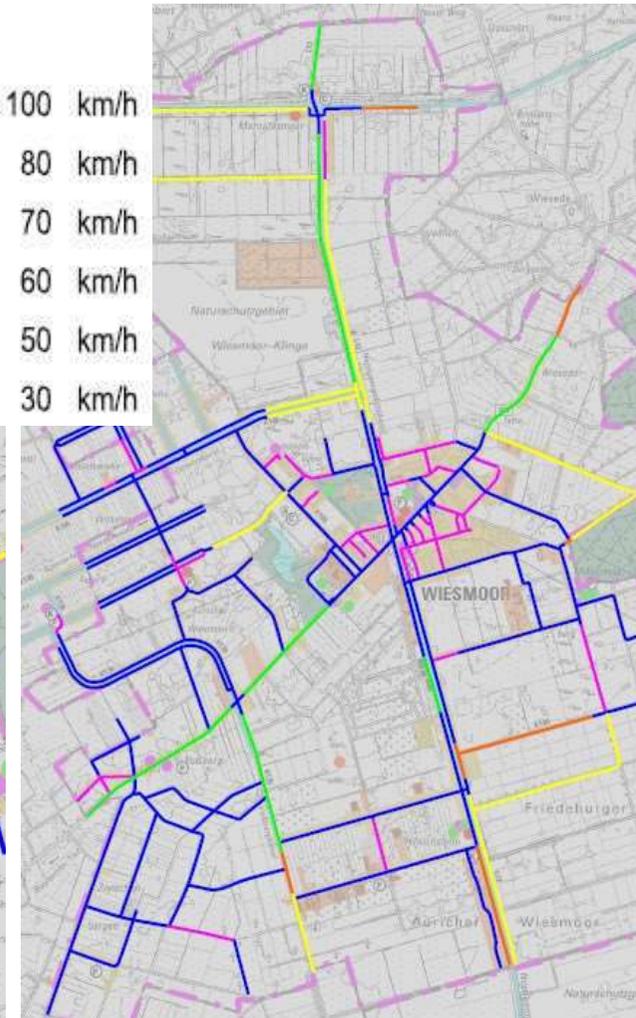
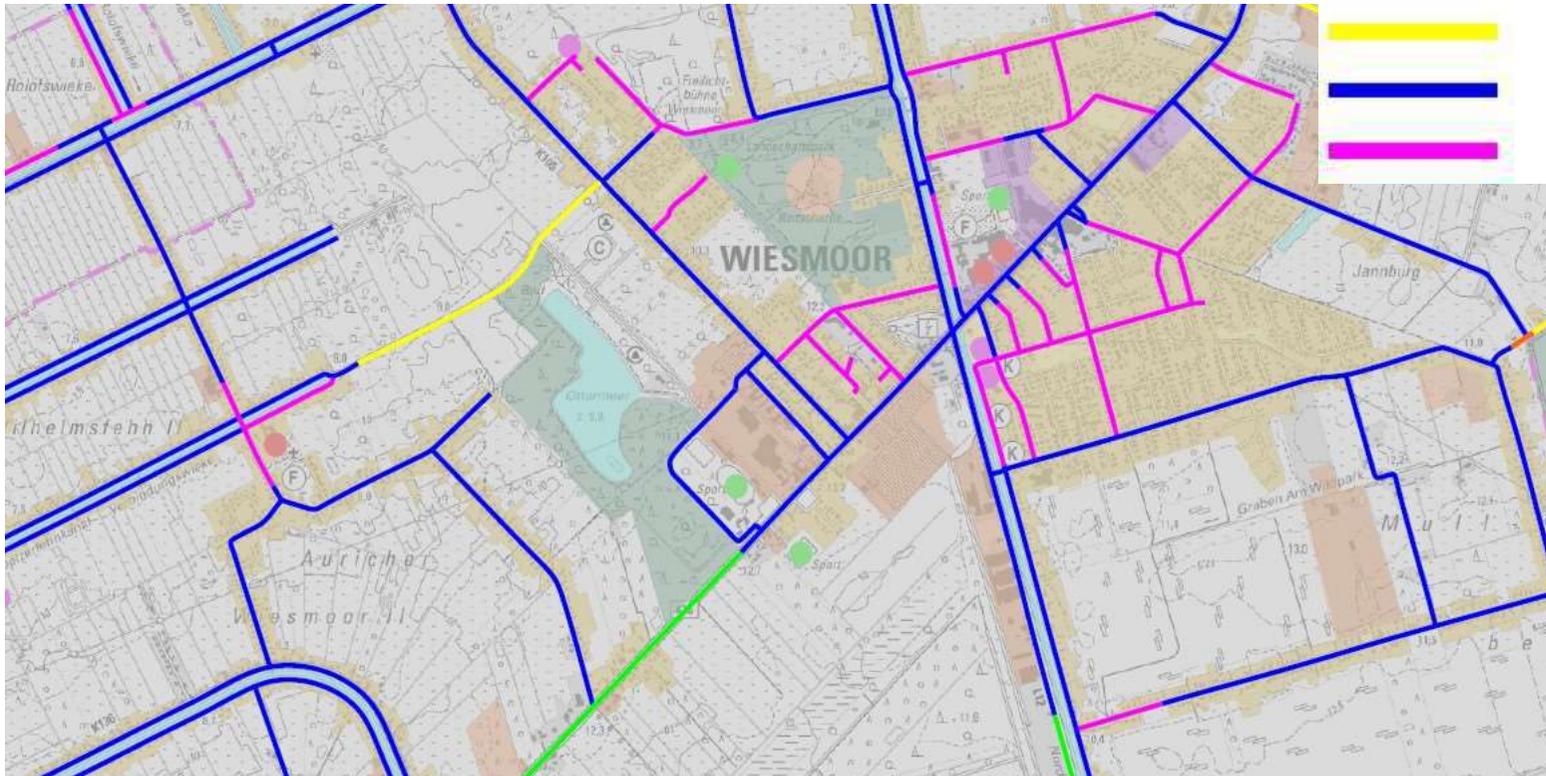
-  bis 2.000 Kfz / 24h
-  2.000 - 4.000 Kfz / 24h
-  4.000 - 6.000 Kfz / 24h
-  6.000 - 8.000 Kfz / 24h
-  8.000 - 10.000 Kfz / 24h
-  > 10.000 Kfz / 24h
-  keine Zählung vorhanden - Daten geschätzt
-  Verkehrsstärken (siehe Tabelle)



Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

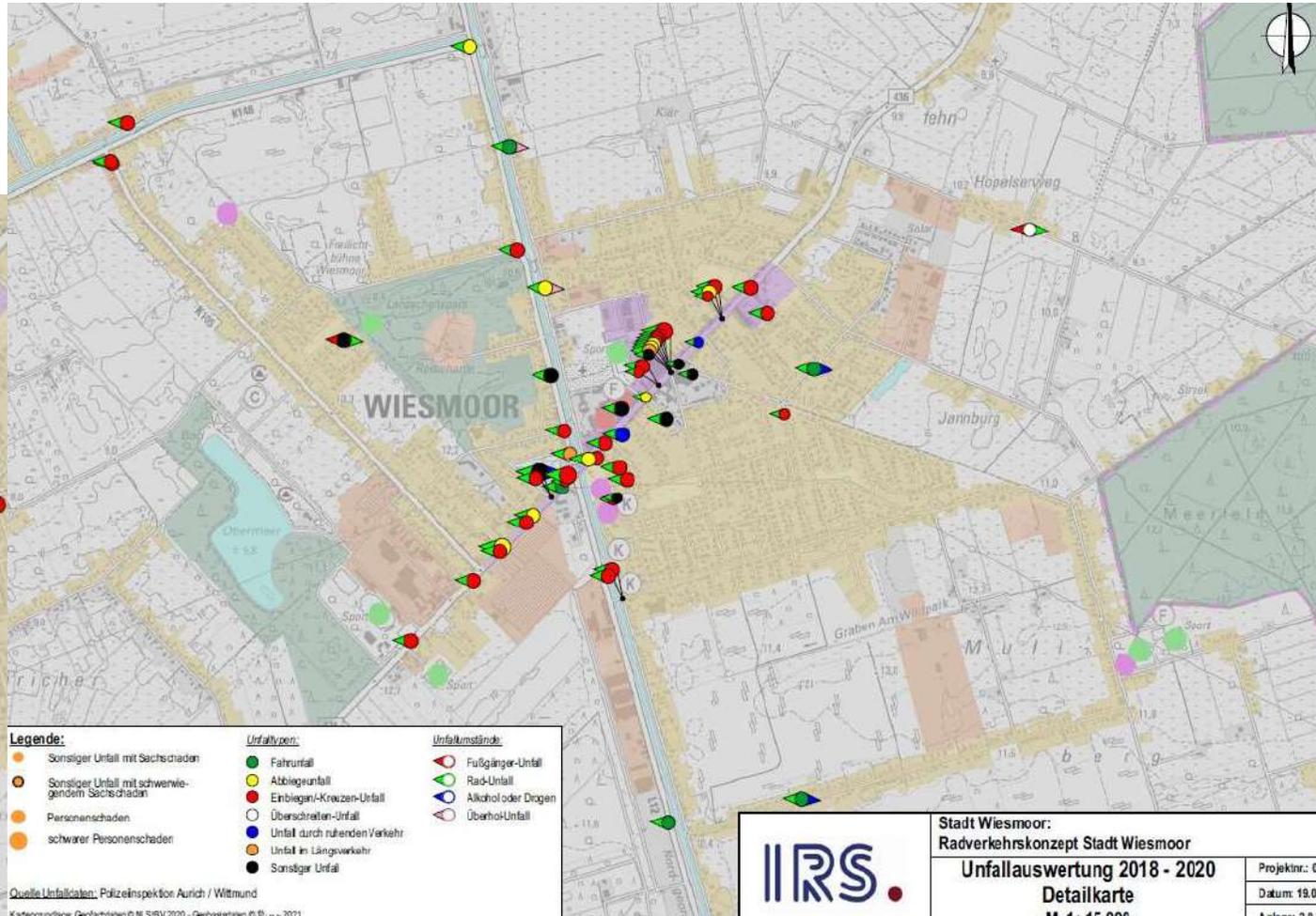
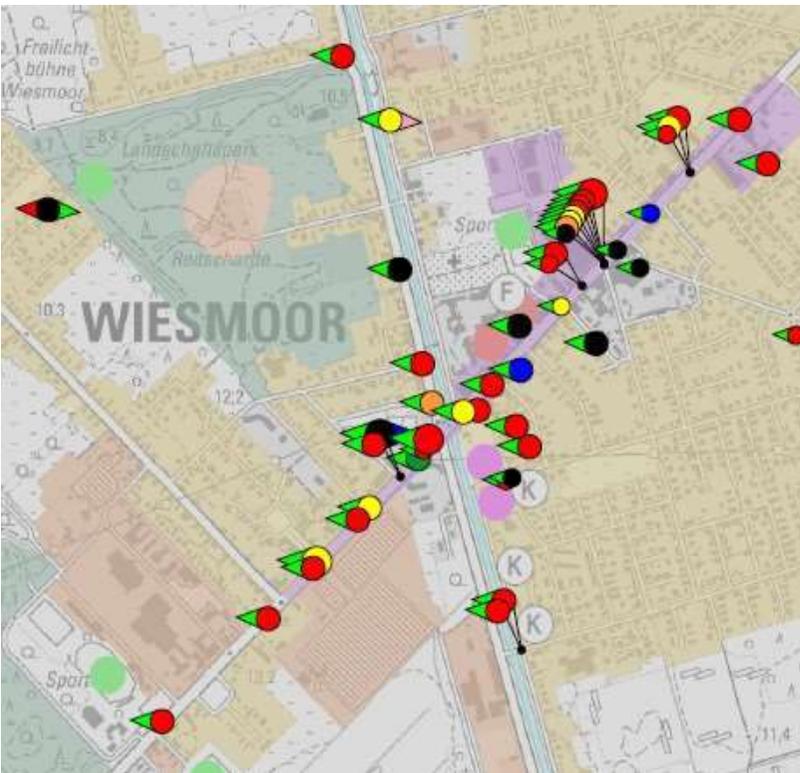
Legende:

	≥ 100 km/h
	80 km/h
	70 km/h
	60 km/h
	50 km/h
	30 km/h



Unfallsituation 2018 – 2020

(nur Unfälle mit Radbeteiligung)



