



# Regionales Radverkehrskonzept Großraum Braunschweig (RRVK)

## Kurzfassung

## Warum ein Regionales Radverkehrskonzept?

Der Radverkehr übernimmt wichtige Funktionen im Rahmen inklusiver, klimafreundlicher, stadt- und landverträglicher, leiser, kostengünstiger und gesunder Mobilität. Investitionen in den Radverkehr sind gleichzeitig Investitionen in mehr Lebensqualität und in die Mobilitätswende, leisten einen wesentlichen Teil zur Luftreinhaltung und helfen, Staus zu vermeiden. Im Rahmen der Daseinsvorsorge gewinnt der Radverkehr zur Sicherung der Alltagsmobilität und im Freizeitverkehr zunehmend an Bedeutung. Dies zeigt sich sowohl bundesweit als auch in unserer Region in steigenden Anteilen am Modal Split ebenso wie in der dynamischen Verbreitung von Pedelecs und der stärkeren Nutzung von Lastenfahrrädern mit gestiegenen Anforderungen an Infrastruktur und Sicherheit.

Siedlungsstrukturelle Änderungen wie neue Wohn- und Gewerbegebiete, das gestiegene Engagement der Kommunen zur Radverkehrsförderung, auch und vor allem als Baustein zum Klimaschutz, die Konzeption von Radschnellverbindungen und neue Empfehlungen und Richtlinien zum Radverkehr erfordern eine Neupositionierung und Überarbeitung des regionalen Netzes. Zudem ist es erforderlich, die Vernetzungen des Alltagsradverkehrs zum zwischenzeitlich deutlich veränderten öffentlichen Nahverkehr auf Schiene und Straße zu aktualisieren. Ziel ist ein funktionierendes und für alle Nutzergruppen attraktives Alltagsradverkehrsnetz im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrssystemen, im Besonderen mit dem ÖPNV.

Die Verwaltung des Regionalverbandes wurde mit Beschluss der Vorlage 2019/10 durch den Verbandsausschuss damit beauftragt, ein regionales Radverkehrskonzept (RRVK) zu erstellen.

Das RRVK soll die Basis bilden, um das Fahrrad zu einem vollwertigen Verkehrsmittel im Verbandsgebiet zu entwickeln. Zielhorizont ist das Jahr 2030.

Mit dem RRVK sollen Empfehlungen für eine gesamtheitliche Strategie zur Förderung des Radverkehrs in der Region erstellt werden. Hiermit soll es ermöglicht werden, (teil-)regionale und lokale Aktivitäten und

Zuständigkeiten in einen Gesamtrahmen einzuordnen sowie Aufgaben und Akteure des Radverkehrs zu koordinieren.

Aus diesen Erfordernissen haben sich folgende wesentliche Aufgabenstellungen für die Bearbeitung ergeben:

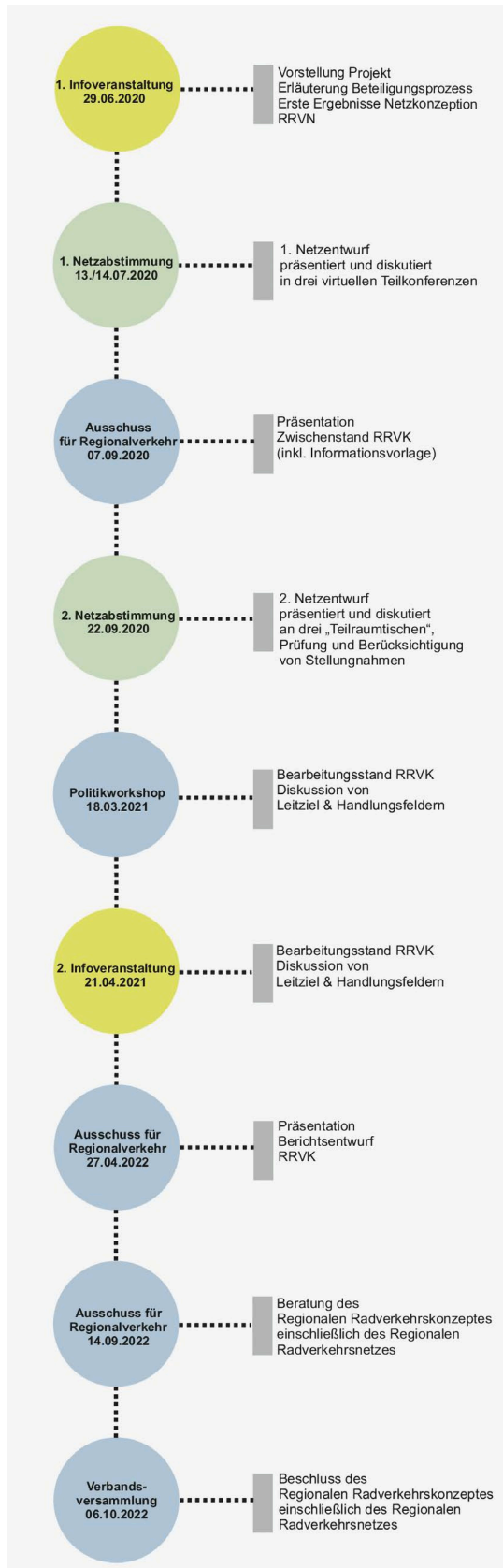
- Erarbeitung eines Regionalen Radverkehrsnetzes (Definition von Qualitätsstandards für den Radverkehr, Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen, Aktualisierung der Vernetzungen des Alltagsradverkehrs zum veränderten Angebot des ÖPNV, Erfassung und Bewertung der Wegeinfrastruktur).
- Erarbeitung eines regionalen Radverkehrskonzeptes als strategische Basis für die Koordination von Zielen, Maßnahmen und Akteuren (Umsetzung der Inhalte, Anschlussfähigkeit).
- Zusammenstellung von Handlungsfeldern zur Förderung des Radverkehrs mit konkreten Maßnahmenvorschlägen für eine Umsetzungsstrategie in der Region.
- Frühzeitige und prozessbegleitende Abstimmung mit den jeweils zuständigen Fachbehörden, Kommunen sowie weiteren Interessenverbänden und Akteuren.



Gemeinsamer Geh- und Radweg an der B1 (Bornum – Abbenrode)

Die Umsetzung des RRVK und die Förderung der Radmobilität ist eine Aufgabe für die gesamte Region und somit eine gemeinschaftliche Aufgabe aller Akteure.

## Beteiligungsprozess



Die Bearbeitung des RRVK war auf eine breite Beteiligung, insbesondere der Verbandsglieder, der Kommunen und der wesentlichen Akteure im Bereich Radverkehrsplanung und -förderung sowie weiterer Akteure außerhalb der klassischen Radverkehrsförderung (z. B. Verbände, Hochschulen) ausgerichtet.

Aufgrund der Covid-Pandemie wurde das breit aufgestellte Beteiligungskonzept mit begleitendem Arbeitskreis und Informationsveranstaltungen als Präsenzveranstaltungen zugunsten digitaler Beteiligungsformate in begrenzterem Rahmen geändert.

So erfolgten die Informationsveranstaltungen zum Stand des Bearbeitungsprozesses digital, ebenfalls die Abstimmungen des Netzentwurfs und die Diskussion der Handlungsfelder in drei Teilraumkonferenzen. Die finale Netzabstimmung konnte als Präsenzveranstaltung mit begrenzter Teilnehmerzahl durchgeführt werden.

Zwischen dem 1. und 2. Termin zur Netzabstimmung hatten Verbandsglieder und Mitgliedskommunen Gelegenheit zur Stellungnahme zum 1. Netzentwurf. Die Stellungnahmen wurden fachlich aufgearbeitet und auf der eigens für das Projekt eingerichteten Internetplattform (Intranet) zur Einsicht zur Verfügung gestellt.

Zur engeren Einbindung des Ausschusses für Regionalverkehr (ARV) in den Erstellungsprozess des RRVK wurde neben regelmäßigen Informationen der Politikworkshop durchgeführt.

Der einstimmige Beschluss des RRVK durch die Versammlung erfolgte am 6. Oktober 2022.

Der Prozess wurde auf der Internetseite des RGB dokumentiert.

Der Gesamtbericht, der Materialband und das Regionale Radverkehrsnetz in Kartendarstellungen steht zum Download zur Verfügung:

[www.regionalverband-braunschweig.de/radverkehrskonzept/](http://www.regionalverband-braunschweig.de/radverkehrskonzept/)

### Beteiligte:

- Verbandsglieder (Kommunen, kreisangehörige Gemeinden, Verbände, Institutionen)
- Verbandsglieder Mittelzentren
- Ausschuss für Regionalverkehr (inkl. Bürgermitglieder)



## Vier Leitthemen

### 1 Radverkehr in der gesamten Region und auf allen Wegen

Das Thema Radverkehr wird im Regionalverband als integraler Bestandteil einer gesamtheitlichen regionalen, integrierten Verkehrsentwicklungsplanung gesehen.

Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es, dass die Menschen in der Region das Fahrrad für ihre Wege im Alltag noch häufiger nutzen. Dazu zählen die Wege zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Einkaufen, aber auch die Wege in der Freizeit.

Notwendig ist dazu ein sicheres und attraktives Radverkehrsnetz. Um die Nutzung des Fahrrades auch über größere Entfernungen zu erhöhen, sind wichtige Quellen und Ziele über größere Entfernungen auf regionalen Radverkehrsverbindungen zu verknüpfen.

Im Gebiet des Regionalverbandes gibt es hochverdichtete Räume (Stadt Braunschweig, Stadt Wolfsburg) als auch Räume mit geringer Einwohnerdichte (z. B. Landkreis Gifhorn). Der Norden des Verbandsgebietes ist eher flach, der Süden eher topografisch bewegt bis zum Mittelgebirge Harz.

Der Radverkehrsanteil im Verbandsgebiet liegt derzeit bei rund 12 % (bezogen auf die zurückgelegten Wege) mit großen regionalen Unterschieden (WVI 2018).

Radverkehrsförderung in den verdichteten Regionen (Stadtregionen) trägt dazu bei, die Funktionsfähigkeit der hoch beanspruchten städtischen Verkehrssysteme zu erhalten und zu verbessern. Durch Verkehrsverlagerung zum Radverkehr können Flächen für Aufenthalt und Fußverkehr gewonnen werden. Mehr Radverkehr macht die Städte lebendig, sicherer und lebenswerter.

Radverkehrsförderung eröffnet neue Chancen für die eher ländlich strukturierten Räume. Zur Erhaltung einer eigenständigen Mobilität für Personen ohne Zugang zu einem Auto trägt das Fahrrad in diesen Gebieten aufgrund der vielfach geringeren ÖPNV-Erschließungsqualität besonders stark bei. Durch die Verknüpfung von ÖPNV und Rad wird die Mobilität im Umweltverbund auch in vielen eher ländlich strukturierten Räumen attraktiver.