Unfallsituation 2018 – 2020

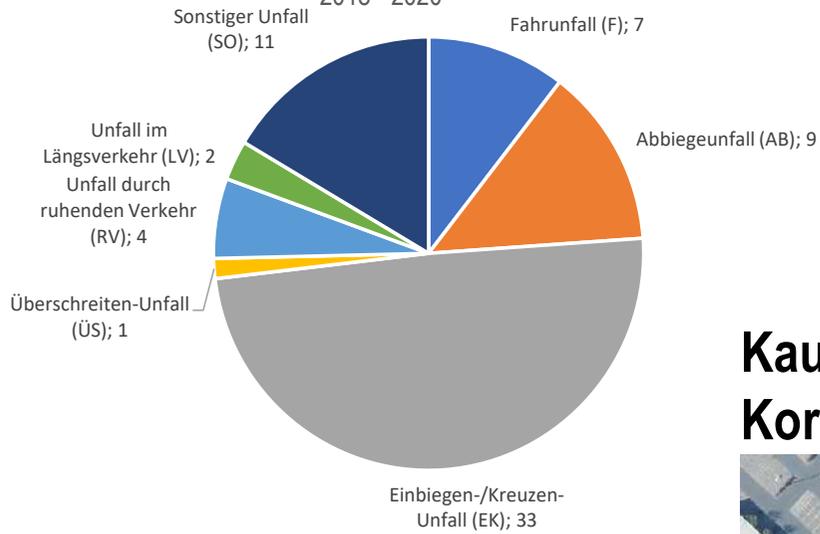
(nur Unfälle mit
Radbeteiligung)
Auswertung der
Unfallumstände

Unfallort: Stadt Wiesmoor
alle Unfälle mit
Radbeteiligung

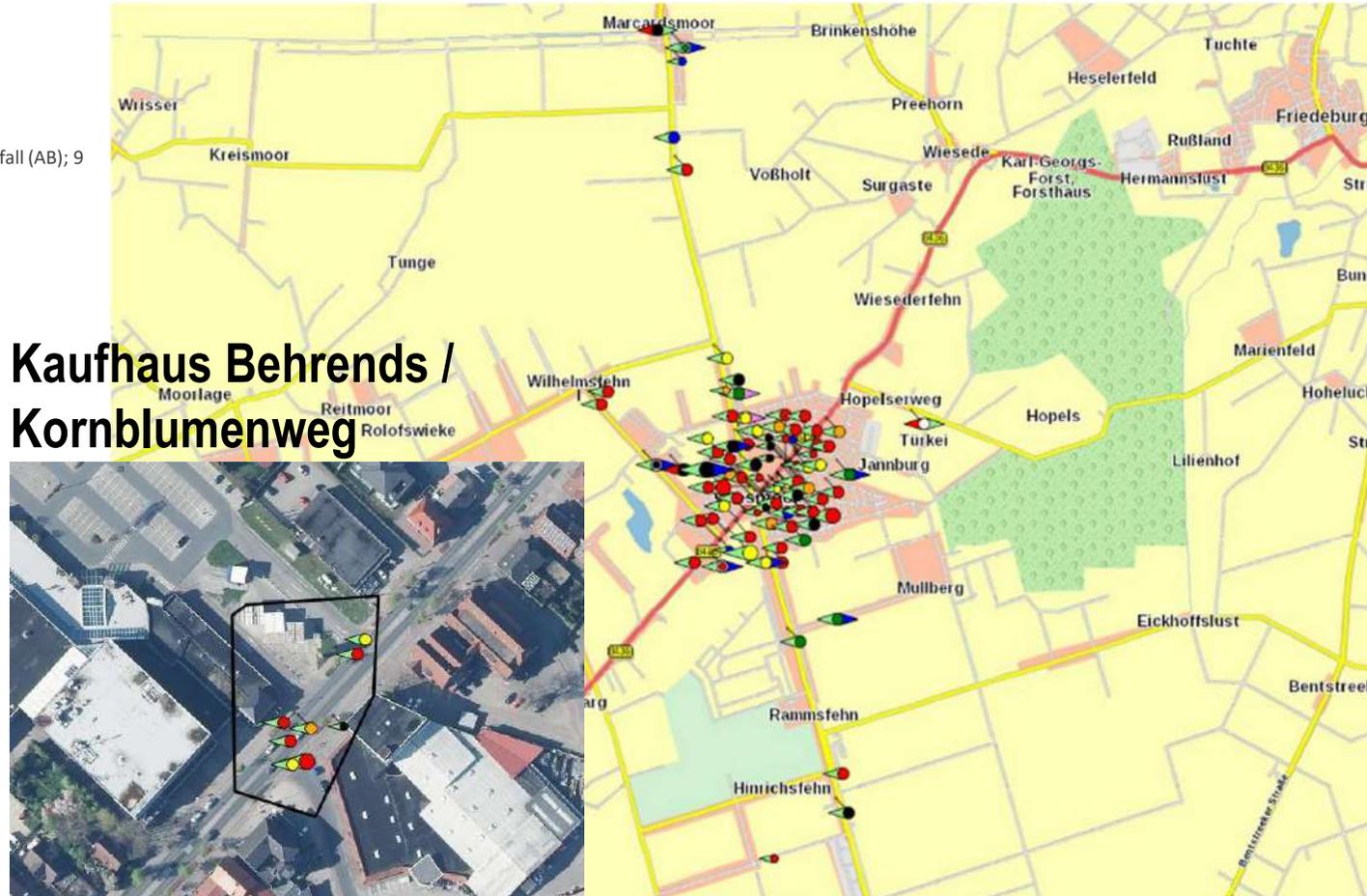
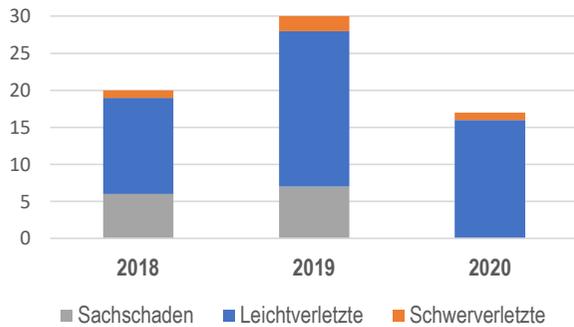
Jahr	Nr.:	Datum des Unfalls	Uhrzeit	Wochen-tag	Verkehrs- teilnehmer	Unfall- typ	Schwerste Unfallfolge	Straßen- zustand	Licht- verhältnisse	Besondere Fahrzustände	Sonstige Angaben
2018	1	06.02.2018	20:20	Dienstag	R	7	U (SV)	0 - trocken	2 - Dunkelheit		Alkoholisiert
	2	15.02.2018	6:56	Donnerstag	P / R	3	U (LV)	1 - naß/feucht	2 - Dunkelheit		Fahrradfahrer linksseitig
	3	14.05.2018	10:30	Montag	P / R	2	U (S)	0 - trocken	0 - Tageslicht		
	4	22.05.2018	10:00	Dienstag	P / R	3	U (LV)	0 - trocken	0 - Tageslicht		"Unfalltyp 301 - Geradeausfahrer mit bevorrechtigtem Fahrzeug von links"; "Unfallhergang: querende mit dem Fahrrad"
	5	08.06.2018	7:30	Freitag	P / R	3	U (LV)	0 - trocken	0 - Tageslicht		
	6	07.07.2018	9:30	Samstag	R / P	5	U (S)	0 - trocken	0 - Tageslicht		
	7	08.07.2018	9:41	Sonntag	R / P	3	U (LV)	0 - trocken	0 - Tageslicht		Vorfahrt genommen
	8	18.07.2018	20:40	Mittwoch	R	1	U (LV)	0 - trocken	0 - Tageslicht		Hindernis (Mülltonne) zwischen Radweg und Fahrbahn
	9	23.07.2018	17:00	Montag	R / P	7	U (LV)	0 - trocken	0 - Tageslicht		
	10	17.08.2018	0:00	Freitag	R	7	U (LV)	0 - trocken	2 - Dunkelheit		Mülltonne im Weg
	11	21.08.2018	12:45	Dienstag	P / R	3	U (S)	0 - trocken	0 - Tageslicht		linksseitige RadfahrerIn
	12	30.08.2018	18:00	Donnerstag	R / P	7	U (LV)	0 - trocken	0 - Tageslicht		
	13	05.09.2018	19:25	Mittwoch	R	4	U (LV)	0 - trocken	0 - Tageslicht		Bet. 1 = Fußgänger
	14	06.09.2018	11:35	Donnerstag	P / R	3	U (LV)	0 - trocken	0 - Tageslicht		linksseitige RadfahrerIn
	15	15.10.2018	13:10	Montag	R / P	3	U (LV)	0 - trocken	0 - Tageslicht		linksseitiger Radfahrer (erlaubt)
	16	19.10.2018	9:55	Freitag	R / P	3	U (S)	0 - trocken	0 - Tageslicht		linksseitiger Radfahrer (erlaubt)
	17	08.11.2018	13:45	Donnerstag	R / P	1	U (S)	0 - trocken	0 - Tageslicht		
	18	14.11.2018	17:40	Mittwoch	P / R	2	U (LV)	0 - trocken	2 - Dunkelheit		linksseitiger Radfahrer
	19	24.11.2018	11:50	Samstag	P / R	5	U (S)	0 - trocken	0 - Tageslicht		
	20	21.12.2018	16:20	Freitag	P / E	3	U (LV)	1 - naß/feucht	2 - Dunkelheit		