Neue Mobilitätsoptionen ergeben sich durch die der Elektromobilität zuzurechnenden Elektrofahrräder, auch Pedelecs genannt. Sie sind bei größeren Entfernungen und in topografisch bewegten Gebieten eine Mobilitätsoption mit stark zunehmender Bedeutung, auch im Alltagsverkehr.

Die Herausforderung des Regionalen Radverkehrskonzeptes besteht darin, die Radverkehrsförderung in der gesamten Region zu verankern.

### 2 Sichere Mobilität für alle

Das Fahrrad ermöglicht für weite Teile der Bevölkerung einen gleichberechtigten Zugang zur Mobilität. Kinder und Jugendliche können mit dem Fahrrad eigenständige Mobilität erfahren. Für viele ältere Menschen ist das Fahrrad die einzige Möglichkeit, selbstbestimmt am öffentlichen Leben teilzunehmen, wenn beispielsweise das Ortszentrum zu weit für einen Fußweg entfernt ist.



Sicherer Schulweg (Braunschweig)

Das Fahrrad leistet einen Beitrag zur Gesunderhaltung der Menschen, macht Spaß und trägt zum persönlichen Wohlempfinden bei. Einerseits durch den Aspekt der Bewegungsförderung, andererseits durch seinen Beitrag zur Vermeidung von Luft- und Lärmbelastungen. Der Gesundheitsbeitrag durch diese Effekte übersteigt die Unfallrisiken um ein Vielfaches.

Die Verkehrssicherheit ist ein elementares Ziel der Radverkehrsförderung. Alle Maßnahmen sollten auch darauf zielen, die subjektive und objektive Sicherheit zu erhöhen. Es werden alle Anstrengungen unternommen, die Unfallzahlen zu senken, insbesondere der Unfälle mit schweren Personenschäden entsprechend der „Vision Zero“.

Niemand soll aus persönlichen Sicherheitsüberlegungen auf das Radfahren verzichten. Ansatzpunkte hierfür sind die Wirkungskreise Radverkehrsinfrastruktur, Verhalten und Fahrzeug. Dabei darf man sich nicht auf einzelne Aktionen oder Themen beschränken, sondern muss sich ganzheitlich mit allen Verkehrssystemen/-trägern beschäftigen und Verkehrssicherheit als Daueraufgabe in der planerischen, politischen und öffentlichen Diskussion verankern.

### 3 Radverkehr als Teil des Mobilitätssystems der Zukunft

Die Mobilität befindet sich im Wandel. Neue Technologien, geänderte Lebensstile der Menschen, Klimaschutz und Digitalisierung verändern unser Verkehrssystem. Die individuelle und unabhängige Mobilität wird den Menschen immer wichtiger, gleichzeitig steigt das Bewusstsein für eine umweltschonende Fortbewegung und eine Steigerung der Lebensqualität.

Das Mobilitätssystem der Zukunft soll in Stadt und Land gleichermaßen ressourcenschonend, lebensqualitätsfördernd, bezahlbar sowie komfort- und sicherheitsorientiert sein. Das Mobilitätssystem der Zukunft ist elektrifiziert, vernetzt und digitalisiert.

Das Fahrrad ist die „Nabe“ im Mobilitätssystem der Zukunft. Es ist das Verkehrsmittel, bei dem mit realistischen Finanzbudgets und in überschaubaren Zeiträumen signifikante Veränderungen des Modal Split in Richtung einer nachhaltigen Mobilität erreicht werden können.

Im Zusammenwirken mit anderen Verkehrssystemen, vor allem dem SPNV und neuen technischen Möglichkeiten (z. B. Apps, Social Media) kann das Potenzial gut ausgeschöpft werden. Dazu bedarf es einer konsequenten Abstimmung aller Elemente der Mobilitätskette aufeinander.

Die wirtschaftliche und technologische Dimension der Radverkehrsförderung als Teil des Mobilitätssystems der Zukunft rückt mehr und mehr in den Fokus. Das Fahrrad hat eine wirtschaftliche Relevanz und ist ein maßgeblicher Technologieträger – insbesondere im Bereich der Elektromobilität und App-Entwicklung bzw. Vernetzung.

Nachhaltige Mobilitätsstrategien und die Verkehrswende sind auch im Verbandsgebiet ein aktuell wichtiges Thema.

### 4 Eine neue Mobilitätskultur etablieren

Eine neue Mobilitätskultur in der Region bedeutet einerseits, eine Kultur der Radverkehrsförderung bei Politik, Verwaltung sowie weiteren Multiplikator\*innen und Akteuren zu etablieren. Andererseits geht es darum, eine Kultur des Radfahrens bei der Bevölkerung zu schaffen.

Der Erfolg des Radverkehrskonzeptes lässt sich daran bemessen, ob es gelingt, die Menschen zu motivieren, in ihrem Alltag ganz selbstverständlich aufs Rad zu steigen und für eine neue Mobilitätskultur zu begeistern. Letztendlich geht es auch um die Änderung des Verhaltens vieler Menschen.

Diese Veränderungen hin zu einem nachhaltigen Verkehrsverhalten stellen sich nicht von selbst ein, sondern müssen durch Vorbilder, aktives Einwirken und geeignete Strukturen immer wieder neu ins Bewusstsein geholt werden. Für die Mobilitätskultur in Politik und Verwaltung ist es erforderlich, dass auf allen Ebenen das Thema Radverkehr als selbstverständlicher Teil des Verkehrs von Anfang an gleichwertig mitberücksichtigt wird.

Das Regionale Radverkehrskonzept ist darauf angelegt, auf diesem Weg hin zu einer neuen Mobilitätskultur aus regionaler Sicht zu unterstützen und zu inspirieren sowie bestimmte Prozesse zu initiieren, zu verstärken und zu verstetigen.



Zählstelle (Braunschweig Wendenstraße)

## Das Regionale Radverkehrsnetz (RRVN)

Ziel der Konzeption des Regionalen Radverkehrsnetzes (RRVN) ist die Verbesserung von Erreichbarkeiten von Räumen mit dem Fahrrad, verbunden mit der Entwicklung und Verbesserung entsprechender Verkehrswege nach festgelegten Qualitätsstandards.

Dabei sollte ein zusammenhängendes und für alle Nutzergruppen attraktives Netz im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsträgern, im Besonderen mit dem ÖPNV, entstehen.

Die Konzeption erfolgte entsprechend dem Stand der Technik nach den „Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)“.

### Netzkonzeption

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung. Die Konzeption des RRVN orientiert sich an den Anforderungen des alltäglichen zielorientierten Radverkehrs (z. B. zur Arbeit oder Ausbildungsstätte, zu Verkehrsstationen und Haltestellen des ÖPNV) unter Berücksichtigung des alltäglichen Freizeitverkehrs (z. B. regelmäßige sportliche Aktivitäten). Die Netzgestaltung soll die Bereitschaft fördern, auch größere Distanzen mit dem Rad bzw. Pedelec zurückzulegen.

Die Radverkehrsverbindungen vernetzen den Großraum Braunschweig unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur und der anzubindenden Ziele. Es werden folgende Ziele (vorhanden oder geplant) angebunden bzw. verbunden:

- An- und Verbindung zentraler Orte (Oberzentren, Mittelzentren, Grundzentren),
- Anbindung von Standorten zur Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten,
- Anbindung größerer Arbeitsstätten (mit mehr als 1.000 Beschäftigten),
- Anbindung größerer Gewerbestandorte,
- Anbindung von Universitäten, Hochschulen, Schulzentren, Schulen und anderen regional bedeutsamen Bildungseinrichtungen (z. B. Volkshochschulen),

- Anbindung an Verkehrsstationen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie ÖPNV-Verknüpfungspunkte und bedeutsame Bus- und Straßenbahnhaltstellen,
- An- und Verbindung von Standorten mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung (regionalbedeutsame Freizeitziele mit Bedeutung für den Alltagsverkehr).

Grundlage für den Netzentwurf ist das „Luftliniennetz“. Die Luftlinien verbinden die kartierten Ziele mit regionaler Bedeutung mit den jeweils benachbarten Zielen, aber auch den angrenzenden Landkreisen.

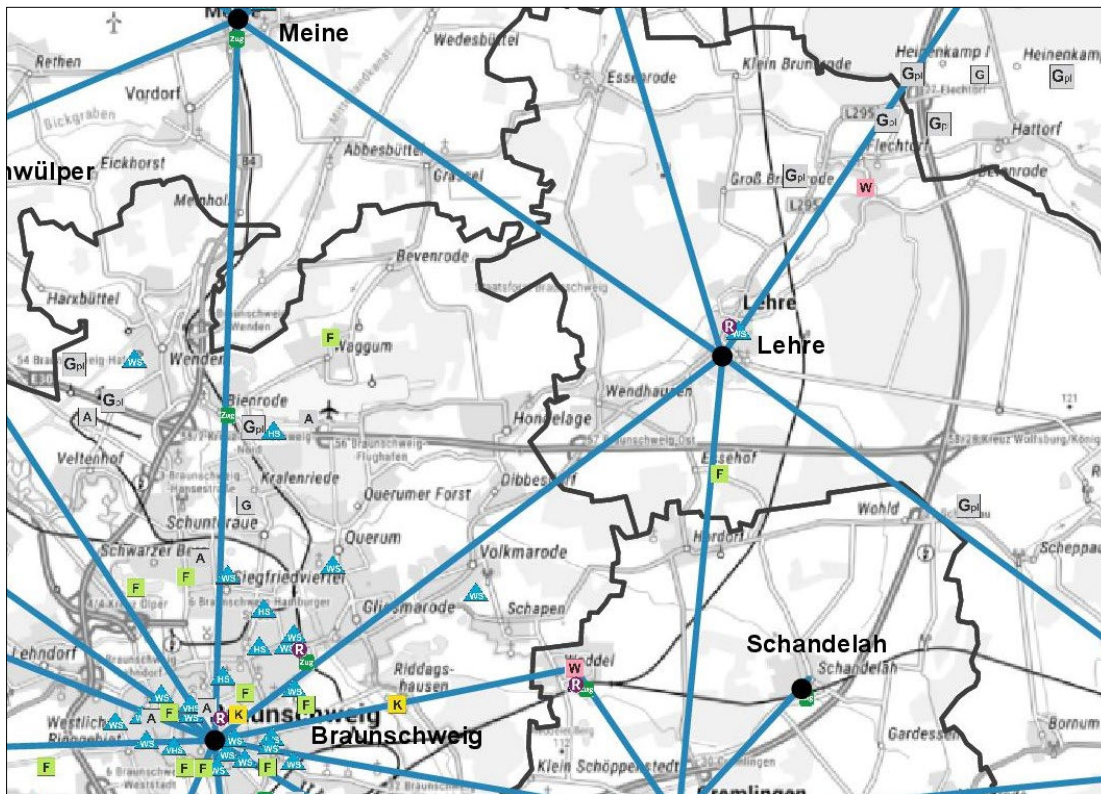
Für die Umlegung der (Luftlinien)-Verbindungen auf geeignete Trassen wurden Routen identifiziert, die sich an vorhandenen Radverkehrsverbindungen orientierten, unabhängig von der Baulastträgerschaft. Wege des Freizeitradverkehrs wurden mit einbezogen. Bei der Routenfindung wurden folgende Kriterien berücksichtigt:

- direkte Verbindungen (Berücksichtigung Umwegfaktor von maximal 1,2 gegenüber der kürzest möglichen Verbindung),
- geringe Steigungsverhältnisse,
- aktueller Zustand der Infrastruktur und Komfort,
- Anforderungen an die verkehrliche und soziale Sicherheit.



Gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Königslutter und Schickelsheim (L 644 Rottorfer Straße)





Ausschnitt Luftliniennetz

Die vorhandenen kommunalen Netze sind, wo sie sich überlagern, Bestandteil des RRVN, zum Teil ergänzen und verdichten sie dieses auf kommunaler Ebene. Das RRVN berücksichtigt die regionalen, landes- und bundesweiten Netze bzw. Radfernwege. Dazu zählt das Niedersachsen-Netz (N-Netz), das Radnetz Deutschland (D-Netz), das Radnetz der Metropolregion Hannover – Braunschweig – Göttingen – Wolfsburg, aber auch der Bedarfsplan des Landes (Radwegkonzept 2016).

Die Konzeption erfolgte in Zusammenarbeit mit den Akteuren auf Regionalebene mit dem Ziel einer abgestimmten Netzentwicklung (Radverkehrszuständige in den Kommunen, der NLStBV, Verbände und Institutionen).

Das Ergebnis ist das Regionale Radverkehrsnetz. Es hat eine Gesamtlänge von 2.223 km. Ca. 40 % des Netzes überlagern sich mit den regional bedeutsamen Radwanderwegen.

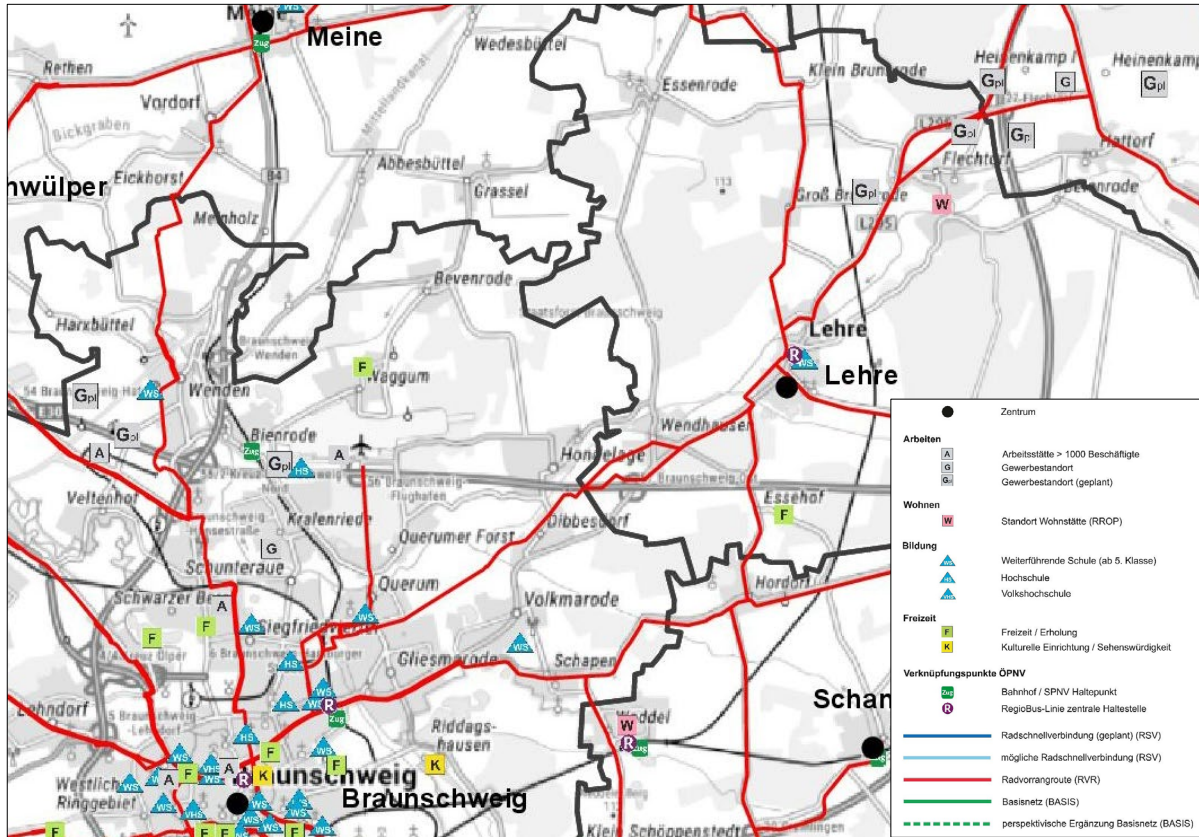
### Hierarchisierung des Netzes

Das RRVN ist hierarchisiert in Basisnetz, Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen. Diese Hierarchisierung berücksichtigt die Klassifizierung von Radverkehrsnetzen, die in der neuen Richtliniengeneration verankert bzw. vorgesehen sind<sup>1</sup>.

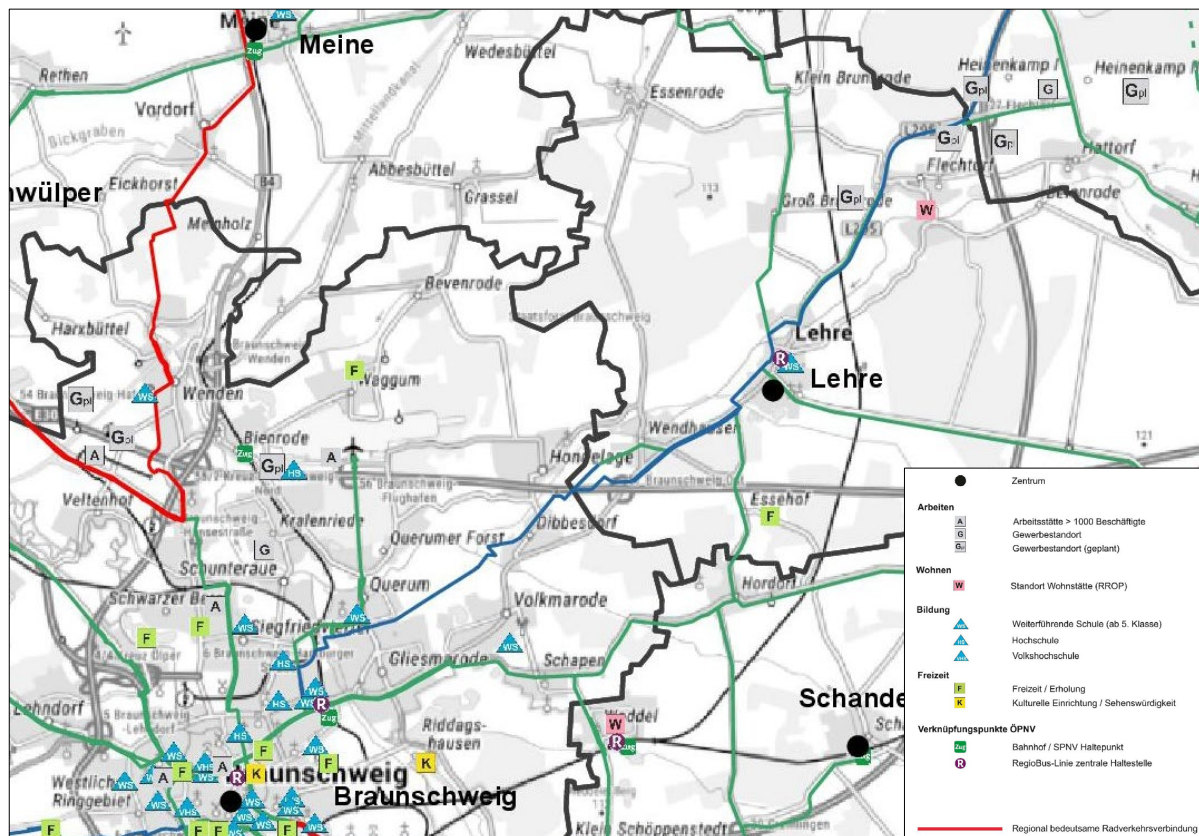
Radschnellverbindungen (RSV) und Radvorrangrouten (RVR) sind Verbindungen im Radverkehrsnetz, die den Zweck haben, bedeutende Quelle-Ziel-Potenziale des Alltagsradverkehrs im Entfernungsbereich von etwa 5 km bis über 20 km für den Radverkehr zu erschließen. Beide Verbindungen stellen keine eigene Führungsform des Radverkehrs dar, sondern verwenden und kombinieren unterschiedliche Führungsformen. Vor dem Hintergrund einer stark steigenden Bedeutung von Elektrofahrrädern sollen so auch neue Nutzerpotenziale für das Radfahren über vergleichsweise längere Distanzen erschlossen werden.

<sup>1</sup> Dazu gehören die Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten H RSV (FGSV 2021) und die aktuell in der

Überarbeitung befindlichen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA (Entwurfsstand 2022).



Ausschnitt Regionales Radverkehrsnetz (RRVN)



Ausschnitt Regionales Radverkehrsnetz–Hierarchiestufen



### Einsatzfälle Radschnellverbindungen (RVS) und Radvorrangrouten (RVR)

Quelle-Ziel-Relationen im Berufs- und  
Ausbildungsverkehr bis 15 km

- Stadtzentrum
- Arbeitsschwerpunkte (mehr als 1.000 Beschäftigte)
- Große Gewerbegebiete (gebündelte Arbeitsstätten)
- Versorgungsschwerpunkte
- Hochschulen
- ÖPNV-Verknüpfungspunkte vor allem zum Schienenverkehr



Radschnellverbindung Frankfurt – Darmstadt

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie „Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Regionale e-Radschnellwege“<sup>2</sup> sind anhand einer Potenzialanalyse auf der Grundlage des Verkehrsmodells Korridore für potenzielle Radschnellverbindungen entwickelt worden.

Die vier Radschnellverbindungen mit dem höchsten Potenzial

- Braunschweig – Wolfsburg
- Braunschweig – Vechelde
- Braunschweig – Salzgitter-Thiede
- Braunschweig – Wolfenbüttel

wurden in ihrem Verlauf übernommen.

Weitere im Gutachten genannte potenzielle Radschnellverbindungen wurden fachlich geprüft und in Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten oder Basisnetz hierarchisiert. Die Verbindungen Goslar – Bad Harzburg und Gifhorn – Wolfsburg haben das Potenzial für eine Radschnellverbindung.

#### Qualitätsstandards

Zur Qualitätssicherung des RRVN sind Qualitätsstandards auf Grundlage von Richtlinien und Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und neuerer Entwicklungen (z. B. Entwurf der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2022) festgelegt worden.