Unfälle nach Unfalltypen mit Radbeteiligung [Anzahl]

2018 - 2020



Unfälle mit Radbeteiligung 2018 - 2020



Netz der klassifizierten Straßen

Legende:



Bundesstraße



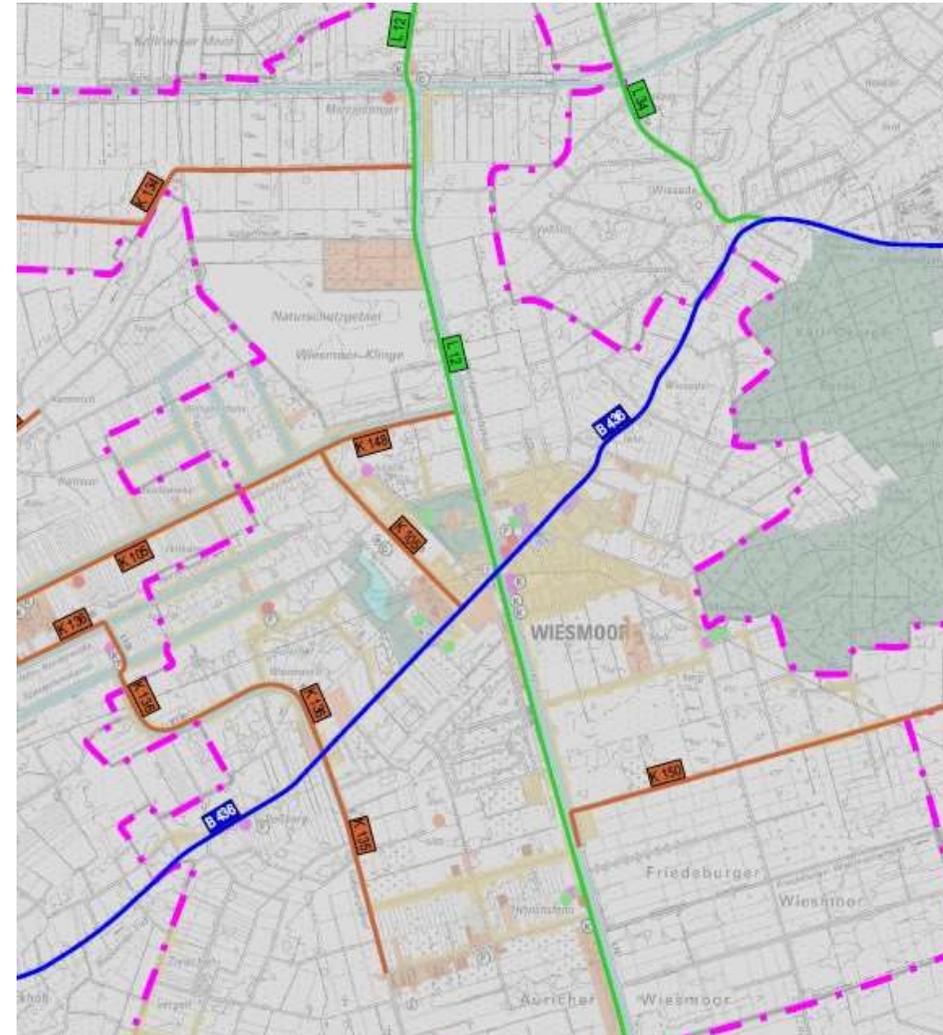
Landesstraße



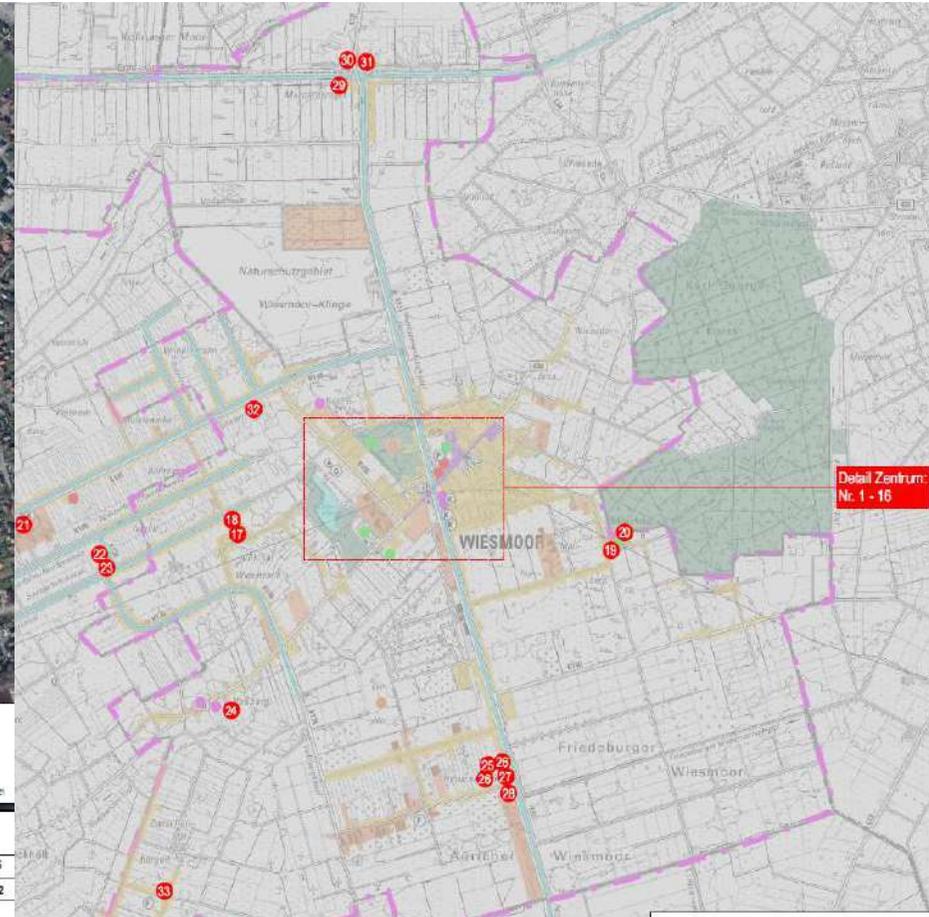
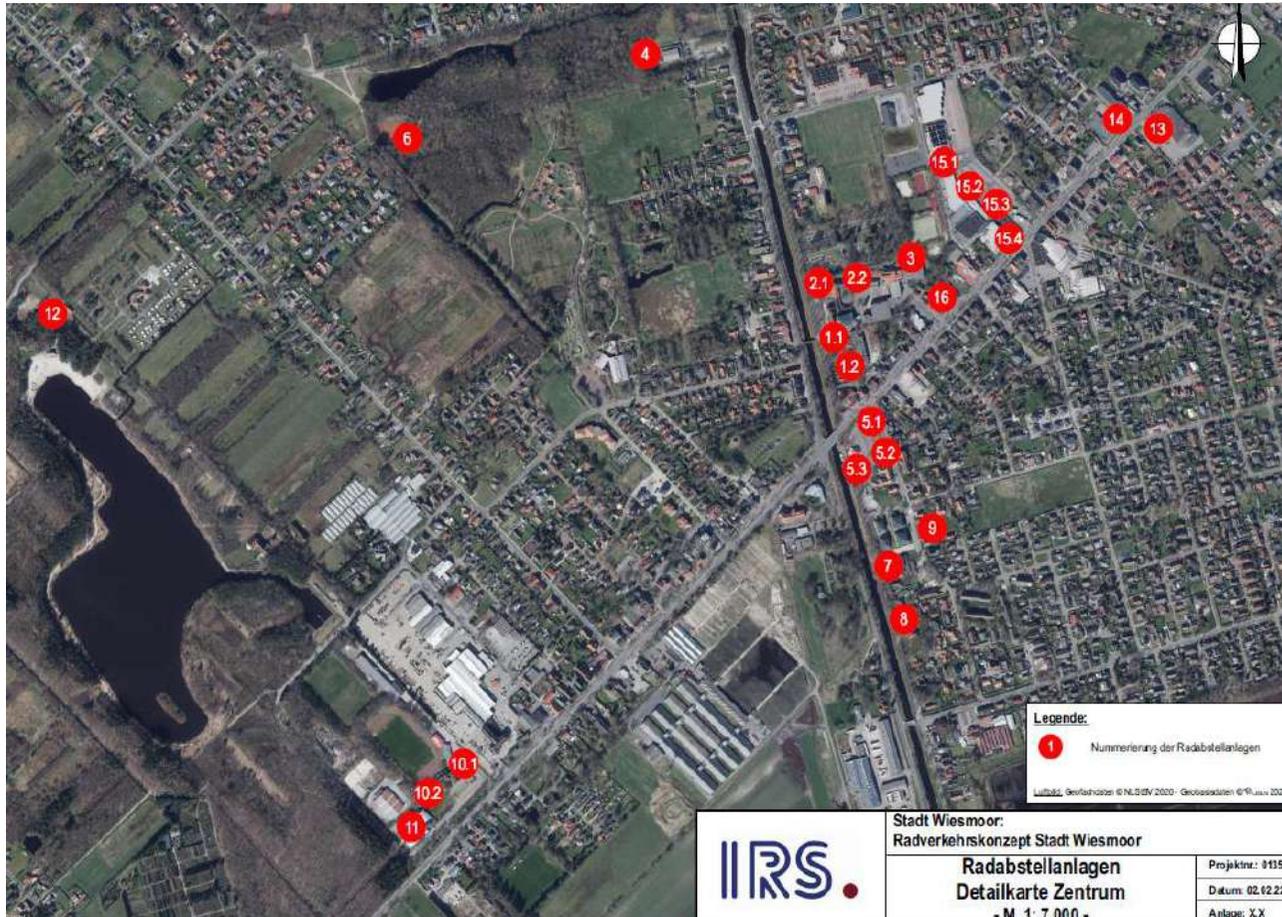
Kreisstraße