Die Qualitätsstandards beziehen sich auf die Radverkehrsführung, die sichere Befahrbarkeit und Überquerbarkeit, die Breite der Radverkehrsanlagen (s. nachstehende Abbildung) und die Belagsqualität. Weitere Aspekte betreffen Beleuchtung, Wegweisung, Reinigung und Winterdienst. In die Qualitätsstandards sind die unterschiedlichen Anforderungen wichtiger Nutzungsgruppen einbezogen.

Standards für Breiten von Radverkehrsanlagen:

Für den Neubau sind grundsätzlich die Regemaße (Breiten) der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) anzuwenden (Basisstandard BASIS). Sie sollten auch für die Bestandsverbesserung zugrunde gelegt werden. Bei Strecken mit hoher Netzbedeutung (Radvorrangrouten RVR, potenzielle Radschnellverbindungen) sollte ein höherer Standard angewendet werden.

Bei einem Teil der Strecken des Regionalen Radverkehrsnetzes kann für bestehende Radwege eine Unterschreitung des Standards hingenommen werden, solange sie für die heutige Radverkehrsstärke eine akzeptable Breite aufweisen. Langfristig sollten auch diese Strecken dem Basisstandard entsprechen.

Ziel ist ein Qualitätsprodukt mit einheitlichem Ausbaustand, einheitlicher Wegweisung und Unterhaltung. Die Qualitätsstandards sind die Grundlage für die Bestandsanalyse des RRVN.

<sup>2</sup> Planersocietät/Via eG (2017). Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Regionale e-Radschnellwege als Instrument zum

Klimaschutz und zur Co2-Minderung Alltagsverkehr. Dortmund/ Köln.

	Art der RVA	Radschnell- verbindung (RSV)	Radvorrang- route (RVR)	Basisnetz (BASIS)
innerorts	1-Richtungs-Radweg	3,00 m	2,50 m	2,00 m
	2-Richtungs-Radweg (beidseitig)	nicht vorgesehen	2,50 m	2,50 m
	2-Richtungs-Radweg (einseitig)	4,00 m	3,00 m	3,00 m
	gem. Geh-/Radweg (1-Richtung)	nicht vorgesehen	3,00 m	3,00 m
	gem. Geh-/Radweg (2-Richtung)	nicht vorgesehen	> 3,00 m	3,00 m
	Gehweg, RV frei (1-Richtung)	nicht vorgesehen	nicht vorgesehen	2,50 m
	Gehweg, RV frei (2-Richtung)	nicht vorgesehen	nicht vorgesehen	2,50 m
	Schutzstreifen	nicht vorgesehen	2,00 m	1,50 m

Breitenangaben für Radverkehrsanlagen (Qualitätsstandards RRVN)

### Bestandserfassung des RRVN

Das final abgestimmte Regionale Radverkehrsnetz wurde im Herbst und Winter 2020/2021 von geschultem Personal mit dem Fahrrad befahren, die Qualität der vorhandenen Infrastruktur anhand festgelegter Attribute aufgenommen und analysiert.



Befahrung per Rad von geschultem Personal

### Datenbank

Alle erhobenen Daten zur Wegeinfrastruktur, den festgestellten Mängeln sowie die abgeleiteten Handlungsbedarfe sind in einer digitalen Datenbank zusammengeführt. Die Datenbank liegt im shapefile der Linien des Radverkehrsnetzes als Attributtabelle vor.

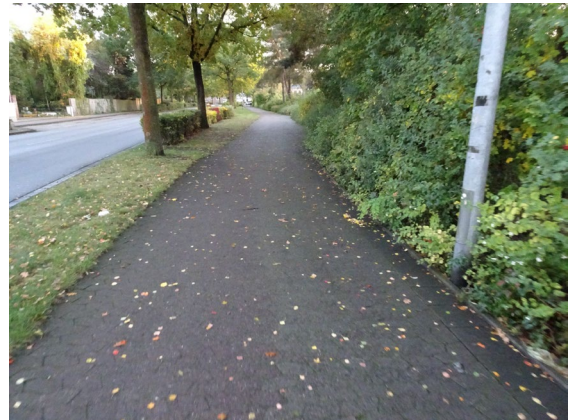
Die Datenbank besteht in ihrer Grundstruktur aus der Attributtabelle der georeferenzierten Linien des Radverkehrsnetzes, in der alle Bestandsdaten sowie Aussagen zu festgestellten Mängeln bzw. die abgeleiteten Maßnahmen aufgeführt sind. Alle Informationen zu einem Bewertungsabschnitt sind in einer Zeile aufgeführt.

Durch die Verknüpfung der erhobenen Daten mit den georeferenzierten Linien im GIS-System können für jeden Abschnitt separate Maßnahmendatenblätter (im PDF-Format) ausgegeben werden. Die Inhalte des Datenblattes geben zum einen die Bestandssituation wieder, zeigen aber auch die Mängel und Handlungsempfehlungen auf. Insgesamt sind in der Datenbank über 3.200 bewertete Abschnitte enthalten. Ein Filtern nach Attributen wie z. B. Kommune oder Straßenkategorie ist möglich.

Das regionale Radverkehrsnetz ist zudem als georeferenziertes und richtungstreu Linienshape (GIS-shape) vorhanden (Datenstand April 2021). Dabei entsprechen die Abschnitte des Linienshapes den Bewertungsabschnitten der Datenbank. Über die Bezeichnung der Abschnitte ist das Linienshape mit der Datenbank verknüpft, sodass die Daten den Abschnitten auch in einem Übersichtsplan zugeordnet werden können.

Attribute	
Abschnitt	Abschnittsnummer
	Datum der Befahrung
	Straßenname
	Straßenkategorie
	Gemeinde
	Baulastträger
Fahrbahn	Zulässige Geschwindigkeit
	Tempo 30 Zone
	Einbahnstraßenregelung
	Verkehrsstärke (DTV)
Radverkehrs-anlage	Radverkehrsführung
	Breite
	Belagsart (überwiegend)
	Steigung
	Zweirichtungsradweg
	beidseitige RVA vorhanden
	Beleuchtung
	Mangel Beschilderung
	Baulicher Zustand (Fahrkomfort)
	Touristische Routen
Bemerkung	
Barriere-freiheit	Treppe
	Poller
	Umlaufsperr
Gefahrenstellen	fehlende/mangelhafte Querungshilfe
	Engstelle
	Punktuelle Hindernisse
	mangelhafte soziale Sicherheit

Erfasste Attribute im Rahmen der Bestandserfassung



Gehweg/Radverkehr frei (ausreichende Breite)  
(Stadt Gifhorn)




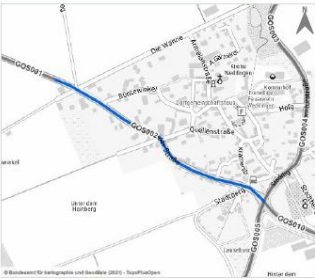
Fehlende Radverkehrsanlage  
(L320 Gemeinde Edemissen (außerorts))



Fahrradstraße (Stadt Braunschweig)



**Goslar (LK Goslar) L 510**

Allgemein		Bestand	
Strecke von	Ortseingang Weddigen	Breite	-
Strecke bis	B 82	Parken	Längsparken beidseitig
Abschnittsnummer	GOS002	Belag & Zustand	Asphalt   gut
Länge	1.050 m	Beleuchtung	vorhanden
Klassifizierung	Landesstraße	Vztl [in km/h]	50
Ortslage	Innerorts	DTV [werktags]	7.500
Bauleistungsart	Land Niedersachsen		
Steigung	leicht		
Führungsform	Mischverkehr		
Mängel	fehlende Radverkehrsanlage Innerorts		
<b>Planung</b>			
Maßnahme	Markierungslösung, Neubau einer Radverkehrsanlage gemäß Qualitätsstandards des RRVK oder Geschwindigkeitsreduzierung prüfen		
Netzhierarchie	Basisnetz		
Priorität	1		

Stand 14.12.2021  
Regionales Radverkehrskonzept Großraum Braunschweig (RRVK)  
REGIONALVERBAND

Beispiel für ein Maßnahmenblatt

## Ergebnisse

Die Radverkehrsführung gestaltet sich im RRVN sehr unterschiedlich. Auf den innerörtlichen Abschnitten, die ca. 1/3 des gesamten RRVN ausmachen, dominieren vor allem die Führungen im Mischverkehr (ca. 43 %). Aber auch gemeinsame Geh- und Radwege mit Benutzungspflicht (ca. 18 %), Gehweg, Radverkehr frei (ca. 13 %) oder getrennte Geh-/Radwege (ca. 12 %) sind häufig vorzufinden.

Außerorts findet der Radverkehr überwiegend auf gemeinsamen Geh-/Radwegen (ca. 43 %) oder im Mischverkehr (ca. 42 %) statt. Auf ca. 10 % der Abschnitte fährt der Radverkehr auf ländlichen Wegen.

Bei einem Großteil der Strecken im Netz wurden Abweichungen zwischen Bestand und den angestrebten Qualitätsstandards festgestellt. Die linienhaften Mängel beziehen sich dabei insbesondere auf fehlende oder ungeeignete Radverkehrsanlagen. Auch Radverkehrsanlagen mit unzureichender Breite oder gravierende Belagsmängel auf längeren Abschnitten wurden als linienhafter Mangel festgestellt. Kleinräumige Mängel wurden

darüber hinaus als punktueller Mangel bewertet. Hierzu gehören ungesicherte Querungen, punktuelle Belagsmängel, Engstellen oder fehlende soziale Sicherheit.

Bei knapp einem Viertel aller betrachteten Abschnitte im RRVN wurde kein Mangel bezüglich der Radverkehrsführung festgestellt. Demgegenüber sind jedoch mehr als die Hälfte aller betrachteten Radverkehrsanlagen im Verbandsgebiet zu schmal. Auch fehlen innerorts bzw. außerorts häufig Radverkehrsanlagen gänzlich, obwohl aufgrund vorliegender DTV-Werte eine Radverkehrsanlage gemäß den Regelwerken empfohlen wird. Hierbei ist auf einigen Strecken jedoch auch eine Einzelfallprüfung erforderlich, da sich die DTV-Werte in Grenzbereichen befinden. Einige Abschnitte weisen eine eingeschränkte Belagsqualität auf oder können aufgrund fehlender Erforderlichkeit aufgegeben werden.


Aus den festgestellten Mängeln wurde der jeweilige Handlungsbedarf abgeleitet. Neben dem Wegeneubau bzw. der Prüfung von Markierungslösungen wurden insbesondere der Ausbau vorhandener Radverkehrsanlagen gemäß den definierten Ausbaustandards, die Verbesserung der Belagsqualität bei ansonsten ausreichend dimensionierten Radverkehrsanlagen, das Einrichten von Querungshilfen bzw. Entfernen von Hindernissen und Engstellen empfohlen. Zum Teil wurde auch die Aufgabe einer vorhandenen und häufig eher ungeeigneten Radverkehrsanlage innerorts wegen der fehlenden Erforderlichkeit gemäß ERA bzw. StVO als Lösungsansatz aufgezeigt. Die festgestellten Mängel wurden hinsichtlich der Schwere aus Sicht der Radfahrenden (Sicherheits- oder Komfortmängel) bzw. nach dem Aufwand zur Behebung (Kleinmaßnahme) bewertet.