Stadtgrenze



Fahrradparken: Übersicht Erhebungsstellen



Fahrradparken: Beispielauswertung

Kaufhaus Behrends GmbH & Co. KG

Nummer	Stellplätze	Bezeichnung	Anlehnbügel	Vorderradhalter	Überdachte Stellplätze	E-Bike
15.1	8	Lidl	0	8	8	0
15.2	22	Aldi	0	22	0	0
15.3	27	Fressnapf	0	27	0	0
15.4	54	Hauptstraße	0	54	0	0

Grundschule Wiesmoor

Nummer	Stellplätze	Bezeichnung	Anlehnbügel	Vorderradhalter	Überdachte Stellplätze	E-Bike
1.1	242	kleiner Parkplatz	0	242	0	0
1.2	86	Haupteingang rechts	0	86	0	0

Kooperative Gesamtschule Wiesmoor

Nummer	Stellplätze	Bezeichnung	Anlehnbügel	Vorderradhalter	Überdachte Stellplätze	E-Bike
2.1	78	Nord-West	0	78	0	0
2.2	239	Schulhof	0	239	0	0

Sportplatz Amaryllisweg

Nummer	Stellplätze	Bezeichnung	Anlehnbügel	Vorderradhalter	Überdachte Stellplätze	E-Bike
3	275	Sportplatz	0	275	0	0

Fahrradparken: Bereich Kaufhaus Behrens



07.07.2022

Vorstellung Zwischenstand Radverkehrskonzept Wiesmoor

43

Vorstellung des aktuellen Stands:

Analyse (Auszüge)

Hohe Netzdurchlässigkeit: Fuß- und Radverkehr wird mitgedacht



Hohe Netzdurchlässigkeit: Fuß- und Radverkehr wird mitgedacht



Führungskontinuität: Potenziale sind vorhanden (Platz, Netzeinbindung ...)



07.07.2022

Vorstellung Zwischenstand Radverkehrskonzept Wiesmoor

Führungskontinuität: Potenziale sind vorhanden (Platz, Netzeinbindung ...)



Warteflächen an Querungsstellen



Räumdienst und Pflege



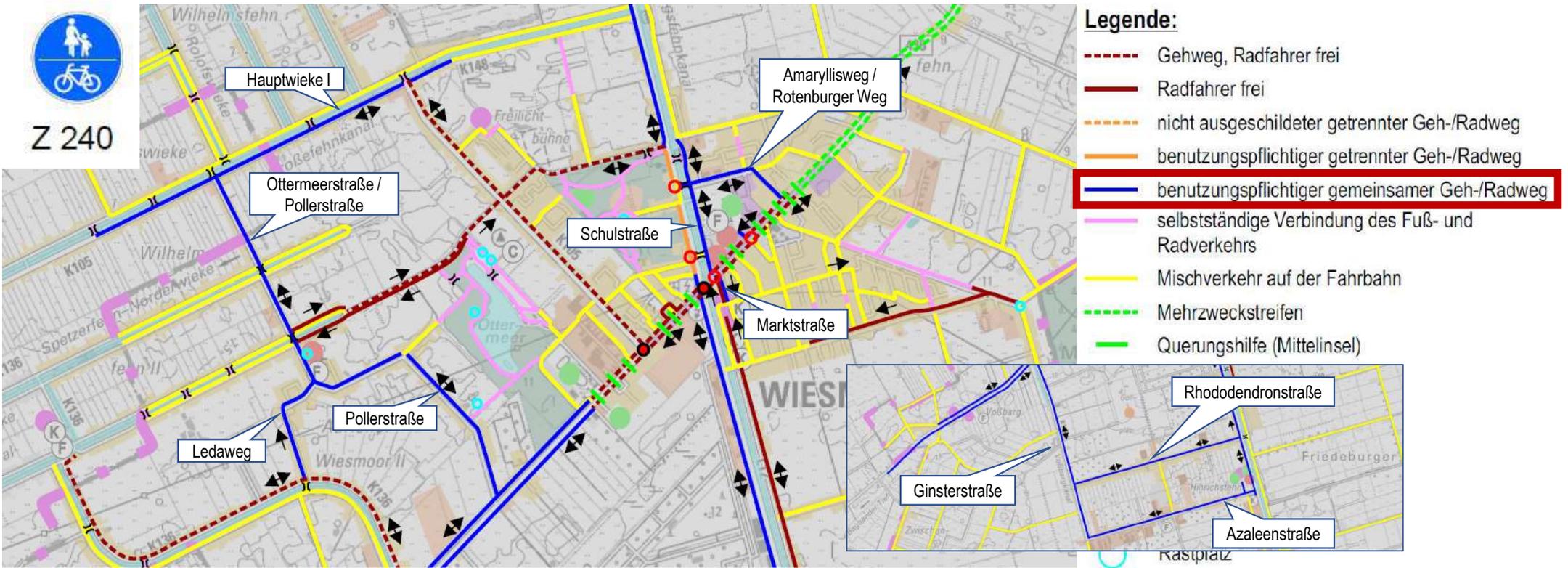
Nutzbarkeit Querungsstellen



B 436: Wichtigste Aufgabe für alle Beteiligten



Benutzungspflicht vieler Nebenanlagen, wo die Führung auf der Fahrbahn geprüft werden sollte



B 436: Wichtigste Aufgabe für alle Beteiligten



Handlungsansätze für das Netz

Handlungsansätze für das Netz

- Prüfen der Aufhebung der Benutzungspflicht von Nebenanlagen
- Mitbenutzung der Gehwege durch Radverkehr teilweise nicht mehr gestatten
- Linksseitige Freigabe von Wegen nur bei Einhaltung der Mindeststandards zulassen

→ Radverkehr in Wiesmoor kann und sollte überwiegend auf der Fahrbahn stattfinden

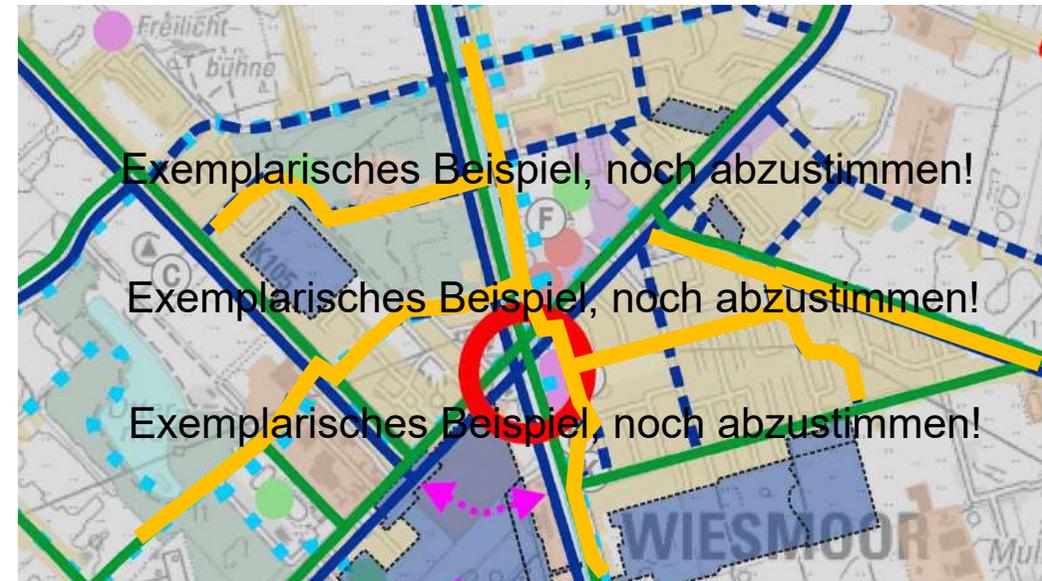
Objektiv betrachtet entspricht dies einer sicheren Führungsform

Subjektiv betrachtet bestehen teilweise deutliche Vorbehalte, bei Radfahrenden und Kfz-Führenden

→ Fahrradstraßen, Temporeduzierung (30, 50), Fahrradpiktogramme, verkehrsarme Straßen
(Anordnung von Verkehrszeichen nur durch Verkehrsbehörde, Einzelfallprüfung notwendig!)

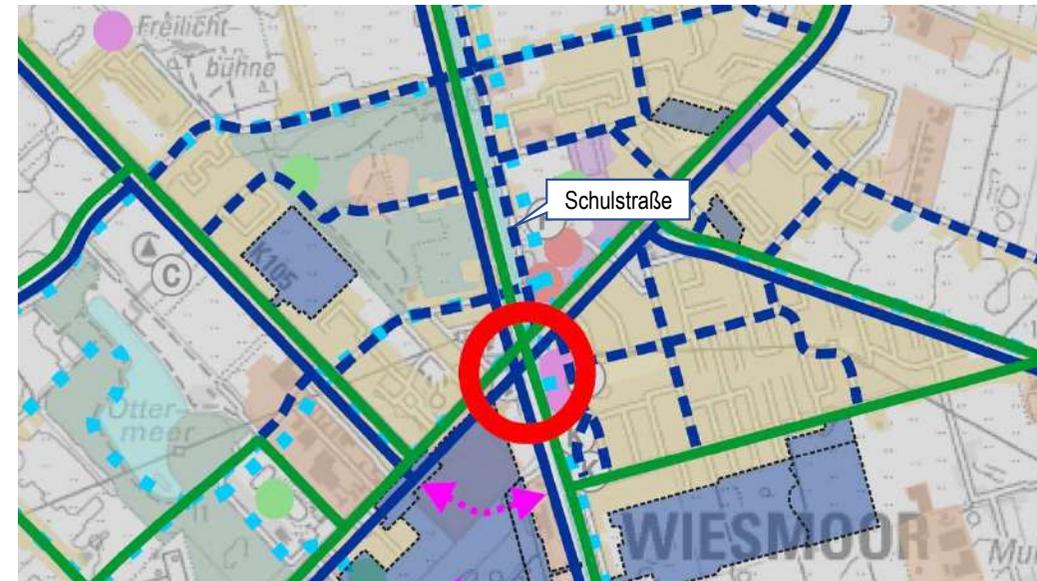
Handlungsansätze für das Netz

- Herstellung, Verbreiterung und Sanierung von Radwegen an verkehrsreichen Hauptverkehrsstraßen
- Sicherung der Netzschlüssigkeit: Einrichtung / Optimierung von Querungsstellen
- „Duales“ Radnetz auf besonders geeigneten Netzabschnitten in besonders hoher Qualität denkbar
 - weitergehende Abstimmungen notwendig
 - Hierarchisierung des Straßennetzes müsste zum Teil geprüft werden



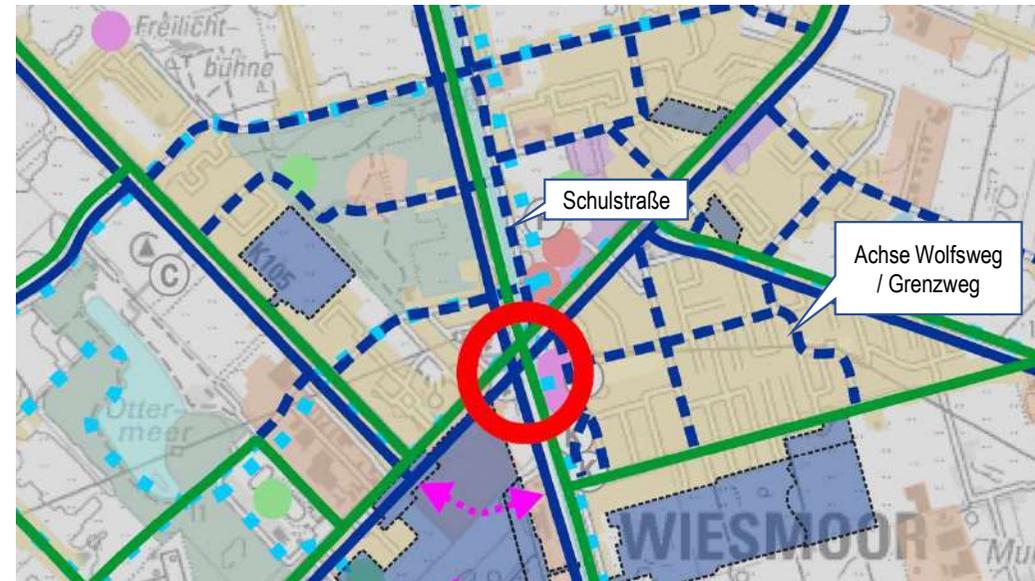
Handlungsansätze für das Netz

- Herstellung, Verbreiterung und Sanierung von Radwegen an verkehrsreichen Hauptverkehrsstraßen
- Sicherung der Netzschlüssigkeit: Einrichtung / Optimierung von Querungsstellen
- „Duales“ Radnetz auf besonders geeigneten Netzabschnitten in besonders hoher Qualität denkbar
 - weitergehende Abstimmungen notwendig
 - Hierarchisierung des Straßennetzes müsste zum Teil geprüft werden
 - Schulstraße als Fahrradstraße grundsätzlich sinnvoll (auch hier Abstimmungsbedarf)