Beidseitig zu schmale Schutzstreifen (L472 Salzgitter)

lineare Mängel	Anzahl Abschnitte	in %
RVA in unzureichender Breite	1.885	57,9 %
fehlende RVA innerorts	357	11,0 %
fehlende RVA außerorts	202	6,2 %
mangelhafte Belagsqualität	186	5,7 %
RVA aufgrund von DTV nicht notwendig	200	6,1 %
kein Mangel	777	23,9 %

Übersicht vorhandener Mängel im Regionalen Radverkehrsnetz

Prioritätsstufe 1	Prioritätsstufe 2	Kleinmaßnahme
Hoher Problemdruck aufgrund stark eingeschränkter Nutzbarkeit (insbesondere Sicherheitsmängel)	Problemgrad geringerer Ausprägung (überwiegend Komfortmängel)	Schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahme
		
Beispiel Goslar (B 82): Radverkehrsanlage in unzureichender Breite und mangelhafter Belagsqualität: Ausbau Radverkehrsanlage	Beispiel Dannenbütteler Weg, Kreis Gifhorn: Belagsqualität verbessern	Beispiel Braunschweig, Wöhrdenweg: Poller auf Brücke über Schunter versetzen, ausreichende Durchlassbreite gewährleisten

Bewertung der Mängel nach Prioritätsstufen

Handlungsbedarf	Anzahl Abschnitte	in %
Neubau einer RVA / Markierungslösung nötig	396	12,2 %
Ausbau der RVA nötig	1463	44,9 %
RVA aufgeben	167	5,1 %
Einzelfallprüfung nötig	486	14,9 %
Verbesserung der Belagsqualität	9	0,3 %
kein Handlungsbedarf	733	22,5 %

Übersicht Handlungsbedarf im Regionalen Radverkehrsnetz

## Die Handlungsfelder

<b>1 Infrastruktur</b>
Regionales Radverkehrsnetz
Fahrradparken
Wegweisung
<b>2 Verknüpfung mit anderen Verkehrssystemen</b>
Bike & Ride
Fahrradmitnahme
Fahrradverleihsystem
Zugänge, Tarife, Service
<b>3 Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit</b>
Verkehrssicherheit (objektiv)
Verkehrssicherheit (subjektiv)
Mobilitätskompetenz
<b>4 Strukturen und Förderung</b>
Strukturen der Zusammenarbeit
Finanzierung und Fördermöglichkeiten
<b>5 Mobilitätsmanagement und Kommunikation</b>
Öffentlichkeitsarbeit
Mobilitätsmanagement
Radtourismus und Freizeitradverkehr

Das Regionale Radverkehrskonzept (RRVK) gibt Empfehlungen für eine gesamtheitliche Strategie zur Förderung des Radverkehrs im Verbandsgebiet.

Die Handlungsfelder der koordinierten Radverkehrsförderung im Verbandsgebiet sind Infrastruktur, Verknüpfung mit anderen Verkehrssystemen, Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit, Strukturen und Förderung, Mobilitätsmanagement und Kommunikation, jeweils gegliedert nach Themenbereichen. Diese sind im Rahmen des Beteiligungsprozesses (2. Informationsveranstaltung, Politikworkshop des AVR) vorgestellt und abgestimmt worden.

Die Handlungsfelder orientieren sich an den Handlungsfeldern des Nationalen Radverkehrsplans, sie decken auch Themenfelder ab, die vielfach nicht unmittelbar mit dem Radverkehr in Verbindung gebracht werden (BMVI 2021).

Die insgesamt 15 Themen der Handlungsfelder sind einheitlich aufgebaut: Leitsatz, thematische Einführung, Leitziel(e), Status quo (Situation im Verbandsgebiet, Best Practice aus dem Großraum Braunschweig oder der Republik), Handlungsempfehlungen.

Die den Handlungsfeldern zugeordneten Maßnahmen sind in Schlüsselmaßnahmen und weitere Maßnahmen/Aktivitäten unterteilt. Schlüsselmaßnahmen sind Maßnahmen von übergeordneter Priorität zur Erreichung der Leitziele, die weiteren Maßnahmen/Aktivitäten sind zur Erreichung der Leitziele von Bedeutung. Die einzelnen Maßnahmen sind mit dem angestrebten Zeithorizont (kurzfristig, mittelfristig, langfristig, Daueraufgabe) für die Umsetzung und einer groben Einschätzung des erforderlichen Finanzbedarfs (von geringfügig unter 100.000 € bis hoch über 3 Mio. €) für die Umsetzung hinterlegt. Einige Maßnahmen sind Aufgaben, die über eine längere Zeitspanne zu betreiben sind.

Einzelne Maßnahmen können zur Erreichung mehrerer Ziele beitragen und werden daher in mehreren Handlungsfeldern aufgegriffen.

Nachstehend werden die Handlungsfelder mit ihren Leitzielen und Schlüsselmaßnahmen vorgestellt.



## 1 INFRASTRUKTUR

### Regionales Radverkehrsnetz

„Sicher, komfortabel und direkt ans Ziel“

#### Leitziele

- Das Regionale Radverkehrsnetz verbindet Alltagsziele für den Radverkehr direkt, attraktiv und auf sicheren Wegen.
- Bei der Neuanlage und dem Ausbau bestehender Radverkehrsanlagen im Regionalen Radverkehrsnetz werden die definierten Qualitätsstandards zugrunde gelegt. Sie unterstützen eine einheitliche, sichere und intuitiv erkennbare Radverkehrsführung.
- Die Umsetzung des Regionalen Radverkehrsnetzes nach den abgestimmten Qualitätsstandards erfolgt sukzessive.



#### Schlüsselmaßnahmen

#### Etablierung der Datenbank als zentrale Grundlage für die Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur

Die im RRVK entwickelte Datenbank enthält alle Bestandsdaten zur Radverkehrsführung im Regionalen Radverkehrsnetz. Es gilt nun:

- Das Regionale Radverkehrsnetz und die Datenbank bekannt machen und als Instrument für Planungen auf allen Ebenen einsetzen bzw. etablieren.
- Gemeinsam mit den Baulastträgern festlegen, wie das RRVN und die Datenbank in Wert gesetzt und aktuell gehalten werden können.

#### Förderung baulast- und vorhabenträgerübergreifender Zusammenarbeit

Um die personellen und finanziellen Ressourcen möglichst zielführend und effektiv einzusetzen, sollte die baulastträgerübergreifende Zusammenarbeit gestärkt werden.

#### Bereitstellung von Nachfragedaten im Radverkehr

Um Potenziale und Nutzungen im Radverkehr ableiten und entsprechende Maßnahmen entwickeln zu können (z. B. Netzhierarchie Verbindungen, Dimensionierung Radverkehrsanlagen) sind entsprechend aktuelle Nachfragedaten zum Radverkehr nötig. Diese sollten regelmäßig für das gesamte Gebiet des Regionalverbandes erhoben werden.

#### Umsetzung des Regionalen Radverkehrsnetzes

Um Erreichbarkeiten zu verbessern und eine attraktive Infrastruktur zu schaffen, sollte das gesamte Regionale Radverkehrsnetz sukzessive umgesetzt werden. Häufig müssen dabei auch Verbindungen gemeindeübergreifend geplant und umgesetzt werden. Dies bedarf entsprechender Koordination und Kommunikation.



Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr, zu schmal) (L472 Lengede)



Radfahrstreifen (Stadt Salzgitter)

## Fahrradparken

„Gute, sichere Stellplätze für Fahrräder“

### Leitziele

- Gute Abstellanlagen steigern die Bereitschaft zur Fahrradnutzung sowie die Bereitschaft zur Nutzung höherwertiger und damit in der Regel verkehrssicherer Fahrräder.
- Es soll ein flächendeckendes Grundangebot an guten Fahrradparkanlagen an allen Quellen und Zielen des Radverkehrs geben. Dazu gehören auch Fahrradstellplätze an P+R-Parkplätzen.
- Auch private Unternehmen werden über die Vorteile anforderungsgerechter Fahrradabstellanlagen für Mitarbeitende und Besucher\*innen informiert und motiviert, entsprechende Angebote zu schaffen.
- Bei höherer Bedeutung und höheren Anforderungen an die Qualität des Abstellens sollen ergänzend auch bewirtschaftete Formen zum Einsatz kommen.
- Bei Bauleitplanungen, Bauvorhaben und sonstigen städtebaulichen Entwicklungen sollen anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen vorgesehen werden.



### Schlüsselmaßnahmen

#### Prüfung „Fahrradbügel-Programm für die Region“

Zur Verbesserung der Situation zum Fahrradparken in der Fläche soll geprüft werden, ob und wo der grundsätzliche Bedarf für Fahrradbügel im Verbandsgebiet besteht und wie eine Umsetzung in der Fläche erfolgen kann.

## Förderung flächendeckender Bestandserfassung

Bestandserfassung vorhandener öffentlicher Abstellanlagen inkl. der regional relevanten Schul- und Hochschulstandorte.

## Wegweisung

„Durch Orientierung auf dem besten Weg“

### Leitziele

- Die regionsweite einheitliche Wegweisung (FGSV-Standard) bietet Orientierung und dient dem Marketing des Produktes Regionales Radverkehrsnetz.
- Zur Orientierung für alle Radfahrenden ist die Wegweisung im Zuge der touristischen Routen in die Wegweisung für den Alltagsradverkehr integriert (ggf. über Ausweitung der Knotenpunktwegweisung).
- Ein digitales Wegweisungskataster sichert die Kontrolle, Pflege und den Unterhalt der Wegweisung und zeigt klare Zuständigkeiten auf.



### Schlüsselmaßnahmen

#### Optimierung und Qualitätssicherung einer regionsweiten Radwegweisung

Im Großraum Braunschweig wird eine einheitliche und flächendeckende anforderungsgerechte Wegweisung für den Alltagsradverkehr etabliert. Grundlage hierfür bildet das Regionale Radverkehrsnetz.

#### Aufbau und Pflege eines regionsweiten Wegweisungskatasters

Anlage und Pflege eines digitalen Wegweisungskatasters. Das Wegweisungskataster sollte mit der Netzkonzeption verknüpft und im Zusammenhang gepflegt werden.



Wegweisung (FGSV-Standard)

## 2 VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSSYSTEMEN

### Bike+Ride

„ÖPNV und Rad stärken“

#### Leitziele

- Die Ausgestaltung von bedarfsgerechten und attraktiven Bike+Ride-Anlagen wird im gesamten Verbandsgebiet fortgesetzt. Damit sollen zusätzliche ÖPNV-Kundinnen und -Kunden gewonnen werden.
- Mobilitätsstationen werden als wichtiger Baustein der Systemintegration ÖPNV-Rad im Verbandsgebiet konzipiert und beispielhaft umgesetzt.



#### Schlüsselmaßnahmen

##### Bike+Ride – Analyse

Bestandserfassung der Bike+Ride-Anlagen im Verbandsgebiet.

##### Erstellung von Bike+Ride-Anlagen

Bedarfsgerechte Erstellung von Bike+Ride-Stellplätzen unter der Berücksichtigung einheitlicher Standards.

##### Verbandweites Konzept für die Errichtung von Mobilitätsstationen

Erarbeitung eines Modulsystems für Mobilitätsstationen mit entsprechenden Ausstattungsstandards (nach Raumkategorie und Vernetzungsgrad); Erstellung eines Gestaltungsleitfadens und pilothafte Umsetzung einer Mobilstation; Fördermöglichkeiten für den Bau.



Sammelschließanlage (Bahnhof Gifhorn-Stadt)

### Fahrradmitnahme in Bahn und Bus

„Mitnehmen ermöglichen“

#### Leitziele

- Regionsweit einheitliche, einfach verständliche und gut kommunizierte Mitnahmemöglichkeiten in Bahnen und Bussen zur Sicherung durchgängiger Mobilitätsketten.
- Gewährleistung von bedarfsorientierten Mitnahmemöglichkeiten nach einheitlichen Standards.



#### Schlüsselmaßnahmen

##### Kommunikation der Fahrradmitnahme

Kommunikation der Angebote zur Fahrradmitnahme sowie deren Verbesserung zu bestehenden und geplanten Fahrradmitnahmeangeboten.

##### Gutachten Fahrradmitnahme im ÖPNV

Erarbeitung eines Gutachtens zur Fahrradmitnahme in Bahnen und Bussen mit z. B. folgenden Inhalten (Auswahl): Prüfung des bestehenden Angebotes nach Teilnetzen, Linien und Fahrzeugtyp (inkl. Auslastung), der Erhöhung der Mitnahmemöglichkeiten im SPNV, kostenlose Fahrradmitnahme.



Fahrradmitnahme im enno



## Fahrradverleihsystem

„Neue Chancen nutzen – öffentliches Fahrradverleihsystem in der Region einsetzen“

### Leitziele

- In Bezug auf die zunehmende Etablierung von Fahrradverleihsystemen wird ein regionaler Ansatz verfolgt, der auf eine konsistente interoperable Nutzung abzielt.
- Städte, Kreise und Verkehrsunternehmen kooperieren partnerschaftlich miteinander, sodass für Fahrradverleihsysteme im Verbandsgebiet einheitliche Standards definiert und diese in die kommunale und regionale Mobilitätsplanung integriert werden.



### Schlüsselmaßnahmen

#### Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie

Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie als Grundlage für die Umsetzung eines regionsweiten öffentlichen Fahrradverleihsystems: Systematische Analyse von Potenzialen, Strukturen und Rahmenbedingungen, Bestandsanalyse, mögliche Eckpunkte für ein regionsweites Fahrradverleihsystem, Strategie zur Umsetzung (Standards, Systemintegration in den ÖPNV, möglichst integriert in multimodale Mobilitätsplattformen).



Fahrradverleihsystem Metropolrad Ruhr

## Zugänge, Tarife, Service

„Komfortabel, einheitlich, barrierefrei“

### Leitziele

- Der Ausbau des barrierefreien Zugangs zum ÖPNV wird verstetigt. Das dient der Unterstützung der Durchlässigkeit der beiden Systeme Rad und ÖPNV.
- Sicherstellung eines umfassenden, kundenorientierten Informations- und Serviceangebotes (Auskunftssysteme, Buchungssysteme).
- Standardisierte und systematische Integration von Fahrradangeboten in die digitalen Vertriebs- und Informationskanäle.



### Schlüsselmaßnahmen

#### Fortsetzung der Modernisierung und des barrierefreien Ausbaus aller Verkehrsstationen gemäß NVP 2020

Für die Verknüpfung Fahrrad & ÖPNV sind barrierefreie Zugänge bedeutsam. Die Umsetzung der Barrierefreiheit an Verkehrsstationen im VRB-Gebiet gemäß NVP 2020 sollte fortgesetzt werden.

#### Ausbau von Bike+Ride-Anlagen

Bedarfsgerechte Erstellung von Bike+Ride-Stellplätzen mit einheitlichen Standards.

#### Erweiterung Mobilitätsplattform

Integration von Fahrradangeboten in einer Mobilitätsplattform mit den Kernfunktionen einer zentralen Kundenverwaltung, Anmeldung zu Angeboten, Buchungen etc.



Radservicestation (Bahnhof Börßum)

### 3 VERKEHRSQUALITÄT UND VERKEHRSSICHERHEIT

#### Verkehrssicherheit (objektiv)

„Sicher unterwegs: Vision Zero im Radverkehr“

##### Leitziele

- Die Radverkehrsförderung im Verbandsgebiet orientiert sich an der Vision Zero.
- Bei den Mobilitätskonzepten und bei allen verkehrlichen Vorhaben und Planungsverfahren werden die unterschiedlichen Verkehrssicherheitsbedürfnisse der Radfahrenden (vor allem von Nutzergruppen mit erhöhtem Sicherheitsbedarf wie Kinder, Ältere, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen/ Behinderungen) berücksichtigt.



##### Schlüsselmaßnahmen

#### Systematische Unfallanalysen – Leitfaden bzw. Auswertetool

Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit ist eine fundierte und differenzierte Erfassung, Auswertung und Bewertung von Unfällen mit Ableitung genereller Konflikte und von Auffälligkeiten in Bezug auf ausgewählte Zielgruppen, wie beispielsweise Kinder/Jugendliche, ältere Menschen.



Banner „Das geht mit Sicherheit“ (Fußgängerzone Gifhorn)

#### Verkehrssicherheit (subjektiv)

„Sicher und angenehm ans Ziel“

##### Leitziele

- Aspekte der subjektiven Sicherheit sind bei der Planung der Radverkehrsinfrastruktur in ausreichender und angemessener Weise zu berücksichtigen.
- Zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit – besonders von Verkehrsteilnehmenden mit erhöhtem Sicherheitsbedarf – werden geeignete Kampagnen und Präventionsarbeit unterschiedlicher Akteure durchgeführt.



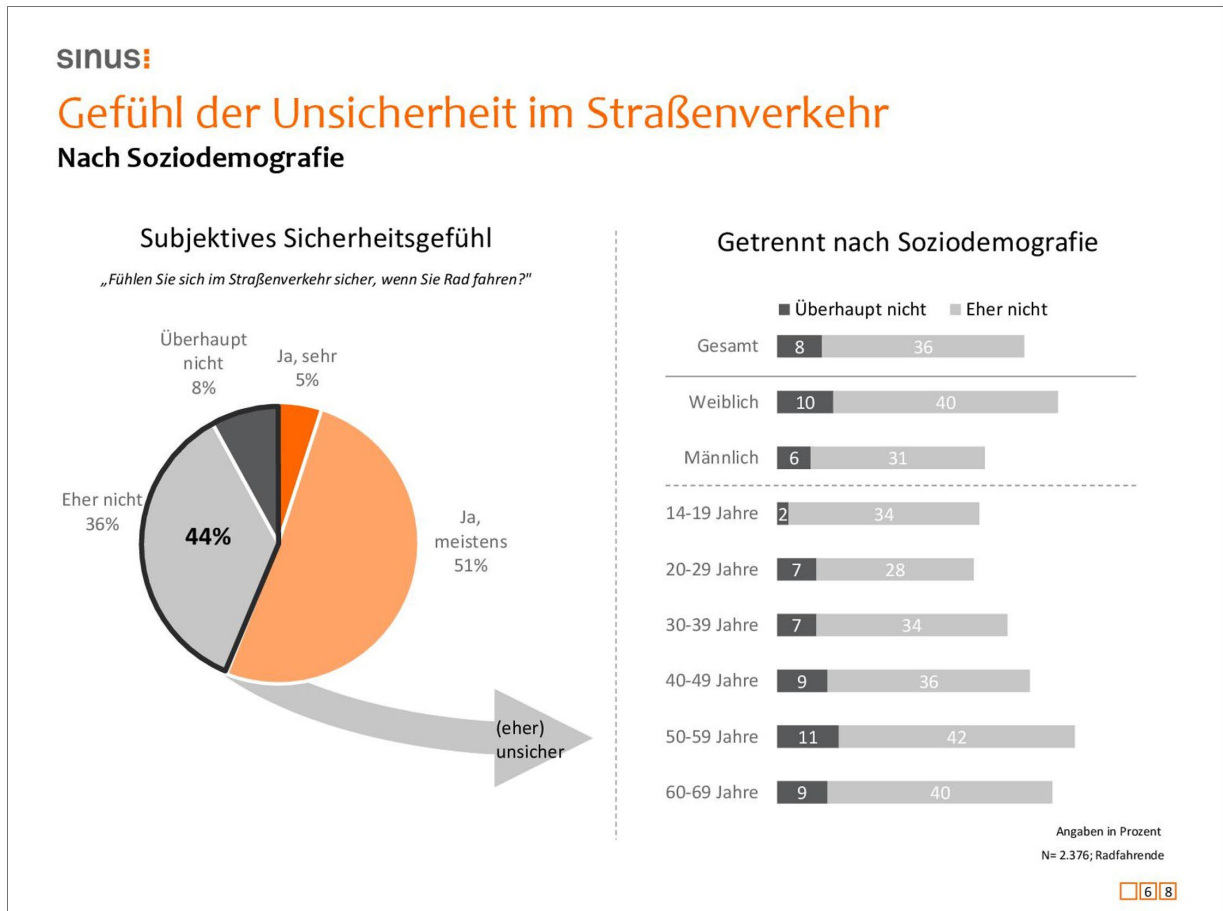
##### Schlüsselmaßnahmen

#### Regionsweite Kampagne zur Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit im Radverkehr „Sicher miteinander“

Die Kampagne „Sicher miteinander“ mit Sicherheitsthemen für alle Verkehrsteilnehmenden stärkt z. B. die Regelkenntnis und gegenseitige Rücksichtnahme (bei allen Verkehrsteilnehmenden).

#### Zielgruppenorientierte Präventionsmaßnahmen und Aktionen für mehr Verkehrssicherheit

Sicheres Verkehrsverhalten, Konfliktvermeidung und Rücksichtnahme sind maßgebende Aspekte der Verkehrssicherheit. Das lässt sich nur mit einer intensiven Einbindung der Verkehrsteilnehmenden erreichen, erfordert zudem einen individuellen Beitrag.



Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr (SINUS Institut (2020): Fahrradmonitor Deutschland 2019)

## Mobilitätskompetenz

„Hin zu einem nachhaltigen und verantwortungsbewussten Mobilitätsverhalten“

### Leitziele

- Eine flächendeckende und zeitgemäße Mobilitätsbildung ist in der Region fest zu verankern.
- In der Mobilitätsbildung soll frühzeitig ein Bewusstsein für nachhaltige Mobilität entwickelt werden.
- Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit sollen alle verkehrsteilnehmenden Altersgruppen verstärkt zu einer Kultur der gegenseitigen Vorsicht und Rücksicht und einem regelkonformen Verhalten angehalten werden.



## Schlüsselmaßnahmen

### Kurs-/Trainingsprogramme Radkompetenz

Konzeption und Durchführung eines regionsweiten Kurs- und Trainingsprogramms zur Mobilitätskompetenz mit Unterstützung von Landesseite.

### Flächenhafte Radfahrausbildung

Die Radfahrausbildung soll flächenhaft gesichert sein.

### Erstellung von Radschulwegplänen

Aufbauend auf einer regionsweiten Abfrage zum Bestand von Radschulwegplänen soll darauf hingewirkt werden, dass an den weiterführenden Schulen fehlende Radschulwegpläne unter aktiver Einbindung der Schüler\*innen erstellt bzw. vorhandene ggf. aktualisiert werden.



## 4 STRUKTUREN UND FÖRDERUNG

### Strukturen der Zusammenarbeit

„Alle Akteure ziehen an einem Strang“

#### Leitziele

- Die Verbandsglieder und die angehörigen Kommunen werden bei der Umsetzung des Regionalen Radverkehrskonzeptes unter Berücksichtigung ihrer Planungshoheit unterstützt.
- Die Akteure pflegen einen zielorientierten, konstruktiven, respektvollen und wertschätzenden Austausch. Sie informieren sich gegenseitig über bedeutsame Vorhaben.
- Es sind Strukturen zum verwaltungsinternen Austausch bezüglich der Koordination der Radverkehrsförderung im Verbandsgebiet eingerichtet.



### Schlüsselmaßnahmen

#### Zielgerichtete Vernetzung

Zur Vernetzung und zum Informationsaustausch der unterschiedlichen Akteure mit dem Ziel einer strategischen Radverkehrsförderung im Verbandsgebiet sollten geeignete Vernetzungsstrukturen eingerichtet werden.

#### Radverkehr in Verkehrsplanung verankern

Der Radverkehr wird in der Verkehrsplanung als Teil des Umweltverbundes verankert und in weitere Planungen integriert.

#### Beirat Radverkehr

Die Umsetzung des RRVK wird durch einen beratenden Beirat Radverkehr begleitet, der die Akteurslandschaft der Region widerspiegelt.

#### Fachgremium Radmobilität

Zur Koordination der Radverkehrsförderung im Verbandsgebiet wird ein „Fachgremium Radmobilität“ eingerichtet (Arbeitsebene).

#### Zentrale Datenbank

Die innerhalb des Regionalen Radverkehrskonzeptes entwickelte Datenbank zum Radverkehrsnetz der regionalen Radverkehrsinfrastruktur wird für alle Akteure zugänglich gemacht.

#### Beratung

Beratung für Verbandsglieder und Mitgliedskommunen, z. B. hinsichtlich Förderprogrammen und Förderanträgen.



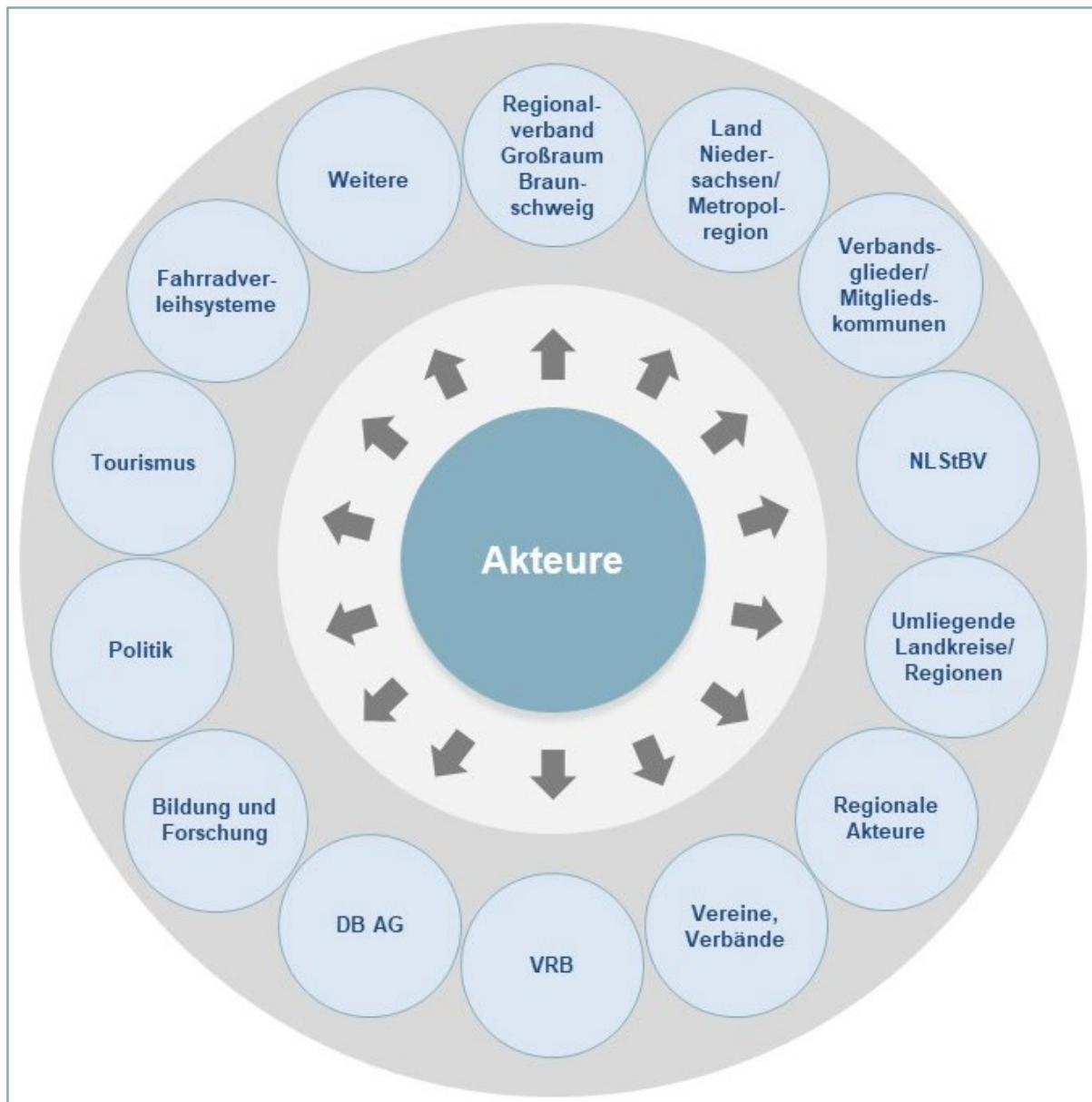
### Regionalverband fördert acht Projekte

#### Geradelt

Das Fahrrad als attraktives Verkehrsmittel sowohl für den Alltag als auch für die Freizeit etablieren. Aktuell erhalten acht Projekte Fördergelder in unterschiedlicher Höhe bei einer Gesamtsumme von knapp 40.000 Euro.

[mehr lesen](#)

[mobi38.de/geradelt/](https://mobi38.de/geradelt/)  
Portal des Regionalverbandes Großraum Braunschweig



Akteure der Radverkehrsförderung im Verbandsgebiet



Städtepartnerschaftsradweg Braunschweig – Magdeburg ([www.staedtepartnerschaftsradweg.de](http://www.staedtepartnerschaftsradweg.de))

## Finanzierung und Fördermöglichkeiten

„Finanzierung sichern, Förderprogramme nutzen“

### Leitziele

- Für eine wirksame Radverkehrsförderung stehen im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit und haushaltsrechtlichen sowie personellen Möglichkeiten Ressourcen für die Umsetzung des RRVK zur Verfügung.
- Finanzierungsmöglichkeiten und Programme zur Förderung des Radverkehrs sind bekannt und werden ausgeschöpft.



### Schlüsselmaßnahmen

#### Beratung für Kommunen

Beratung und Unterstützung für die Kommunen zu Fragen der Radverkehrsförderung.

#### Evaluation und Weiterentwicklung Förderprogramme des Regionalverbandes

Verschiedene Förderprogramme des Regionalverbandes, die einen Beitrag zur Förderung der Radmobilität leisten, sollen evaluiert und zielgerichtet unter Berücksichtigung des Regionalen Radverkehrskonzeptes weiterentwickelt werden.



Aktion Stadtradeln (Ringreis Braunschweig)

## 5 MOBILITÄTSMANAGEMENT UND KOMMUNIKATION

### Öffentlichkeitsarbeit

„Fahrradfreundliche Mobilitätskultur etablieren“

### Leitziele

- Die Umsetzung von Zielen und Maßnahmen des Regionalen Radverkehrskonzeptes wird unter möglichst umfassender und differenzierter Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt, sodass Radmobilität als eigenständige, vollwertige/gleichwertige Mobilitätsform in der Verkehrsplanung berücksichtigt wird.
- Gemeinsam mit den kommunalen Partner\*innen wird regionsweit eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur etabliert.
- Um eine große Breitenwirkung zu erzielen, werden die lokale Politik, die lokalen Verwaltungen sowie die Öffentlichkeit für die Relevanz der Öffentlichkeitsarbeit zur Radmobilität sensibilisiert. Dazu werden Akteure aus der Wirtschaft, Wissenschaft, dem öffentlichen Verkehr und Verbänden einbezogen. Alle Akteure leisten einen aktiven Beitrag.



### Schlüsselmaßnahmen

#### Regionsweite Öffentlichkeitsarbeit für eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur

Entwicklung einer regionsweiten, inspirierenden Kommunikationsstrategie zur Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur und eines sicheren Miteinanders.

#### Plattform für Vernetzung und Wissenstransfer (Fachportal)

Konzept, Aufbau und Pflege einer Plattform zur Vernetzung und zum Wissenstransfer der Akteure in der Region.



## Mobilitätsmanagement

„Kräftig in die Pedale treten lohnt sich“

### Leitziele

- Mobilitätsmanagement soll im gesamten Großraum Braunschweig dafür eingesetzt werden, Verhaltensänderungen auf allen Ebenen hin zu einer nachhaltigen Mobilität zu erreichen.
- Die Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement werden besonders für die Zielgruppen auf kommunaler, betrieblicher und schulischer Ebene verstärkt. Dabei sind insbesondere Lebensumbruchsituationen zu nutzen.



### Schlüsselmaßnahmen

#### Einrichtung einer Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement

Für einen möglichst großen Erfolg ist eine Koordination der verschiedenen Aktivitäten und ihrer Beiträge zum Mobilitätsmanagement sinnvoll und erforderlich. Mit der Koordinierungsstelle soll an das Projekt „mobi38“ angeknüpft werden. Der Fokus auf den Radverkehr sollte verstärkt werden.