Handlungsansätze für das Netz

- Herstellung, Verbreiterung und Sanierung von Radwegen an verkehrsreichen Hauptverkehrsstraßen
- Sicherung der Netzschlüssigkeit: Einrichtung / Optimierung von Querungsstellen
- „Duales“ Radnetz auf besonders geeigneten Netzabschnitten in besonders hoher Qualität denkbar
 - weitergehende Abstimmungen notwendig
 - Hierarchisierung des Straßennetzes müsste zum Teil geprüft werden
 - Schulstraße als Fahrradstraße grundsätzlich sinnvoll (auch hier Abstimmungsbedarf)
 - Achse Wolfsweg / Grenzweg: Netzeinbindung prüfen, Gesamtquartierskonzept)



Weiterer Handlungsansätze

- Konzept für das Fahrradparken
- Service rund ums Rad (Servicestationen, Lademöglichkeit an touristischen Destinationen, ...)
- Mobilitätsmanagement (Dienstradleasing, Umkleideräume, „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“, ...)
- Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr (Fahrradtage, Autofreier Sonntag, Internetseite, Social-Media, ...)
- Ressourcenplanung (Prioritätensetzung, Finanzierung, Zuständigkeiten, ...)
- Wirkungskontrolle und Fortschreibung (z.B. Fachgruppe Radverkehr, Mitgliedschaft AGFK, ...)

Vorstellung des aktuellen Stands:

Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

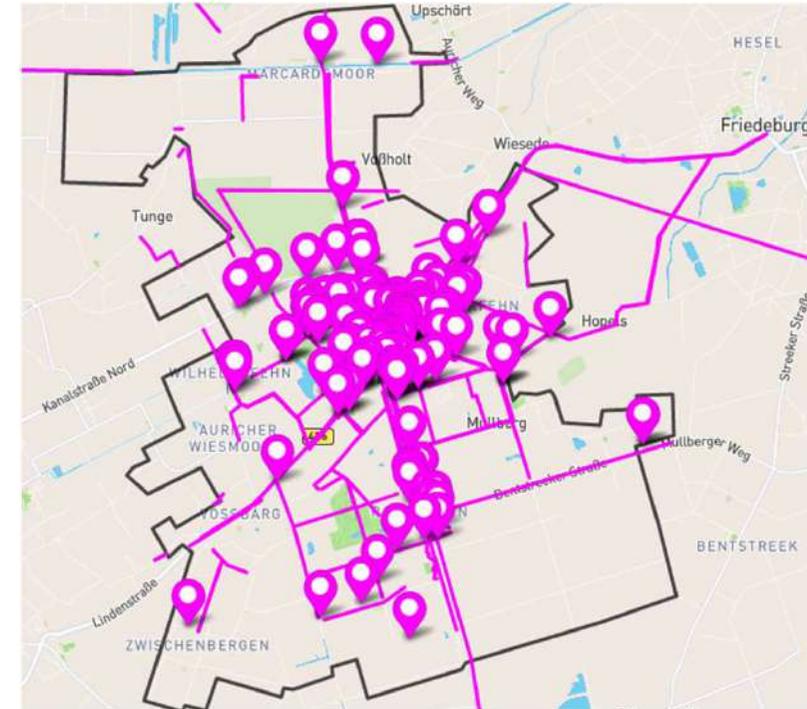


- Als Startschuss der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde eine **Auftaktveranstaltung** durchgeführt.
- Über die **Online-Plattform „Wegedetektiv“** wurde der Bevölkerung die Möglichkeit zur kartenbasierten Rückmeldung ortskonkreter Vorschläge und Mängel gegeben.
- Ein **Fragebogen** lieferte Aufschluss über das Stimmungsbild zum Radverkehr in der Stadt Wiesmoor.
- Ein **Arbeitskreis**, bestehend aus Mitarbeitenden der Verwaltung, politischen Vertreterinnen und Vertretern, Angehörigen von Interessenverbänden, sowie Straßenbulasträgern und der Polizei hat die Erarbeitung des Konzeptes fachlich begleitet.



Wegedetektiv – Onlinebeteiligung vom 02.10.21 – 31.01.22

- Es sind insgesamt **320 Beiträge** eingegangen
- Größter Fokus auf der **B 436** und ihrer Knotenpunkte
- Weiterhin viele Rückmeldungen zu **Hauptverkehrsstraßen & Hapterschließungsstraßen**
- Rückmeldungen zu Querungsmöglichkeiten, (fehlenden) „Radwegen“, Alternativrouten, Abstellanlagen, Schulwegen



Fragebogen – Beteiligung vom 05.10.21 – 14.11.21

- 264 Fragebögen ausgewertet (min. 50% Antworten)
- Knapp 75% der Antworten kamen aus den Altersgruppen 30-49 J. / 50-65 J.
- ca. 55% weiblich / ca. 44% männlich
- ca. 65% nutzen das Rad täglich oder mehrmals wöchentlich

- Ergebnisse der Meinungserhebung (umgekehrtes Schulnotensystem):
 - Radfahren macht tendenziell eher **Spaß** (3,6), die wahrgenommene **Akzeptanz** von Radfahrenden ist noch ok (3,0)
 - Sicherheitsgefühl und **Konflikte** sind verbesserungswürdig (2,7-2,9), insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen (2,3)
 - Radfahren ist eher wenig **komfortabel** (Breiten, Oberflächen, Beleuchtung) (2,5 – 2,8)
 - Die **Anbindung der Innenstadt** wird recht gut bewertet (Netzdichte, Durchlässigkeit) (3,4 – 3,9)
 - Die **Nutzbarkeit von Bike + Ride (Rad/ÖPNV)** wird schlecht bewertet (1,9 – 2,2)
 - Der **Stellenwert des Rads** sollte zukünftig deutlich stärker im Fokus stehen (4,5)

Ausblick

- Abgabe Mängelkarte und Zwischenbericht im August
- Fahrradbereitung im September
- Maßnahmenkonzept und Umsetzungsstrategie bis Jahresende



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!