## Radtourismus und Freizeitradverkehr

„Radfahren im Urlaub und in der Freizeit sind in der Region beliebt“

### Leitziele

- Für Urlaube und Freizeitrad werden verstärkt die Verkehrsmittel des Umweltverbundes Rad und ÖPNV genutzt.
- Radverkehr ist integrierter Bestandteil von Tourismus- und Naherholungskonzepten.



### Schlüsselmaßnahmen

#### Sicherung der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad

Kommunikation der Erreichbarkeit und Anbindung von Freizeitzielen mit dem Fahrrad (u. a. Erarbeitung von Tourenkarten, Broschüre und Internetauftritt „Mit Rad & Bahn durch die Region“).

#### Ergänzung radtouristische Infrastruktur

Bau von qualitätsvollen Abstellanlagen an touristisch bedeutsamen Orten, Rastplätzen, Informationstafeln, Toilettenanlagen. Bei Sanitäreinrichtungen auch Kooperation mit dem Gastgewerbe möglich. Überprüfung und Unterhaltung der Wegweisung.



Überblick über kommunales zielgruppenbezogenes Mobilitätsmanagement (Quelle: EAM, FGSV, 2018)

## Wie geht es weiter?

### Das Regionale Radverkehrskonzept (RRVK) liegt vor

Der Regionalverband hat mit der Erstellung des RRVK die fachliche Grundlage und den strategischen Handlungsrahmen für die weitere Ausgestaltung der regionalen Zusammenarbeit zur Förderung der Radmobilität im Großraum Braunschweig geschaffen. Das RRVK umfasst das Regionale Radverkehrsnetz (RRVN) und Handlungsfelder zur koordinierten Radverkehrsförderung. Der Zielhorizont für das RRVK ist das Jahr 2030.

Das RRVN mit einer Gesamtlänge von 2.223 km ist das Grundgerüst der Netzplanung im Großraum Braunschweig. Die kommunalen Netze sind zum einen Bestandteil des RRVN, zum anderen ergänzen sie dieses auf kommunaler Ebene. Die Hierarchisierung des Netzes in Basisnetz, Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen berücksichtigt bereits heute die Klassifikation, die in der neuen Richtliniengeneration verankert bzw. vorgesehen ist. Das RRVN ist somit zukunftsgerichtet aufgestellt.

Das RRVK umfasst in 15 definierten Handlungsfeldern insgesamt gut 90 Maßnahmen, die gemeinsam dem Ziel dienen, den Radverkehr zu fördern und den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr gemessen an der Zahl der Wege zu steigern.

Seit dem Nationalen Radverkehrsplan 2002 ist allgemein anerkannt, dass Radverkehrsförderung deutlich mehr umfasst als Infrastrukturförderung. Für eine erfolgreiche Umsetzung ist es entscheidend, den Radverkehr in der gesamten Breite und Komplexität zu beachten, die die Handlungsfelder aufzeigen. Die Ausgestaltung der Handlungsfelder mit ihren Leitzielen und Handlungsempfehlungen wird dem gerecht.

Die vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen verstehen Radverkehrsförderung als Querschnittsaufgabe, die sowohl eine horizontale als auch eine vertikale Vernetzung und Zusammenarbeit der Akteure erfordert. Das RRVK ist in den Handlungsfeldern als Maßnahmenkonzept aufgestellt und erlangt dadurch Steuerungswirkung in der Umsetzung, aber auch eine stärkere Möglichkeit der Außenwirkung („Tue Gutes und rede darüber“).

### Impulse für den Großraum Braunschweig setzen

Der Regionalverband versteht sich als Impulsgeber und Koordinator für die Stärkung der Fahrradmobilität in der Region. Der Regionalverband ist ein starker Partner für die Gemeinden, Städte und Kreise, sorgt für Austausch, Kooperation und Interessenausgleich und vertritt die Interessen der Region für seine Themen gegenüber Landes- und Bundespolitik.

Grundlage für die Rolle des Regionalverbandes ist das nachstehende Leitziel für das RRVK, das im Rahmen des Erstellungsprozesses des RRVK mit den Beteiligten erarbeitet wurde:

*„Der Regionalverband Großraum Braunschweig ist Impulsgeber für die Stärkung der Fahrradmobilität in der Region. Der Regionalverband unterstützt inhaltlich-fachlich die Landkreise, Städte und Gemeinden bei der Umsetzung des Regionalen Radverkehrskonzeptes. Ziel ist eine stärkere Nutzung des Fahrrades im Alltag, auch als Beitrag zum Klimaschutz und zur nachhaltigen Mobilität.“*

### Akteure einbeziehen

Der Regionalverband ist kein Baulastträger. Im Rahmen des RRVK können deshalb nur Empfehlungen ausgesprochen werden, insbesondere gegenüber den Kommunen. Die Verbandsglieder und ihre Mitgliedskommunen werden eingeladen, unter Achtung der kommunalen Selbstverwaltung und des Subsidiaritätsprinzips, an der Umsetzung mitzuwirken.

Das RRVK richtet sich an alle Akteure der Radverkehrsförderung. Neben den genannten gehören dazu ebenfalls die Akteure des ÖPNV (Verbundpartner mit den Verkehrsunternehmen, Deutsche Bahn AG), der Forschung (Hochschulen, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt DLR), aber auch die angrenzenden Gebietskörperschaften und die Akteure des Tourismus. Des Weiteren Vereine und Verbände, z. B. der Allgemeine Deutsche Fahrradclub e. V. (ADFC) und der ökologische Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) mit ihren jeweiligen Kreisverbänden.

### **Koordination ausbauen**

Für die weitere Konkretisierung von Rollen, Aufgaben und der Ausgestaltung der Maßnahmen sowie einer letztendlich erfolgreichen Umsetzung des RRVK ist es erforderlich, dass das Konzept allen Akteuren bekannt ist, als strategischer Handlungsrahmen mitgetragen wird und dass Möglichkeiten der Zusammenarbeit geschaffen und angenommen werden.

Im Rahmen der Aufgabe einer regionalen, integrierten Verkehrsentwicklungsplanung bietet es sich an, dass der Regionalverband innerhalb der Stelle „Förderung der Radmobilität“ im Einvernehmen mit den Verbandsgliedern und der Verbandspolitik Aufgaben oder Maßnahmen des RRVK koordiniert. Dafür sind geeignete Vernetzungs- und Koordinationstrukturen einzurichten.

Für die Umsetzung des RRVK kommen dem Regionalen Radverkehrsnetz und der Datenbank mit den georeferenzierten Befahrungsergebnissen eine zentrale Bedeutung zu. Allen Akteuren werden damit entsprechende Datengrundlagen für Planungen und Maßnahmen zur Verfügung gestellt. Die Aktualisierung der Datenbank obliegt dem RGB.

### **Finanzielle und personelle Ressourcen sichern**

Für die benannten Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern sind auf allen Ebenen Investitionen erforderlich.

Die wesentlichen Kosten zur Förderung einer sicheren Radnutzung liegen im infrastrukturellen Bereich. Aufgabe von besonderer Relevanz ist die kontinuierliche Weiterentwicklung und Umsetzung des RRVN entsprechend der Qualitätsstandards, die Realisierung von größeren Infrastrukturmaßnahmen wie Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten, der systematische Ausbau von Fahrradabstellanlagen an den Schnittstellen des RRVN zum ÖPNV und weiteren regional bedeutsamen Zielen sowie der Aufbau eines regionsweiten öffentlichen Fahrradverleihsystems.

Für eine erfolgreiche Umsetzung des RRVK hat es eine hohe Bedeutung, dass Kommunen bei einzelnen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung im Rahmen ihrer Bedarfe Beratung

und Unterstützung erhalten. Hierzu zählen z. B. die Unterstützung bei der Erstellung von Förderanträgen, eine übersichtliche Zusammenstellung aller Fördermöglichkeiten, mehr Reichweite ihrer Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit und bei Bedarf die Erschließung von Kofinanzierungsmöglichkeiten.

Für die erfolgreiche Bewerbung auf Mittel aus Förderprogrammen kann es sachdienlich sein, das Regionale Radverkehrskonzept und das Regionale Radverkehrsnetz als Grundlage anzuführen.

Die Förderung der regionalen Radmobilität erfordert eine spürbare Intensivierung bzw. Fokussierung der bisherigen Aktivitäten. Für die in den Schlüsselmaßnahmen sowie in den als wichtig erachteten Handlungsempfehlungen beschriebenen Aufgaben des RRVK gilt es, akteursübergreifend Rollen- und Aufgabenverständnis zu klären. Diese teilweise zusätzlichen Aufgaben sind mit den bestehenden personellen Ressourcen abzugleichen und in Übereinstimmung zu bringen. Die Benennung einer jeweils festen Ansprechperson („Radverkehrsbeauftragte“) bei den Akteuren mit der wesentlichen Aufgabe Förderung der Radmobilität und die Verankerung des Radverkehrs in der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung hat sich als der Sache zuträglich herausgestellt und wird deswegen dringend empfohlen.

### **Qualitätssicherung/Erfolgskontrolle**

Die zielgerichtete Umsetzung der Maßnahmen des RRVK erfordert eine kontinuierliche Erfolgskontrolle und entsprechende Steuermechanismen.

Durch die Einführung von Monitoring- und Evaluationselementen schon in der frühen Phase der Umsetzung des RRVK kann die zeitliche Umsetzung der ergriffenen Maßnahmen überwacht und ihre Wirksamkeit durch geeignete Methoden im Sinne einer Erfolgskontrolle überprüft werden.

Zur Qualitätssicherung und Erfolgskontrolle der Radverkehrsprojekte des RRVK sollte zeitnah ein Konzept zur Evaluierung erarbeitet und kontinuierlich durchgeführt werden.



### **Ausblick**

In der Folge ist es nun erforderlich, zukünftige Rollen, Aufgaben und Maßnahmen unter Achtung der kommunalen Selbstverwaltung und des Subsidiaritätsprinzips mit den Verbandsgliedern, ihren Mitgliedskommunen, Baulastträgern und der Politik zu klären und auszugestalten. Für die erfolgreiche Förderung der Radmobilität sind die Akteure aufgefordert, diesen Prozess gemeinsam und aktiv mitzugestalten.

**Herausgeber**

Regionalverband Großraum Braunschweig  
Abteilung Regionalverkehr  
Frankfurter Straße 2  
38122 Braunschweig

**Ansprechpartner**

Fritz Rössig  
0531 / 24262-0  
info@regionalverband-braunschweig.de

**Bearbeitung**

plan & rat  
Büro für kommunale Planung und Beratung  
Humboldtstraße 21  
38106 Braunschweig  
www.plan-und-rat.de

Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV-Alrutz GbR  
Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
www.pgv-alrutz.de

WVI Prof. Dr. Wermuth  
Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung  
GmbH  
Nordstraße 11  
38102 Braunschweig  
www.wvigmbh.de